Seventeenth Series, Vol. XVII No. 14 | Monday, March 21, 2022
Phalguna 30, 1943 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

(Original Version)

Eighth Session
(Seventeenth Lok Sabha)

सत्यमेव जयते

(Vol. XVII contains Nos.11 to 20)

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

EDITORIAL BOARD

Utpal Kumar Singh
Secretary-General
Lok Sabha

Suman Arora
Joint Secretary

Mahavir Singh
Director

Narad Prasad Kimothi
Sunita Arora
Joint Director

Maneesha Bhushan
Assistant Editor

© 2022 Lok Sabha Secretariat

None of the material may be copied, reproduced, distributed, republished, downloaded, displayed, posted or transmitted in any form or by any means, including but not limited to, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of Lok Sabha Secretariat. However, the material can be displayed, copied, distributed and downloaded for personal, non-commercial use only, provided the material is not modified and all copyright and other proprietary notices contained in the material are retained.

C O N T E N T S

Seventeenth Series, Vol. XVII, Eighth Session, 2022/1943 (Saka)
No. 14, Monday, March 21, 2022/Phalguna 30, 1943 (Saka)

S U B J E C T	P A G E S
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos. 241 to 249	13-44
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 221 to 240 (17.03.2022)	45-169
250 to 260 (21.03.2022)	170-229
Unstarred Question Nos. 2531 to 2760 (17.03.2022)	230-841
2761 to 2990 (21.03.2022)	842-1387

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE 1389-1402

MESSAGE FROM RAJYA SABHA 1403

STANDING COMMITTEE ON CHEMICALS AND FERTILIZERS

31st to 34th Reports 1404

STANDING COMMITTEE ON COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY

32nd to 35th Reports 1405

STANDING COMMITTEE ON INDUSTRY

315th and 316th Reports 1406

MATTERS UNDER RULE 377 1407-1424

(i) Need to expedite construction of overbridges in Akbarpur Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

Shri Devendra Singh Bhole 1407-1408

(ii) Need to free Hindu temples from Government control

Shri Gopal Shetty 1409

(iii) Regarding withdrawal of land allocated to Delhi Government by DDA under various schemes due to its non-utilisation

Shri Manoj Tiwari 1410

(iv) Regarding strengthening of infrastructure for medical education in the country

Shri Vivek Narayan Shejwalkar 1411

(v) Need to provide uniform financial assistance for construction of houses in rural and urban areas under Pradhan Mantri Awas Yojana

Dr. Dhal Singh Bisen 1412

(vi) Need to make provision for Anganwadi centres and schools for children of migrant labourers in the vicinity of their work place particularly in Uttar Pradesh

Shri Chunnilal Sahu 1413

(vii) Regarding recognition of aborigines of Santhal Pargana

Dr. Nishikant Dubey 1414

(viii) Need to include ancient pilgrim centres in Solapur district and its adjoining areas under PRASAD scheme

Dr. Jai Sidheshwar Shivacharya Swamiji 1415

(ix) Need to ban mobile applications promoting online betting and gambling in the garb of fantasy gaming

Shri Rahul Kaswan 1416

(x) Need to set up a Super Speciality Cancer Hospital in Gorakhpur, Uttar Pradesh

Shri Ravi Kishan 1417

(xi) Regarding setting up of Rubber Research Station at Kanyakumari, Tamil Nadu

Shri Vijaykumar alias Vijay Vasanth 1418

(xii) Regarding regulation of App Stores of Technology Companies

Shri Lavu Srikrishna Devarayalu 1419

(xiii) Regarding construction of railway overbridge in Bardhaman Purba, Parliamentary Constituency, West Bengal

Shri Sunil Kumar Mondal 1420

(xiv) Regarding inclusion of district of Gopalganj under Shyama Prasad Mukherjee Rurban Mission

Dr. Alok Kumar Suman 1421

(xv) Need to take necessary measures to extend the benefit of Pradhan Mantri Awas Yojana to eligible people in Shrawasti Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

Shri Ramshiromani Verma 1422

(xvi) Regarding problems of Indian students studying medicine in Ukraine

Shri E.T. Mohammed Basheer 1423

(xvii) Regarding completion of work pertaining to National Waterway-4 in Tamil Nadu

Dr. Kalanidhi Veeraswamy 1424

UNION BUDGET (2022-2023) – DEMANDS FOR GRANTS
Ministry of Road Transport and Highways 1425-1788

Shri Margani Bharat 1425-1433

Dr. S.T. Hasan 1433-1434

Shri Sunil Dattatray Tatkare 1434-1437

Dr. Mohammad Jawed 1438-1441

Shri K. Subbarayan 1441-1443

Shri Chandeshwar Prasad 1444-1446

Shri Bhartruhari Mahtab 1447-1451

Shri Lavu Srikrishna Devarayalu 1451-1455

Shrimati Supriya Sadanand Sule 1456-1467

Shri P.P. Chaudhary 1468-1472

Dr. M.K. Vishnu Prasad 1472-1478

Shri Tapir Gao 1478-1482

Shri Vijaykumar alias Vijay Vasanth 1483-1488

Shri Hasnain Masoodi 1489-1492

Shri Sushil Kumar Singh	1493-1495
Shri P. Velusamy	1496-1497
Shri Devaji Patel	1498-1502
Shri P. Ravindhranath	1503-1506
Shri Hasmukhbhai Patel	1507-1508
Shri Dipsinh Shankarsinh Rathod	1509-1510
Shrimati Pratibha Singh	1510-1517
Adv. A.M. Ariff	1518-1521
Kunwar Danish Ali	1522-1529
Shri Ram Kripal Yadav	1530-1534
Shri Hanuman Beniwal	1535-1542
Shrimati Navneet Ravi Rana	1542-1545
Shri Kesineni Srinivas	1545-1548
Shrimati Ranjanben Bhatt	1549-1551
Shri Mohanbhai Kundariya	1552-1554
Shri N.K. Premachandran	1555-1562
Shri P.R. Natarajan	1563-1565
Shri Syed Imtiaz Jaleel	1566-1569
Dr. Bharatiben D. Shyal	1570-1571
Shri K. Navaskani	1571-1575
Shri Janardan Singh Sigriwal	1576-1577
Shri C.N. Annadurai	1578-1579
Shri Raju Bista	1580-1584

Shri Pocha Brahmananda Reddy	1585-1586
Dr. Alok Kumar Suman	1587-1589
Dr. Dhal Singh Bisen	1589-1592
Shri M. Selvaraj	1593-1594
Shri Mitesh Patel (Bakabhai)	1595
Shri Ramshiromani Verma	1596-1597
Shri Santokh Singh Chaudhary	1597-1599
Shri V.K. Sreekandan	1600-1602
Dr. DNV Senthilkumar S.	1603-1605
Shri Bidyut Baran Mahato	1605-1606
Shri Uday Pratap Singh	1607-1611
Shri Thomas Chazhikadan	1612-1615
Shri Ratansinh Magansinh Rathod	1616
Shri Bharatsinhji Shankarji Dabhi	1617
Shri Gajanan Kirtikar	1618-1621
Shri Rajiv Pratap Reddy	1621-1628
Shri S.R. Parthiban	1629-1630
Dr. Shrikant Eknath Shinde	1631-1635
Shri Benny Behanan	1635-1639
Er. Guman Singh Damor	1640-1643
Shri Dulal Chandra Goswami	1643-1646
Dr. Chandra Sen Jadon	1646-1647

Shri Jasbir Singh Gill	1647-1649
Shrimati Gitaben V. Rathva	1649-1650
Shri Kanakmal Katara	1650-1653
Dr. Umesh G. Jadav	1654-1659
Shri Ramcharan Bohra	1660-1663
Shri Kuldeep Rai Sharma	1664-1666
Adv. Dean Kuriakose	1667-1669
Shri Sangam Lal Gupta	1670-1672
Shrimati Aparupa Poddar	1673-1675
Shri Rahul Ramesh Shewale	1676-1680
Shri Devendra Singh 'Bhole'	1681-1684
Dr. Talari Rangaiah	1685-1686
Shri Manish Tewari	1686-1688
Sushri Sunita Duggal	1689-1691
Shri Sudhakar Tukaram Shrangare	1691-1694
Shri Shriniwas Dadasaheb Patil	1695-1697
Shri Pratap Simha	1698-1701
Shri Sumedhanand Saraswati	1702-1703
Shri Bhola Singh	1704-1706
Shri Raja Amareshwara Naik	1706-1708
Shri Dilip Saikia	1708-1710
Shri Jugal Kishore Sharma	1710-1712
Shri Sunil Kumar Singh	1713-1715

Shri Rakesh Singh	1716-1720
Dr. Thol Thirumaavalavan	1721-1722
Shri Sunil Baburao Mendhe	1723-1724
Shri Nihal Chand Chouhan	1725-1727
Shri Haji Fazlur Rehman	1727-1729
Shri C. P. Joshi	1730-1732
Shri Narendra Kumar	1733-1734
Shri Rahul Kaswan	1734-1737
Shri Gurjeet Singh Aujla	1737-1738
Shri Nayab Singh Saini	1739-1740
Dr. Nishikant Dubey	1741-1744
Dr. Manoj Rajoria	1745-1747
Kumari Ramya Haridas	1748
Shri Balak Nath	1749-1750
Shrimati Ranjeeta Koli	1751-1752
Shri Abdul Khaleque	1753
Dr. Beesetti Venkata Satyavathi	1754-1756
Shri S. Muniswamy	1757
Shri Adhir Ranjan Chowdhury	1758-1767
Shri Dhanush M. Kumar	1768
Shri Pradeep Kumar Singh	1769-1770
Shrimati Geetha Viswanath Vanga	1771-1778

Shri D.M. Kathir Anand	1779-1784
Shri Karadi Sanganna Amarappa	1785-1787
Shri Malook Nagar	1788

***ANNEXURE – I**

Member-wise Index to Starred Questions (17.03.2022)	1707
Member-wise Index to Starred Questions (21.03.2022)	1708
Member-wise Index to Unstarred Questions (17.03.2022)	1709-1715
Member-wise Index to Unstarred Questions (21.03.2022)	1716-1722

***ANNEXURE – II**

Ministry-wise Index to Starred Questions (17.03.2022)	1723
Ministry-wise Index to Starred Questions (21.03.2022)	1724
Ministry-wise Index to Unstarred Questions (17.03.2022)	1725
Ministry-wise Index to Unstarred Questions (21.03.2022)	1726

* Available in Master copy of Debate, placed in Library.

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shrimati Rama Devi

Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki

Shri Rajendra Agrawal

Shri Kodikunnil Suresh

Shri A. Raja

Shri P.V. Midhun Reddy

Shri Bhartruhari Mahtab

Shri N.K. Premachandran

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

SECRETARY GENERAL

Shri Utpal Kumar Singh

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Monday, March 21, 2022/ Phalguna 30, 1943 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 241, श्री एम. सेल्वराज ।

(Q. 241)

SHRI M. SELVARAJ: My specific question was regarding complaints of harassment received from the female workers during the pandemic period. But the hon. Minister has answered that the data is not maintained by his Ministry under the Act of 2013, and the rules framed by the Government are enforced by the respective State Governments. There are three types of harassment which are taking place at workplaces, namely, sexual harassment, mental harassment, and physical harassment. I would like to know from the Minister what types of complaints were received from the respective State Governments.

श्री भूपेन्द्र यादव: माननीय अध्यक्ष महोदय, कार्यस्थल पर जो भी कर्मचारी काम करते हैं, फैक्ट्रीज एक्ट के अंतर्गत उनके कार्य को लेकर, उनके कार्य की सुरक्षा को लेकर, उनके स्वास्थ्य संबंधी विषयों को लेकर, अगर किसी प्रकार की अनियमितता रखी जाती है तो श्रम मंत्रालय के डी.जी.एफ.ए.एस.एल.आई. के द्वारा उसके संबंध में दिशा-निर्देश दिए जाते हैं।

जहाँ तक कार्यस्थल पर कार्य करने वाली महिलाओं की बात है और पावरलूम में जो महिलाएं काम करती हैं, उनके शारीरिक उत्पीड़न का विषय है तो उसके लिए वर्ष 2013 का जो अधिनियम है, उसके अंतर्गत शिकायतें दर्ज की जाती हैं। वे शिकायतें राज्य सरकार के द्वारा दर्ज की जाती हैं। चूंकि कानून और व्यवस्था राज्य सरकार का विषय है, इसलिए उनके अंतर्गत ही शिकायत दर्ज की जाती है। उनके आँकड़े एन.सी.आर.बी. पर उपलब्ध हैं।

SHRI M. SELVARAJ: My second supplementary question is: how many complaints were received from the States all over India and what was the action taken by the Government of India?

श्री भूपेन्द्र यादव: माननीय अध्यक्ष महोदय, एन.सी.आर.बी. का वर्ष 2018 और 2020 का जो डाटा है, वह मेरे पास उपलब्ध है। उसे मैं सदन के पटल पर उपस्थित करा दूँगा। जो संबंधित पुलिस थाने हैं, उनके द्वारा कार्रवाई की जा रही हैं। उन्हीं की कोर्ट में उसके ऊपर कार्यवाही चल रही है। मैं डाटा उपलब्ध करा दूँगा।

SHRI BENNY BEHANAN: Thank you, Sir. There are several provisions for occupational safety and health and welfare of the women workforce in the Factories Act. But harassment of women workers at workplace is increasing drastically these days.

Here, I would like to highlight an incident which took place in Kitex Garments Ltd, which is situated in my constituency. There are several women workers, and most of them are guest workers from Jharkhand and Odisha. They had experienced severe exploitation and harassment. During the COVID-19 lockdown, when these guest women workers tried to get out of the company, they were beaten severely by the security guards. However, they could somehow manage to walk towards the nearest railway station.

Sir, I had a discussion with these workers along with the local police where they highlighted these issues. They were not provided proper salary. They were forced to work for 12 hours continuously. The food that was served was out of quality. Proper toilet facility was not given. Moreover, they were promised a salary of Rs.8500/- but were given only Rs.5500/-.

Sir, I had written a letter to the hon. Chairperson of National Human Rights Commission and several other Central Ministers. But I did not get an answer.

Hence, I would like to know whether the Government would enquire about this incident in the company and take necessary action.

श्री भूपेन्द्र यादव: माननीय अध्यक्ष महोदय, जहाँ तक केरल प्रांत में फैक्ट्री अधिनियम के अंतर्गत दर्ज किए गए मुकदमों की संख्या है, स्थानीय अधिकारियों के पत्र देखने के बाद वर्ष 2019 में हमें जो सूचना प्राप्त हुई है, उसमें 190 विषय वर्ष 2019 में लंबित थे। उस दौरान वर्ष 2019 में 161 विषयों पर निर्णय लिया गया और 52 व्यक्तियों को दोषी पाया गया। जो फैक्ट्री एक्ट है, उस अधिनियम के अंतर्गत यह पाया गया।

जहाँ तक वर्कप्लेस पर सेक्सुअल हैरासमेंट की बात है, वह क्रिमिनल लॉ है, उसमें राज्य सरकार के आँकडे एन.सी.आर.बी. में उपलब्ध कराए जाते हैं।... (व्यवधान) केरल में जो फैक्ट्री एक्ट है, उसकी संख्या मैंने उनको बताई कि 190 मामले लंबित हैं और 52 दोषियों की संख्या बतायी गई है। लेकिन, जिन 52 लोगों को दोषी के रूप में बताया गया है, यह फैक्ट्री एक्ट के अंतर्गत विभिन्न प्रावधानों के अंतर्गत है। इसको वर्गीकृत करके, विशेष रूप से महिलाओं के संबंध में अगर कार्यस्थल की बात फैक्ट्री एक्ट के अंतर्गत आती है तो उसके आधार पर मैं उन्हें विस्तृत जानकारी दे दूँगा।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 242, श्री धर्मवीर सिंह ।

(Q. 242)

श्री धर्मवीर सिंह: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कुछ जानाकारी चाहूँगा। चूंकि देश में नई शिक्षा नीति लागू हो चुकी है। आज चाहे केन्द्रीय विद्यालय हो या जवाहर नवोदय विद्यालय हो, वह केवल एक बोर्ड के अंतर्गत आती हैं। हमारा पूरा देश एक है और हम एक जैसी शिक्षा चाहते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि हमारा चरखी-दादरी एक ऐसा डिस्ट्रिक्ट है, जहाँ पर पंचायत ने जिला प्रशासन के माध्यम से 50 एकड़ जमीन भी दे दी। क्या मंत्री जी आश्वासन देंगे कि पॉलिसी के मुताबिक ही वह स्कूल इस साल नहीं तो कम से कम अगले साल भी चालू हो जाए?

श्रीमती अन्नपुर्णा देवी: अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने केन्द्रीय विद्यालय और नवोदय विद्यालय के संबंध में प्रश्न पूछा था। यह एक सतत प्रक्रिया है। शायद वह चरखी-दादरी में नवोदय विद्यालय खोलने की बात कर रहे हैं। निश्चित रूप से वह प्रक्रिया में है और बहुत ही जल्द खुल जाएगा।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Thank you very much, Sir. My question is relating to Kendriya Vidyalaya and Navodaya Vidyalaya. There is a prestigious programme for minorities, that is, the Pradhan Mantri Jan Vikas Karyakram (PMJVK). This programme has been implemented as per the recommendations of the Rajindar Sachar Committee Report for the upliftment of minorities in the country.

My specific question to the hon. Minister is whether the blocks, which are identified under the Pradhan Mantri Jan Vikas Karyakram would be given due priority for commencing of Kendriya Vidyalayas and Navodaya Vidyalayas. I am asking this because there is a specific recommendation in this regard in the Rajindar Sachar Committee Report. Thank you.

श्रीमती अन्नपुर्णा देवी: अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य बहुत ही वरिष्ठ सदस्य हैं। मुझे लगता है कि यह प्रश्न इस प्रश्न से संबंधित नहीं है। अगर वह अलग से इसे पूछेंगे, तो जरूर जवाब देंगे।

श्री मनीश तिवारी: अध्यक्ष जी, प्रश्न पूछने से पहले मैं इस प्रश्न पर आपका संरक्षण चाहूंगा। इस सदन में जितने लोग बैठते हैं, वे 15 से 20 लाख लोगों का प्रतिनिधित्व करते हैं। उनके संसदीय क्षेत्र में लगभग 35 से 40 लाख लोग रहते हैं। एजुकेशन मंत्रालय, एचआरडी मंत्रालय की तरफ से दस सीटों का कोटा केंद्रीय विद्यालय में रिकमेंडेशन करने के लिए हर एमपी को दिया गया है। मैं बहुत ही विनम्रता से यह विनती करना चाहता हूं और आपका संरक्षण चाहता हूं कि इससे हमको बहुत तकलीफ हो रही है। मेरा आग्रह यह है कि इस कोटे को खत्म कर दिया जाए। इससे हमारे लोग तो छोड़िए, हमारे जो विधायक हैं, वे ही हमसे नाराज हो जाते हैं।

इतनी ज्यादा रिक्वैस्ट्स होती हैं और आप सबको एकमोडेट नहीं कर सकते हैं। मैं आपकी दिक्कत भी समझता हूं, आपकी तकलीफ भी समझता हूं। मंत्री जी, यह कोटा बढ़ा दिया जाए, इसे 10 से बढ़ाकर 50 कर दिया जाए। आपकी लिमिटेशन है और इस लिमिटेशन को मैं समझता हूं। मेरा विनम्रतापूर्वक निवेदन है और मेरे ख्याल से सारा सदन इससे सहमत होगा कि या तो फिर इस कोटे को खत्म कर दिया जाए।… (व्यवधान)

शिक्षा मंत्री तथा कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान): अध्यक्ष जी, यद्यपि यह प्रश्न हरियाणा में नवोदय विद्यालय और केंद्रीय विद्यालय खोलने के संबंध में है, लेकिन गृह की मर्यादा और मनीष जी जैसे वरिष्ठ सदस्य की यह भावना है। शायद इसमें सदन पक्ष और विपक्ष में विभाजित भी है, लेकिन मैं आपकी अनुमति से एक-दो विषय स्पष्ट करना चाहूंगा। यह कोई अधिकार का विषय नहीं है। यह कभी शून्य था, कभी दो था, कभी पांच हुआ और अभी दस बना है। इसके उपरान्त भी मिनिस्टर्स के पास एक कोटा था। उसमें कोर्ट की कुछ टिप्पणियां भी हैं, फिर वह एक विचित्र स्थिति में है। प्रैक्टिकली स्कूल शिक्षा राज्यों का विषय है। देश में केंद्रीय सैक्टर के कर्मचारियों के बच्चों की ऑल इंडिया ट्रांसफर्स होती हैं, उनको ट्रांसफर के साथ-साथ पढ़ाई की भी सुविधा मिले, इसके लिए सेंट्रल स्कूल्स खुले। धीरे-धीरे हम सभी के प्रयासों से सेंट्रल

स्कूल्स खुले और पिछले 50-60 सालों में केंद्रीय विद्यालय संगठन ने अपना एक मानक प्रतिष्ठापित किया। ऐसे ही जवाहर नवोदय विद्यालय हैं। ये सारे विद्यालय आज ग्रामीण इलाके में टियर टू, टियर थ्री सिटीज़ में अच्छा काम कर रहे हैं, इसीलिए इनका आकर्षण है।

मैं इस बात को भी आदर के साथ स्वीकार करता हूं कि जन-प्रतिनिधियों के ऊपर इसका दबाव है। हम जन-प्रतिनिधि हैं। हम चुनिंदा लोगों के लिए काम नहीं कर सकते हैं। जो सारे बच्चे वहां पढ़ रहे हैं, वे हमारे निर्वाचन क्षेत्र के ही बच्चे हैं, सामान्य वर्ग की एक प्रक्रिया के तहत पढ़ रहे हैं। अगर यह सदन उचित मानता है, क्या हम इस बड़े पंचायत में बैठकर अपने अधिकार को चंद लोगों के लिए समर्पित करें या सबके लिए समर्पित करें, यह सदन फैसला कर सकता है। आपका इसमें मार्गदर्शन चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : सदन अगर इस विषय पर सहमत हो तो क्या इसको खत्म कर दिया जाए?

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : समाप्त कर दिया जाए।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, क्यों विशेष प्रावधान रखें? फिर बात कर लेंगे।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सदन के सभी दलों के नेताओं से बात करके जो भावना आएगी, उससे माननीय मंत्री जी को अवगत करा देंगे।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपने ही कहा कि विशेषाधिकार समाप्त करो। विशेषाधिकार समाप्त करने की प्रक्रिया सरकार ने शुरू कर ही दी है, तो सदन उस पर सहमत हो जाए।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट प्लीज बैठ जाइए। इस विषय पर सभी दलों के नेताओं से बात करके निर्णय लिया जाएगा।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ऐसे खड़े होने वालों को कोई सप्लीमेंट्री प्रश्न पूछने का अवसर नहीं मिलेगा, पूरे समय में नहीं मिलेगा। आपने नाम नोट करा दिया है, व्यवस्था से आपको अवसर देंगे।

… (व्यवधान)

श्री गणेश सिंह: अध्यक्ष महोदय, मेरा प्रश्न केन्द्रीय विद्यालय और नवोदय विद्यालय खोलने को लेकर है। मेरा लोक सभा क्षेत्र सतना, एक बड़ा लोक सभा क्षेत्र है। मैहर एक बड़ी जगह है। वहां के लिए पिछले दस वर्षों से मैं कोशिश में था कि वहां एक नया केंद्रीय विद्यालय खुल जाए।

चुनौती पद्धति का उल्लेख किया गया है, चुनौती पद्धति में किसी प्राधिकारी की सहमति पर ही वह खुल सकता है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि चुनौती पद्धति क्या है, क्या वहां की आवश्यकता के अनुसार केन्द्रीय विद्यालय नहीं खुल सकता है? चूंकि जो भी फार्मलिटीज हैं, वह पूरी हो चुकी है, जमीन दे दी, सहमति दे दी, भवन दे दिया, सब कुछ दे दिया। अब उसे चुनौती पद्धति में डाल दिया गया है, उसका निर्णय कब तक होगा?

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष महोदय, मैं भी लोक सभा और राज्य सभा का सदस्य रहा हूं। मैं भी अपने गांव में सेन्ट्रल स्कूल खोलने के लिए पिछले बीस सालों से कोशिश कर रहा हूं।

माननीय सदस्य विभाग को निवेदन करते हैं और विभाग उसे राज्यों को भेज देता है। राज्य सरकार भी सिफारिश करती है कि कहां सेंट्रल स्कूल खुले। सेंट्रल स्कूल खोलने के लिए कुछ मानक हैं। मैं फिर कह रहा हूं जब सेंट्रल स्कूल खोलने का मानक चार-पांच दशक पहले तय किया गया होगा, तब शर्त यही थी कि सेंट्रल गवर्नमेंट के कर्मचारी जहां ज्यादा रहेंगे, उस इलाके में सेंट्रल स्कूल खोले जाएंगे, यह प्रमुख विषय है।

उसके बाद राज्यों की ओर से जमीन की अपेक्षा रखी जाती है, कुछ सालों के लिए नि:शुल्क मकान हो। इसमें होता यह है कि माननीय सदस्य एक बार चिट्ठी लिख देते हैं, हम उसे

राज्यों को भेज देते हैं। राज्यों में अभी तक कई स्कूल्स खुले हैं, कई राज्यों ने अभी तक लैंड उपलब्ध नहीं करायी है, कई स्कूल किराये के मकान में चल रहे हैं। अभी तक उसकी व्यवस्था नहीं हो पा रही है। राज्यों के ऊपर बहुत सारी जिम्मेवारी आती है।

मैं अभी इसी सत्र के दौरान कोशिश करूंगा। मैं सभी माननीय लोक सभा सदस्य और राज्य सभा सदस्य को अवगत कराउंगा कि आपके इलाके में कौन सी चीज पेन्डिंग है, लैंड या घर का है। नये स्कूल का प्रोपजल आप दीजिए, हम राज्य सरकार को भेजेंगे। दोनों की सहमति और मानक पूरा होने से इसको चैलेंजिंग रूट किया गया है, पिक एंड चूज नहीं करेंगे, एक लिस्ट के ऊपर काम कर रहे हैं। यह हमारी सरकार की पारदर्शी प्रक्रिया है।

SUSHRI MAHUA MOITRA: My hon. colleague, Mr. Manish Tewari put forward his point of view. I would like to put forward another point of view.

I represent an area which is on the border and has a lot of BSF personnel and a lot of people with transferrable jobs. There is only one Kendriya Vidyalaya there. I am sure many of my colleagues face this trouble every year that the quota of ten admissions should be increased. The quota of ten admissions is very small. But to do away with the quota completely would be very difficult. There are some people in other areas where there are other schools, they can take advantage in areas like ours where there is only one CBSE school. People with transferrable jobs need that.

So, perhaps the Ministry, for this Parliament Secretariat, can have a separate cell where those people who need more quota for admissions, we can provide that. It would be very difficult if the quota is removed.

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष महोदय, आपने एक आदेश दिया ही है।

माननीय अध्यक्ष : श्री के.सुरेश जी, क्या यही विषय है?

… (व्यवधान)

SHRI KODIKUNNIL SURESH: Sir, it is regarding opening of a Kendriya Vidyalaya in my constituency.

माननीय अध्यक्ष : इस सदन में जितने लोग बैठे हैं न, सभी केन्द्रीय विद्यालय की मांग करेंगे। एक इधर से हाथ खड़ा करेंगे, एक उधर से हाथ खड़ा करेंगे।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी ने केन्द्रीय विद्यालय की नियम-प्रक्रिया के बारे में बता दिया है।

SHRI KODIKUNNIL SURESH: Hon. Speaker, Sir, I would like to mention about opening of a new Kendriya Vidyalaya in my constituency Kottarakkara, Kollam district, Kerala. The Kerala Government has already transferred five acres of land to the Kendriya Vidyalaya Sangathan, temporary accommodation has also been handed over to the Kendriya Vidyalaya, and the Regional Commission of Kendriya Vidyalaya has also inspected along with the Central PWD officials. Everything is ready but the Government of India has not sanctioned the project. We are waiting for the last ten years for this school to open.

I would like to draw the attention of the hon. Minister, through you, that every formality has been completed in Kottarakkara, Kollam district for the Kendriya Vidyalaya but the Government of India is not sanctioning it. I would like to ask the hon. Minister whether you are going to start it or not.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, शून्यकाल और प्रश्नकाल में अंतर समझिए । प्रश्नकाल में शून्यकाल नहीं चलना चाहिए कि मेरे यहां खोलो । प्रश्नकाल और शून्यकाल में डिफरेंस है । मैं शून्यकाल पूरा आपको एलाऊ करता हूं। क्यों बालू जी सही है न?

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: मंत्री जी ने पॉलिसी मैटर बता दिया है, उस पॉलिसी के तहत चलें । मंत्री जी, क्या आप कुछ बोलना चाहते हैं?

… (व्यवधान)

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से फिर एक विषय कहना चाहूंगा । My dear friend, Suresh Ji, please appreciate one thing. Do not go by half-baked information. I am ready to inform all of you about it.

आप कहते हैं कि मानक के आधार पर राज्य सरकार ने दिया, अकोमोडेशन दे दिया । मैं जिम्मेदारी के साथ सबकी कांस्टीटुएंसी में जों पेंडिंग इश्यूज़ हैं, केंद्रीय विद्यालय संगठन का क्या व्यू प्वाइंट हैं, मैं आपको लिखकर दूंगा । इसमें कुछ एनोमोलीज़ हैं । यह कहना अनुचित है कि भारत सरकार खोल नहीं रही है। ऐसा नहीं है। हम मानक के आधार पर खोलने के लिए ओपन हैं। हर दो-तीन साल में एक बैच निकलता है, लेकिन फिर भी मैं विनम्रता से कहता हूं कि बच्चों को पढ़ाने की संवैधानिक व्यवस्था में जो जिम्मेदारी है, ज्यादातर भारत सरकार के कर्मचारियों के लिए है।

हर एक जिले में सैंट्रल स्कूल फिर भी खुल चुके हैं, सबके प्रयास से खुल चुके हैं । यह अधिकार का विषय नहीं है । यह राज्य की जिम्मेदारी है । मैं इस सत्र के दौरान सभी को … (व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई: सात बार चुनकर आए हैं। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप उनकी पैरवी मत करो।

… (व्यवधान)

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: सात बार चुनकर आने से नियम नहीं बदल सकता है। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: नहीं बदलता है।

… (व्यवधान)

SHRI GAURAV GOGOI: How can you say that? … (*Interruptions*)

SHRI DHARMENDRA PRADHAN: Do not argue in favour of Suresh Ji.

माननीय अध्यक्ष: इनकी कोई बात रिकॉर्ड नहीं हो रही है।

… (व्यवधान) …*

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: माननीय अध्यक्ष जी, आपने कहा कि यह जीरो आवर नहीं है।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: मैंने यह बता दिया है।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: क्या उन्होंने आपको पैरोकार बनाया है? यहां सदन में कोई वकील नहीं बनता है। आज के बाद यह बात ध्यान में रखना। यहां वकालत का सिस्टम नहीं है।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: बैठ जाइए।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 243.

श्री उन्मेश भैय्यासाहब पाटिल : उपस्थित नहीं।

डॉ. हिना विजयकुमार गावीत : उपस्थित नहीं।

श्री टी.आर. बालू ।

* Not recorded.

(Q. 243)

SHRI T. R. BAALU: Sir, there was a scheme called Sarva Shiksha Abhiyan. Now, the Question pertains to Samagra Shiksha Abhiyan. Is the Government proposing to impart quality education from pre-school to 12th standard for the next five years? I want to know from the hon. Minister whether there were any shortcomings in the Sarva Shiksha Abhiyan because of which you are now introducing the new system. This is one thing.

What are the targets for the State Board Examinations as well as the Central Board Examination which the Government has fixed now? Are you going to introduce this education system in the mother tongue itself? This is my question.

THE MINISTER OF EDUCATION AND MINISTER OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP (SHRI DHARMENDRA PRADHAN): Hon. Speaker Sir, this is the name of the scheme. During Atal Ji's period when hon. Baalu Ji was a part of the Government, Sarva Shiksha Abhiyan was introduced. I think he is remembering the old scheme, that is Sarva Shiksha Abhiyan. Since the last few years, the old scheme has been changed with some modifications as Samagra Shiksha Abhiyan. Essentially, this is a 60:40 Centrally-Sponsored Scheme. The States are free to run their own courses in their own languages. Under the National Education Policy, much emphasis has been given to mother tongue. In this Samagra Shiksha Abhiyan, one of the priority areas is to create a local language system in the digital library, in the classroom, in the smart class, etc. This is a very

progressive scheme. All the States are cooperating on this issue. This is a very progressive step implemented by the Modi Government.

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU: The Andhra Pradesh Government is spending heavily on education to the tune of almost 12 per cent of the Budget. We have come up with various new schemes like Amma Vodi wherein we are giving Rs. 15,000 to the parents who send their children to schools. Also, under the Nadu Nedu scheme, we are refurbishing the schools.

However, if you look at the data of the Samagra Shiksha Abhiyan that you are talking about, in the last year, the percentage spent as proportion to the approved budget, not only Andhra Pradesh, but also Maharashtra, Himachal Pradesh, Gujrat, Chhattisgarh, Kerala, Karnataka, Telangana and West Bengal, have spent less than 60 per cent. Of course, the sharing pattern is 60 per cent from the Central Government and 40 per cent from the State Government, but still these States could draw only less than 60 per cent.

So, I want to ask whether there is any consultation made with the States, so that the scope of this scheme can be improved and States can draw much better and utilize these funds much better.

SHRI DHARMENDRA PRADHAN: Sir, it is a very good question which my friend has raised. Yes, there is slow progress in taking the Central share from Delhi. There is a basic reason. We are in the age of transparency. The Ministry of Finance has introduced a new pattern of disbursement to all the line Ministries in the Government of India and all the line Ministries are also persuading the respective State Governments to work in a more transparent

manner. The Government of India will release the fund when you will deposit from the State Budget to the respective Department your 40 per cent. Immediately, within a few seconds, the Government of India is going to release their share of money. Different States have their own financial structure. A lot of States are taking a progressive stance. A lot of States have their own way of functioning. The Finance Ministry and all the other line Ministries are persuading the State Governments. This is a transitional phase. I hope that by the end of 31st March, there will be a substantial improvement in all these areas. This is a new pattern which the Government of India is emphasizing on. This money belongs to the common man of this country. Every penny has to be spent in a more transparent manner. This is the effort of our Government. The States Governments are cooperating. Gradually, it will improve. The States have to adhere to the financial discipline as jointly agreed by Government of India and respective State Governments.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 244, श्रीमती अपराजिता सारंगी ।

(Q. 244)

SHRIMATI APARAJITA SARANGI: Sir, we are well-aware of the fact that the differently-abled children in our schools require very special care and protection. Online teaching for these children can only be a stopgap arrangement because they need personal care. If we go by the established norms, three per cent of the child population go to school, out of these three per cent of the child population, in fact, those who are differently-abled should be integrated with the school system. The norms say that three per cent of these children are supposed to be differently-abled so that they could be integrated with the schools. But unfortunately, in India, only 0.5 per cent to 0.6 per cent of these children have been detected and brought into the school system. So, I would like to request the hon. Minister of Education to let us know whether there is a roadmap, there is a strategy, there is a plan of action of the Government of India to move from 0.5 per cent to 0.6 per cent to three per cent of these differently-abled children and integrate them with the schools.

श्रीमती अन्नपुर्णा देवी: माननीय अध्यक्ष जी, शिक्षा समवर्ती सूची में है, लेकिन फिर भी हम भारत सरकार के माध्यम से दिव्यांग छात्रों के लिए समग्र शिक्षा अभियान की बात कर रहे हैं। आदरणीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में समग्र शिक्षा के माध्यम से सभी को बराबर शिक्षा मिले, हम इस दृष्टिकोण से काम कर रहे हैं। शिक्षा मंत्रालय द्वारा लगातार राज्य क्षेत्र और नीतिगत पहल के तहत दिशानिर्देश, डेस्कटॉप, मोबाइल, टेलीविजन आदि के माध्यम से दिव्यांग बच्चों की पढ़ाई सुनिश्चित हो, हम इसके लिए लगातार प्रयास कर रहे हैं।

सरकार के माध्यम से हम समय-समय पर संघ राज्य क्षेत्रों को अपनी ओर से गाइडलाइन देते हैं कि किस तरह से बच्चों की पढ़ाई होनी चाहिए। कोविड महामारी के समय हुई परेशानी में

पीएम ई-विद्या के माध्यम से बच्चों की पढ़ाई में लर्निंग लॉस न हो, उस वजह से लगातार ऑनलाइन पढ़ाई डिजिटल माध्यम से चलाई जा रही थी। आदरणीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में इस बार बजट में भी लगभग 200 डीटीएच चैनल्स की घोषणा की गई है ताकि सभी बच्चों को समान और गुणवत्ता युक्त शिक्षा मिल सके।

SHRIMATI APARAJITA SARANGI: Sir, to address the issue of learning disabilities of these differently-abled children, we need to have a large pool of special educators all across the country. The Rehabilitation Council of India actually raises this pool, gives recognitions to institutes to actually train people to become special educators. I was going through the statistics; unfortunately, the RCI has given recognition to a very few number of institutes across the country.

Can the Ministry of Education in association with the RCI think of a strategy by which a huge number of institutes -- those which are eligible -- can be given recognition so that more number of special educators can come into it?

SEVERAL HON. MEMBERS : It is a very good question.

THE MINISTER OF EDUCATION AND MINISTER OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP (SHRI DHARMENDRA PRADHAN): Speaker Sir, this is a very genuine concern shown by the hon. Member and all the sections of the House. Let me put that this is a very sensitive issue. Our Government -- when Prime Minister Modi took charge -- redefined the entire issue. Now, the issue of who all are divyang or disabled has been broadened.

This is a very new issue as far as India is concerned. All these dysfunctions or malfunctions are there within our own families, but due to … (*Interruptions*)

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE: No.

SHRI DAYANIDHI MARAN: No.

SHRI DHARMENDRA PRADHAN : Please let me finish. … (*Interruptions*) I am not an expert like you, *Tai ji*. … (*Interruptions*) Speaker, Sir, this is a very sensitive issue. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, यहां आपके मित्र लोग ज्यादा हैं।

… (व्यवधान)

SHRI DHARMENDRA PRADHAN : No, I am not an expert like *Tai ji*. She is a knowledgeable lady and an expert. I am not so expert. So, I would like to explain with my little understanding. If I cannot convince them, then I will invite all of them to my office and will interact with them. It is a very genuine issue raised by the hon. Member.

There is a lack of awareness within the society as to who all are disabled in our families. When I took charge of this Ministry, in the first week itself I faced a Question in the Parliament on dyslexia. Sir, I can candidly admit that I never heard this kind of terminology in my career. So, when I asked my colleague इसकी हिन्दी क्या होती है? इसको हिन्दी करने के लिए हमारे पास वोकैबुलरी में कोई शब्द नहीं था। हमारे घरों में इस प्रकार के बच्चे भी हैं। भारत में अभी there is a new National Education Policy, and a lot of emphasis and priority has been given to this issue.

In addition, during the COVID-19 period हमने तो डिजिटल एजुकेशन और दिशा टी.वी. की व्यवस्था की थी, लेकिन how to educate the disabled students is a new challenge. We all are concerned about it. Experts are working on it. I would like to seek advice of this House on how to create more trainers and more schools for them, and let us know who all are dysfunctional. We have to face this challenge collectively and we have to educate all these segments.

According to me, the population of this category of differently abled is around 10 per cent. How to handle them? This is a challenge. We all have to work together.

SHRI E.T. MOHAMMED BASHEER: Sir, education of differently abled students is really deplorable. Firstly, I would like to say that development of sign language is very much needed. This facility is very less.

Secondly, there should be application of education technology for the upliftment of differently abled students. Worldwide, a lot of technology updation is coming up for the development of education of the differently abled students.

My humble question to the hon. Minister is this. Will you take effective steps in developing the sign language in the country? Would you take interest in application of education technology for this particular section? … (*Interruptions*)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Sir, he was the former Education Minister in Kerala.

SHRI DHARMENDRA PRADHAN : Speaker, Sir, both the advices are very pertinent. I am assuring the hon. Member that for sign language and

implementing technology for education of the physically disabled students we all are working on it. These are good advices, and we will take care of them.

श्री एस. एस. अहलुवालिया : अध्यक्ष महोदय, यह एक ऐसा विषय है कि जब आप किसी स्कूल का या गाँव का दौरा करने जाएंगे, तो हर दूसरे-तीसरे घर में आपको ऐसे बच्चे मिल जाएंगे। सरकार की जो नीति है, Children with Special Needs (CWSN) इसके तहत बजट में प्रावधान भी रहता है, लेकिन यह स्कूल में जाकर पता लगता है कि वहां कितने परसेंट ऐसे बच्चे हैं। जैसा हमारी पहली प्रश्नकर्ता ने सवाल किया, यह स्कूल में जाकर पता लगता है कि बच्चों को डिसेबिलिटी सर्टिफिकेट नहीं मिलता है।

उसका कारण क्या है? उन्हें डिस्ट्रिक्ट हॉस्पिटल में जाकर उसका सर्टिफिकेट लेना पड़ता है। मां-बाप के पास उतना समय नहीं होता है कि वे मेडिकल बोर्ड के समक्ष जाकर पेश हो सकें। क्या सरकार इस पर गौर फरमाएगी कि ऐसे बच्चों की जांच और सर्टिफिकेट इश्यू करने का प्रावधान स्कूलों में ही कैंप लगाकर किया जाएगा? तब मैं समझता हूं कि सभी बच्चों को यह सुविधा मिल सकेगी।

महोदय, मेरे सवाल का दूसरा पार्ट यह है कि इस तरह के बच्चों को ऑनलाइन क्लास में काम करने पर भी उनकी उंगलियों या स्पीच से पता नहीं लगता है, तो क्या उनकी स्पीच का एक रिकॉर्ड तैयार किया जाएगा? Computer is a disciplined slave. वह आपकी भाषा को समझता है। आप एक बार बोलिए, दो बार बोलिए। अगर तोतला भी बोले और गूंगा भी इशारा करे, तो वह उसको समझता है। क्या उनके लिए कोई प्रोग्राम बनाएंगे और इस तरह के बच्चों के लिए एक हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर तैयार किया जाएगा, ताकि वे ऑनलाइन क्लासेज़ भी कर सकें?

श्री धर्मेन्द्र प्रधान : अध्यक्ष महोदय, मैंने इसको बड़ी ही विनम्रता से स्वीकार किया है। अभी यह दुनिया 21वीं सदी में भी भारत के लिए बहुत अपर्याप्त है। हमारी जानकारी, हमारा अवेयरनेस, पिछले सात सालों में हमारी सरकार ने इस पर बहुत काम किया है। जैसा कि पूर्व सदस्य ने पूछा है, यह भी एक अच्छा सुझाव है। मेरी जानकारी के अनुसार इन सभी विषयों पर विभाग और

विभाग से बाहर, इस प्रकार के बहुत सारे चिकित्सा की दुनिया के लोग, मनोविज्ञान शास्त्र की दुनिया के लोग, उस पर बहुत काम कर रहे हैं। सारे विषयों को एक वाइडर कंसल्टेंसी में नेशनल केरीकुलम फ्रेमवर्क का काम राष्ट्रीय और राज्य स्तरों पर हो रहा है। हम इसी आयाम में भी कई सारे विमर्श कर रहे हैं। ये सारे विमर्श उसी दिशा में हैं। इन सबको समाहित करके निश्चित रूप से आने वाले पाठ्यक्रम, शिक्षा शास्त्र को कार्य प्रणाली में लाया जाएगा।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आप राज्य सरकारों को डिसेबिलिटी सर्टिफिकेट के लिए सलाह दे सकते हैं। उसमें क्या दिक्कत है?

श्री धर्मेन्द्र प्रधान : अध्यक्ष महोदय, ठीक है।

माननीय अध्यक्ष : राज्य सरकारों को सर्टिफिकेट देना है, आप राज्य सरकारों को सलाह दे सकते हैं।

SHRI GAURAV GOGOI: Sir, first of all, let me appreciate the hon. Member, Shrimati Aparajita *ji,* for raising a very sensitive question. I would also like to appreciate the hon. Minister for his frankness and dedication to this subject. We often talk about people and children living with disabilities. But, do we give them space in policy making?

Do we give them space in policy planning institutions? If they are given space, we will get necessary suggestions. The Minister has talked about the National Curriculum Framework; there is also the National Education Policy Task Forces which have been set up in different States.

अगर हर मंच में जो लोग डिसेबिलिटी के साथ रह रहे हैं और एक्सपर्ट को स्थान दिया जाएगा, तो वे लोग उस मंच में अपनी बात रख पाएंगे और हम भी आने वाले समय में उपयुक्त कदम उठा पाएंगे। सरकार से मेरी ऐसी दरख्वास्त है।

श्री धर्मेन्द्र प्रधान : अध्यक्ष महोदय, सदन में एक हेल्दी डिस्कशन हो रहा है। हमारे देश में ऐसे बहुत सारे विषय हैं, जिसमें शायद सदन बिना विवाद के सहमत होता है। गौरव गोगोई जी ने जो विषय उठाया है, राज्यों में स्टेट केरिकुलम फ्रेमवर्क (एससीएफ) बना है, हम उसका विमर्श राज्यों तक नहीं, बल्कि जिले तक लेकर जा रहे हैं। हम ऐसी कोशिश कर रहे हैं कि इस दुनिया के प्रभावित लोग नीति-निर्धारण से लेकर ऊपर तक उसमें इन्वॉल्व हों। अगर इस सदन के सदस्यों के माध्यम से कोई और भी सुझाव आएंगे, तो हम उनको सहृदय अपनाने के लिए तैयार हैं।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 245, श्री नव कुमार सरनीया ।

(Q. 245)

श्री नव कुमार सरनीया : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे प्रश्न काल में विषय उठाने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मुझे पिछले आठ सालों में पहली बार यह मौका मिला है।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो लिखित रिप्लाई दिया है, उसमें जो काउंसिल है, बोडोलैंड प्रादेशिक परिषद, दीमा हसाओ और कार्बी आंगलोग स्वशासी प्रादेशिक परिषद है, स्पेशल पैकेज के अंतर्गत कुल 102 परियोजनाओं में 1,170 करोड़ रुपये दिए गए हैं।

उसमें 56 प्रोजेक्ट्स कंपलीट हुए हैं और 576.57 करोड़ रुपये के 46 प्रोजेक्ट्स पर काम चल रहा है, लेकिन इसमें डिटेल्स नहीं हैं। सर, मुझे यह इसलिए पूछना है, क्योंकि काफी टाइम से बीटीसी में हजारों करोड़ रुपये का घोटाला होने का केस चला और वह मुद्दा पार्लियामेंट में भी आया। वहां पर किसी तरह की मॉनिटरिंग नहीं होती है। जब वर्ष 2016 में 'दिशा' कमेटी बनाई गई थी, तब मुझे इस कमेटी से हटाकर राज्य सभा के एक सदस्य को इस कमेटी का चेयरमैन बना दिया गया था। अभी उनका कार्यकाल खत्म हो गया है, इसलिए मैं फिर से 'दिशा' कमेटी में आ गया हूँ। इसलिए मेरी मांग है कि इस विषय को 'दिशा' कमेटी के अंतर्गत लाना चाहिए। वहां पर स्टेट लेवल पर मॉनिटरिंग के लिए भी कमेटी नहीं है। मैं फिफ्थ शेड्यूल्ड एरिया में भी घूमा हूँ। इस एरिया में भी मुझे बहुत सारे लोगों ने कंप्लेन की है। ट्राइबल एरियाज का जो पैसा है, वह इधर-उधर के दूसरे एरियाज़ में डायवर्ट हो जाता है। इसलिए मेरा पहला प्रश्न यह है कि मुझे इसकी डिटेल्स चाहिए और दूसरा यह है कि आपकी मॉनिटरिंग के लिए क्या सोच है, उसके बारे में भी बताइए।

श्री अर्जुन मुंडा: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने ऑटोनोमस काउंसिल के संदर्भ में पूछा है। पूरे देश में 'दिशा' की गाइडलाइन्स है, जिसमें सभी मंत्रालयों के जितने भी कार्यक्रम हैं, उन सारे कार्यक्रमों की समीक्षा की जाती है और उसमें ट्राइबल अफैयर्स मिनिस्ट्री के कामकाज की समीक्षा दिशा स्तर पर कार्यान्वयन की दृष्टि से की जाती है। मैं निश्चित रूप से कहूँगा कि 'दिशा' की बैठक में आप इसकी चर्चा कर सकते हैं और अगर इसमें आपको किसी तरह की कठिनाई महसूस होती है तो हम उसके लिए, आवश्यकता होगी तो, यहां से गाइडलाइन्स देंगे।

श्री नव कुमार सरनीया: सर, माननीय मंत्री जी ने जो उत्तर दिया है, वह ठीक है, लेकिन मेरा जो सिक्स्थ शेड्यूल्ड एरिया है, उसमें थोड़ी सी दिक्कत है, क्योंकि उसमें डीसी 'दिशा' का मैम्बर सेक्रेटरी होता है और उसका डेवलपमेंट के संबंध में कोई योगदान नहीं होता है। यह सारा काम काउंसिल का होता है। पिछली बार हमारे यहां पर बीजेपी की सरकार बनी है तो वहां की सरकार ने यह डिसिजन लिया है कि डीसी को कुछ-कुछ एरियाज़ में पावर दी जाएगी। उसके लिए एसओपी बनाई जाएगी, लेकिन अभी तक एक साल पूरा हो गया है और एसओपी नहीं बनाई गई है। डीएम भी हमसे पूछता है कि हमें क्या करना है, क्या बोलना है तो इस विषय में मेरा मिनिस्टर साहब से आग्रह है कि अगर एसओपी बना दी जाएगी और उनको ठीक तरह से बता दिया जाएगा तो अच्छा होगा। इसके अलावा मेरा आपसे आग्रह है कि आप वहां पर मंत्रालय के अधिकारियों को भेजिए। 'दिशा' कमेटी में टीएसपी का मैटर आना चाहिए। उसमें 15वें वित्त अयोग का भी मैटर नहीं आता है, क्योंकि यह पैसा काउंसिल में जाता है। सर, मेरा दूसरा क्वेश्चन यह है।

माननीय अध्यक्ष: क्या आपका अभी प्रश्न नहीं था?

श्री नव कुमार सरनीया: सर, एक प्रश्न 'एकलव्य विद्यालय' के बारे में है। मेरा डिस्ट्रिक्ट एसटी वर्ग में पांचवाँ डिस्ट्रिक्ट बन गया है। वहां पर सिर्फ एक, एकलव्य विद्यालय है, जिसकी हालत बहुत खराब है। मेरी मंत्री जी से रिक्वेस्ट है कि उनको वहां जाकर एक बार उसका विजिट करना चाहिए। बाकी जितने भी डिस्ट्रिक्ट्स हैं, वहां भी एक-एक एकलव्य विद्यालय बनाए जाने चाहिए। मुझे इसके बारे में मंत्री जी का जवाब चाहिए।

श्री अर्जुन मुंडा: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य जी ने जो पूछा है, उसके बारे में उन्हें थोड़ी शंका है। पूरे देश में सभी जिलों के माध्यम से एजुकेशन होती है। व्यवस्था की दृष्टि से कुछ राज्य सरकार, कुछ ऑटोनोमस काउंसिल या जिला स्तरीय हमारे जो निकाय हैं, उनके माध्यम से होती है। आपने ठीक ही कहा है। मैं इस संदर्भ में रूरल डेवलपमेंट मिनिस्ट्री, चूँकि हमारे सारे कार्यों के मामले में गाइडलाइन्स जारी करती हैं, तो हम उसके साथ बात करके इसका समाधान करेंगे। दूसरा, उन्होंने एकलव्य मॉडल स्कूल के बारे में प्रश्न किया है। उसके लिए जो मापदण्ड तय किए

गए हैं, उनके आधार पर स्वीकृति दी गई है। तीसरा, उन्होंने यह जानना चाहा है कि उस क्षेत्र में जो विद्यालय है, उसकी स्थिति अच्छी नहीं है तो वहां पर जाना चाहिए। मैं माननीय सदस्य से मिलकर बातचीत कर लूंगा और वहां पर जरूर जाऊंगा, ताकि मैं वहां की वास्तविकता से रूबरू हो सकूंगा और अगर आवश्यकता होगी तो उसका जरूर समाधान किया जाएगा।

श्री अर्जुन लाल मीणा: धन्यवाद, अध्यक्ष महोदय। मैं सबसे पहले आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने प्रश्न का विस्तृत उत्तर दिया है। मैं शिडयूल्ड-5 क्षेत्र, जिसमें राजस्थान, गुजरात, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, छत्तीसगढ़ आदि राज्य हैं, वहां से आता हूं और मेरा संसदीय क्षेत्र उदयपुर है। उदयपुर में इनके मंत्रालय के माध्यम से अनुच्छेद 275(1) के तहत कितनी धनराशि दी गई है और अभी तक कितनी धनराशि अभी तक खर्च हुई है? मैं चाहता हूं कि वह पिछले तीन साल की जानकारी दें। जो धनराशि दी गई है, क्या वह अभी तक खर्च हुई है या नहीं? वैसे मैं धन्यवाद देना चाहता हूं कि इन्होंने मेरे संसदीय क्षेत्र में छ: एकलव्य मॉडल रेजिडेंशियल विद्यालय खोले हैं। इसके लिए मैं सरकार को, मोदी जी और माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

श्री अर्जुन मुंडा: अध्यक्ष महोदय, वैसे राजस्थान में कितनी राशि उपलब्ध कराई गई है, हमारे पास उसके आंकड़े हैं, मैं उनको उपलब्ध करा दूंगा।

श्री अधीर रंजन चौधरी: सर, मंत्री जी कुछ वक्त पहले कह रहे थे कि हर डिस्ट्रिक्ट में 'दिशा' कमेटी है और 'दिशा' कमेटी से ही सारी जानकारी लेनी चाहिए, क्योंकि यह हमारे लिए एक फ्रेमवर्क है, जो सदन की तरफ से बनाया गया है। मुझे खेद के साथ यह कहना पड़ता है कि बार-बार इस सदन के अंदर गुहार लगाने के बावजूद, आजतक, पिछले बारह-तेरह वर्षों में केवल ट्राइबल विषय ही नहीं, बल्कि किसी भी विषय पर, चाहे कोई भी विषय हो, जहां-जहां 'दिशा' कमेटी को देखभाल करने का अधिकार है, 'दिशा' कमेटी में भाग लेने का, शिरकत करने का अधिकार है, सवाल पूछने का अधिकार है, वहां 'दिशा' कमेटी की मीटिंग नहीं बुलाई जाती है।

फिर भी, मैं वहां का चेयरमैन हूं। इसलिए मैं सरकार से, इस सदन से और स्पीकर साहब, आपसे भी यह कहना चाहता हूं कि यह कम्पलसरी कर दीजिए कि अगर किसी डिस्ट्रिक्ट में 'दिशा' कमेटी की मीटिंग सही तरीके से न बुलाई जाए तो वहां के लिए फण्ड रिलीज करना बन्द कर दिया जाए।...(व्यवधान) वहां फण्ड रिलीज करना बन्द कर दीजिए, तब वे लोग सबक सीखेंगे और हम जैसे नुमाइन्दों को 'दिशा' कमेटी की मीटिंग में बुलाने के लिए मजबूर होंगे।

सर, मैं यह दरख्वास्त करता हूं, क्योंकि मेरे डिस्ट्रिक्ट में काफी ट्राइबल लोग हैं, मेरे क्षेत्र में काफी ट्राइबल लोग हैं, उनके बारे में हमें कोई जानकारी नहीं मिलती है। इसलिए मैं सदन से आग्रह करता हूं कि इस विषय पर पूरा सदन बैठकर चर्चा करे, फैसला ले और हर स्टेट को मजबूर करे कि वह 'दिशा' कमेटी की मीटिंग बुलाए।

SHRI ANUBHAV MOHANTY: Sir, many thanks for giving me this opportunity.

These last two years have really taught us that if we are thinking about overall development, then the two major and most important sectors are health and education. When we are talking about the overall development of tribals, I would like to ask the hon. Minister through you whether he is aware that there is a disease called sickle cell disease in tribals. It is a very critical disease, a genetical disease which cannot be cured. Survival is almost impossible. जिन बच्चों को जेनेटिक वजह से सिकल सेल बीमारी होती है, उनकी उम्र भी सीमित होती है और वे 20, 22 या 25 साल तक ही जिन्दा रहते हैं। But, this can be eradicated. There are experts who are coming up with many suggestions. जो इसके पूरी तरह से इरैडिकेट करने का दावा कर रहे हैं और मुझे जितना मालूम है, केन्द्र सरकार के पास वे अपना एक मेमोरेंडम लेकर गए भी थे और कुछ महीने पहले मिले भी थे।

माननीय अध्यक्ष : आपका प्रश्न क्या है?

SHRI ANUBHAV MOHANTY: So, through you I want to know whether the Government has been approached with any such proposal. If the Government is approached, when and how does it plan to execute eradication of this disease? If the Government has not yet been approached by anyone, by any organisation, will the Government agree to look into this grave health issue in tribals and welcome such kind of experts for discussion, and look into this matter very seriously and on priority?

श्री अर्जुन मुंडा: अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न मूल प्रश्न से संबंधित नहीं है, लेकिन माननीय सदस्य ने जो विषय उठाया है, वह इस दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है कि जनजातीय क्षेत्रों में और जनजाती लोगों में इस तरह की समस्याएं अधिक हैं और इस विषय पर हमारा मंत्रालय बहुत संवेदनशीलता के साथ माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में काम कर रहा है, क्योंकि आप जानते हैं कि माननीय प्रधानमंत्री जी ने इस विषय पर कई बार, कई देशों के भ्रमण के दौरान भी चर्चा की है और देश में भी की है।

अभी हम आईसीएमआर के साथ और स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ मिल कर दो पार्ट में काम कर रहे हैं। उनमें से एक रिसर्च पार्ट है और दूसरा डेटा बेस बनाने से संबंधित है कि किन राज्यों में किस तरह के और कितनी संख्या में हैं। हम उसका डेटा कैसे बनाएं और उसका एक काउंसिलिंग सिस्टम कैसे डेवलप करें? क्योंकि जब हम आनुवांशिक कहते हैं, तो उसकी जितनी अधिक जागरूकता फैलेगी, उतना ही अधिक समाधान निकलेगा। यह एक पक्ष है।

दूसरा पक्ष यह है कि जो इससे प्रभावित हैं, उनके लिए ट्रीटमेंट सरल तरीके से कैसे उपलब्ध हो? कुछ ट्रीटमेंट्स को स्थानीय स्तर पर नहीं दिया जा सकता है, उसके लिए भी व्यवस्थित किया जा रहा है। देश के जितने भी ऐसे महत्वपूर्ण संस्थान हैं, जो रिसर्च बेस्ड हैं, चाहे वे एम्स हों, गंगाराम हो, देश के अन्य हिस्सों में जो अच्छे अस्पताल हैं या रीजनल लेवल पर जितने एम्स खुले हैं, उन सभी के साथ हमारी बातचीत हो रही है और हम इस पर लगातार काम कर रहे

हैं। आप जानते हैं कि जनजातीय क्षेत्रों के जनजातीय लोगों के विकास के लिए जो व्यवस्था है, उस व्यवस्था में एक एसटीसी कम्पोनेंट होता है, हम उसके माध्यम से सभी मंत्रालयों के साथ मिल कर काम करते हैं । हम स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ यह क्लोजली कर रहे हैं । हमारे मंत्रालय में, जो रिसोर्स गैप, जहां पर आवश्यकता होती है, उसको इस कार्य योजना के साथ मिला कर काम करते हैं।

KUMARI GODDETI MADHAVI: Sir, estimates suggest that 77 per cent of the tribal population has no access to Internet. Has the Government conducted any survey to identify the extent of Internet access to the tribal population? What is being done to improve the situation?

श्री अर्जुन मुंडा : अध्यक्ष महोदय, अभी सदन को सुन कर खुशी होगी कि आईटी मिनिस्ट्री की तरफ से एक स्पेशल प्रोग्राम प्रारंभ किया गया है । उसमें लगभग साढ़े छ: हजार करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है, सात हजार गांवों में इंटरनेट व्यवस्था, स्पेशल तरीके से ब्रॉडबैंड कनेक्शंस, 4G की सुविधा कैसे उपलब्ध कराई जाए। वे सारे ट्राइबल विलेजेज हैं।

माननीय अध्यक्ष : क्वैश्चन नम्बर-246, श्री राजवीर सिंह जी – उपस्थित नहीं।

श्री भोला सिंह जी।

(Q. 246)

श्री भोला सिंह: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी के उत्तर से स्पष्ट हुआ है कि हमारी सरकार माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हिमालय क्षेत्र की सांस्कृतिक विरासत के संरक्षण और विकास के लिए बहुत सारे कार्य कर रही है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि सरकार ने हिमालय क्षेत्र की सांस्कृतिक विरासत के संरक्षण और विकास पर शोध करने के लिए अब तक किन-किन केन्द्रीय शोध संस्थानों की स्थापना की है और क्या सरकार उनकी प्रगति से संतुष्ट है?

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : आदरणीय अध्यक्ष जी, जो स्कीम चलाई जाती है, उसके अंदर जो संस्थाएं हैं, उन संस्थाओं की स्थापना केन्द्र सरकार नहीं करती है, बल्कि उसमें हिमालय के आस-पास वाले जो छ: राज्य हैं, उनकी राज्य सरकारें प्रपोजल्स सेलेक्ट करके केन्द्र के पास भेजती हैं, हमारी डिविजन उसका मुआयना करती है और उसके बाद सरकार उनको फंड्स देती है। पिछले कुछ वर्षों में उनको बढ़ाया गया है, 23.86 करोड़ रुपए से बढ़ा कर अब उस पर पिछले साल के मुताबिक इस साल 47.38 करोड़ रुपए खर्च किए जा रहे हैं। उसमें जो संस्थाएं हैं, वे भी 117 से बढ़ कर 203 हुई हैं। ये जो संस्थाएं हैं, उनमें कुछ ट्रस्ट्स, सोसायटीज, अन्य बॉडीज और यूनिवर्सिटीज हैं, जो राज्य भेजता है और सिर्फ कुछ प्रदेशों के अंदर, खास कर अरुणाचल प्रदेश और सिक्किम के अंदर 90:10 का रेश्यो रखा जाता है, बाकी जगहों पर 75:25 का रेश्यो रहता है।

श्री निहाल चन्द चौहान: माननीय अध्यक्ष महोदय, राजस्थान भी सांस्कृतिक विरासत में कम नहीं है। यदि विश्व के किसी भी देश से टूरिस्ट इंडिया में आता है, तो उसका मन राजस्थान जाने का जरूर होता है। मैं आपके माध्यम से, मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जब 'प्रसाद' योजना थी, तो वर्ष 2018 में राजस्थान के हनुमानगढ़ जिले में कालीबंगन है, जो पाँच हजार वर्ष पुरानी मोहनजोदड़ो की सभ्यता है, जिसे वर्ष 1952 में श्री बी.बी. लाल साहब ने देखा था और मैं खुद भी उनसे मिलकर आया था। उनकी आयु सौ वर्ष से भी अधिक है। वहाँ पर एक भटनेर दुर्ग है, उसके लिए केन्द्र सरकार ने वर्ष 2018 में तीन करोड़ रुपए की राशि जारी की थी। लेकिन इनके मंत्रालय

के तहत एएसआई ने अभी तक उसको परमिशन नहीं दी है। जब उसकी दीवारें टूट जाती हैं, तब जाकर वह परमिशन देती है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि मोहनजोदड़ो की कालीबंगन सभ्यता और भटनेर दुर्ग की मॉनिटरिंग किस तरह से होती है? यदि इनकी मॉनिटरिंग नहीं होती है, तो सरकार को इनकी मॉनिटरिंग करनी चाहिए। मेरा निवेदन है कि जो राशि दी गई है, केन्द्र सरकार उस राशि को कब तक लगाने में सक्षम होगी?

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : माननीय अध्यक्ष जी, यह प्रश्न बिल्कुल भिन्न है।

माननीय अध्यक्ष : यह हिमालय से संबंधित क्वेश्चन था और यह राजस्थान के बारे में हो गया। हिमालय से मोहनजोदड़ो तक आ गए।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : जी हाँ। ये रेगिस्तान तक पहुंच गए। माननीय सदस्य द्वारा पूछे गए प्रश्न के संबंध में मैं बताना चाहूंगी कि एएसआई की जो व्यवस्था है, उसमें यूनिवर्सिटी साथ लगी रहती है। अभी राखीगढ़ी और अन्य ऐसे स्थान पाए गए हैं, जिनमें धौलावीरा को इनस्क्राइब भी किया गया है। इनका प्रश्न स्पेसिफिक रूप से कालीबंगन के बारे में है। कालीबंगन से संबंधित जो भी उचित जानकारी होगी, मैं माननीय सदस्य तक पहुंचा दूंगी और खासतौर पर इस प्रोजेक्ट को, जिसके बारे में इन्होंने विशेष रूप से पूछा है, उससे संबंधित सारे डिटेल्स इन तक पहुंचा देंगे।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न संख्या 247, श्री कृपाल बालाजी तुमाने ।

(Q. 247)

श्री कृपाल बालाजी तुमाने: माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र रामटेक में माइनिंग में काम करने वाले लगभग दो लाख लेबरर्स हैं । एमआईडीसी में भी काम करने वाले लगभग उतने ही लेबरर्स होंगे। वर्ष 2018 में घोषणा हुई थी और वर्ष 2019 में भूमि-पूजन किया गया था। उस समय श्री संतोष गंगवार जी तत्कालीन श्रम मंत्री थे और नागपुर के दूसरे केन्द्रीय मंत्री भी थे। सरकार की ओर से भूमि-पूजन का बहुत बड़ा कार्यक्रम किया गया, लेकिन उस अस्पताल का काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है । सरकार ने उसके लिए पहले जमीन दिया था, फिर उस जमीन को बदलने के लिए कहा गया, जमीन बदलकर दूसरी जमीन एमआईडीसी के अन्दर ही, इंडस्ट्रियल एरिया में दी गई । मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि अस्पताल का काम क्यों रुका हुआ है, इसमें क्या कठिनाइयाँ हैं और आप कब तक इसे शुरू करने का प्रयास करेंगे?

श्री भूपेन्द्र यादव : माननीय अध्यक्ष महोदय, पूरे देश में ईएसआइसी के लगभग 57 अस्पतालों में इस समय काम पेंडिंग है । इसके अलग-अलग कारण हैं । कुछ कारण तो जमीन का पॉजेशन नहीं मिल पाना है, कुछ कारण वहाँ पर एजेंसी के द्वारा कार्य को नक्शे के साथ शुरू करना है, वह शुरू नहीं हो पाया है। हमने ईएसआइसी की पिछली बैठक में एक डैशबोर्ड का गठन किया है और जितने भी अस्पताल हैं, वे सारे ईएसआइसी के डैशबोर्ड पर जाएंगे। जिनकी भी प्रक्रियाएं लम्बित पड़ी है, उनको हमने व्यक्तिगत रूप से पत्र भेजा है, जिन सांसदों ने मुझे दिया है। इन सारी कार्रवाइयों को अब हम पूरी तरह से एक पोर्टल के माध्यम से संचालित कर रहे हैं।

श्री कृपाल बालाजी तुमाने: माननीय अध्यक्ष जी, उम्मीद है कि यह महाराष्ट्र में बहुत जल्दी शुरू हो जाएगा और लेबरर्स को न्याय मिलेगा।

वर्तमान में नागपुर में जो ईएसआइसी अस्पताल चल रहा है, उसकी हालत बहुत ही खराब है। वहाँ पर कोई व्यवस्था ही नहीं है। यह सौ बेड का अस्पताल है। यहाँ सोनोग्राफी की मशीन नहीं है, सिर्फ एक एक्स-रे मशीन है। इस तरह से यहाँ कोई व्यवस्था नहीं है।

मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि उस अस्पताल में आप जो भी सुविधाएं देने वाले हैं, उसके शुरू होने तक क्या इस अस्पताल में सारी मशीनें दी जाएंगी?

वहाँ पर बहुत-सी गड़बड़ियाँ भी हैं क्योंकि जिसको टेंडर मिलता है, उसको काम नहीं मिलता है, कोई अन्य काम करता रहता है। क्या इसके बारे में सरकार ध्यान देगी?

12.00 hrs

श्री भूपेन्द्र यादव : माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य यह जो विषय संज्ञान में लाए हैं, मैं निश्चित रूप से उनके द्वारा लाए गए पर्टिकुलर विषय को पूरी तरह से संज्ञान में लूंगा। पूरे देश भर में ईएसआईसी के 160 हॉस्पिट्ल्स और 18 मेडिकल कॉलेजेज चलते हैं। इन सब विषयों में एक लंबे समय से जो भर्तियां पेंडिंग थीं, उनको भी हम लोगों ने इस बार निकाला है। राज्य सरकार के द्वारा संचालित ईएसआईसी और केंद्र सरकार के द्वारा संचालित ईएसआईसी में जो तनख्वाह का अंतर था, उसके लिए भी ईएसआईसी बोर्ड द्वारा प्रस्ताव पास किया गया है।

भारत सरकार की इस योजना के द्वारा लगभग 3.50 करोड़ लाभार्थी और उनके 12 करोड़ परिवार वाले आश्रित हैं। हमारा यह मानना है कि हमारे मंत्रालय द्वारा दी जाने वाली ईएसआईसी की सुविधा लोगों की सेवा के लिए है। आप पर्टिकुलर अस्पताल का जो विषय मेरे संज्ञान में लाए हैं, मैं निश्चित रूप से आपको अपने कार्यालय में बुलाकर आपकी समस्या का समाधान करूंगा।

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन नंबर – 248, श्री अशोक कुमार यादव – उपस्थित नहीं।

… (व्यवधान)

(Q. 248)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ELECTRONICS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI RAJEEV CHANDRASEKHAR): Sir, a Statement is laid on the Table of the House.

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन नंबर – 249, सुश्री सुनीता दुग्गल– उपस्थित नहीं।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री चंद्र शेखर साहू – उपस्थित नहीं।

… (व्यवधान)

(Q. 249)

पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री भूपेन्द्र यादव) : माननीय अध्यक्ष महोदय, उत्तर सभा पटल पर रख दिया गया है।

---

*WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

[Starred Question Nos. 221 to 240 (17.03.2022)
250 to 260 (21.03.2022)

Unstarred Question Nos. 2531 to 2760 (17.03.2022)
2761 to 2990 (21.03.2022)]
(Page No. 88 to 1387)

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न काल समाप्त हुआ।

---

* Available in Master copy of Debate, placed in Library.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे विभिन्न मुद्दों पर कुछ निम्नलिखित सदस्यों के स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं - श्री प्रद्युत बोरदोलोई, श्री मनीष तिवारी, श्री ई. टी. मोहम्मद बशीर, श्री के. मुरलीधरन, श्री हिबी इडन, श्री राजमोहन उन्नीथन, श्री हनुमान बेनीवाल, श्री बी. मणिक्कम टैगोर, एडवोकेट ए.एम. आरिफ, गौरव गोगोई, श्री बैन्नी बेहनन, श्री अधीर रंजन चौधरी, श्री एम. के. राघवन, डॉ. थोल तिरुमावलवन, श्री कोडिकुन्नील सुरेश।मैंने स्थगन प्रस्ताव की किसी भी सूचना की अनुमति प्रदान नहीं की है।

… (व्यवधान)

श्री मनीश तिवारी (आनंदपुर साहिब) : अगर आप जीरो-ऑवर चलाएं, तो हमको बोलने की अनुमति दीजिएगा। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आज शून्यकाल इस चर्चा के बाद चलाएंगे। पहले 12 बजे चर्चा शुरू कर लेते हैं, उसके बाद चलाएंगे।

… (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : सर, जीरो-ऑवर पहले ले लीजिए। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं, मैं जो व्यवस्था दे चुका हूं, वह व्यवस्था दोबारा परिवर्तित नहीं होगी।

… (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : ऐसा न करें, सर। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अब सभा पटल पर रखे जाने वाले पत्र।

… (व्यवधान)

12.03 hrs

PAPERS LAID ON THE TABLE

माननीय अध्यक्ष : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे – श्री अर्जुन राम मेघवाल।

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल) : श्री राव इंद्रजीत सिंह की ओर से, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) दिवाला और शोधन अक्षमता संहिता, 2016 की धारा 241 के अंतर्गत भारतीय दिवाला और शोधन अक्षमता बोर्ड (कार्पोरेट व्यक्तियों के लिए दिवाला समाधान प्रक्रिया) (संशोधन) विनियम, 2022 जो 9 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या आईबीबीआई/2021-22/जीएन/आरईजी/080 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6571/17/22]

(2) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 469 की उपधारा (4) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) राष्ट्रीय वित्तीय रिपोर्टिंग प्राधिकरण (प्राधिकरण के सचिव, अधिकारियों और अन्य कर्मचारियों की भर्ती, वेतन, भत्ते तथा सेवा के अन्य निबंधन और शर्तें) संशोधन नियम, 2022 जो 4 जनवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 4(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) राष्ट्रीय वित्तीय रिपोर्टिंग प्राधिकरण (अध्यक्ष और सदस्यों की नियुक्ति की रीति तथा सेवा के अन्य निबंधन और शर्तें) संशोधन नियम, 2022 जो 28 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 165(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) का.आ. 35(अ) जो 4 जनवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा राष्ट्रीय वित्तीय रिपोर्टिंग प्राधिकरण में मुख्य महाप्रबंधक, महाप्रबंधक, उप-

महाप्रबंधक, सहायक महाप्रबंधक, प्रबंधक, सहायक प्रबंधक, वैयक्तिक या सामान्य सहायक, वरिष्ठ निजी सचिव, निजी सचिव और चालक के पदों पर नियुक्ति के प्रयोजनार्थ राष्ट्रीय वित्तीय रिपोर्टिंग प्राधिकरण को शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं।

(चार) कंपनी (पंजीकरण कार्यालय और फीस) संशोधन नियम, 2022 जो 12 जनवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 12(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(पांच) कंपनी (लेखा) संशोधन नियम, 2022 जो 11 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 107(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[Placed in Library, See No. LT 6572/17/22]

(3) सीमित दायित्व भागीदारी अधिनियम, 2008 की धारा 79 की उप-धारा (3) के अंतर्गत सीमित दायित्व भागीदारी (संशोधन) नियम, 2022 जो 11 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 109(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6573/17/22]

(4) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 458 के अंतर्गत अधिसूचना सं. का.आ. 623(अ) जो 11 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा केन्द्रीय सरकार की शक्ति क्षेत्रीय निदेशकों को प्रत्यायोजित की गई है, की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6574/17/22]

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) (एक) कलाक्षेत्र फाउंडेशन, चेन्नई के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) कलाक्षेत्र फाउंडेशन, चेन्नई के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6575/17/22]

(3) (एक) दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी, दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी, दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6576/17/22]

(5) (एक) विक्टोरिया मेमोरियल हॉल, कोलकाता के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) विक्टोरिया मेमोरियल हॉल, कोलकाता के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6577/17/22]

(7) (एक) वृंदावन अनुसंधान संस्थान, वृंदावन के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) वृंदावन अनुसंधान संस्थान, वृंदावन के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6578/17/22]

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मीनाक्षी लेखी) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:-

(1) (एक) सेंट्रल इंस्टिट्यूट ऑफ बुद्धिस्ट स्टडीज, लेह-लद्दाख के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) सेंट्रल इंस्टिट्यूट ऑफ बुद्धिस्ट स्टडीज, लेह-लद्दाख के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) सेंट्रल इंस्टिट्यूट ऑफ बुद्धिस्ट स्टडीज, लेह-लद्दाख के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6579/17/22]

(3) (एक) सेंटर फॉर बुद्धिस्ट कल्चरल स्टडीज, तवांग मोनास्टरी के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सेंटर फॉर बुद्धिस्ट कल्चरल स्टडीज, तवांग मोनास्टरी के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6580/17/22]

(5) (एक) गाडेन राबगाइलिंग मोनास्टिक स्कूल, बोम्डिला के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) गाडेन राबगाइलिंग मोनास्टिक स्कूल, बोम्डिला के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6581/17/22]

(7) (एक) लाइब्रेरी ऑफ तिब्बतन वर्क्स एंड आरकाइव्स, धर्मशाला के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) लाइब्रेरी ऑफ तिब्बतन वर्क्स एंड आरकाइव्स, धर्मशाला के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6582/17/22]

(9) (एक) नॉर्थ सेंट्रल जोन कल्चरल सेंटर, प्रयागराज के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नॉर्थ सेंट्रल जोन कल्चरल सेंटर, प्रयागराज के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6583/17/22]

(11) (एक) साउथ जोन कल्चरल सेंटर, तंजावुर के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) साउथ जोन कल्चरल सेंटर, तंजावुर के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(12) उपर्युक्त (11) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6584/17/22]

शिक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती अन्नपुर्णा देवी) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:-

(1) (एक) समग्र शिक्षा यूटी ऑफ जम्मू एण्ड कश्मीर, श्रीनगर के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) समग्र शिक्षा यूटी ऑफ जम्मू एण्ड कश्मीर, श्रीनगर के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला

विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6585/17/22]

(3) (एक) हिमाचल प्रदेश स्कूल एजुकेशन सोसायटी (समग्र शिक्षा), शिमला के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) हिमाचल प्रदेश स्कूल एजुकेशन सोसायटी (समग्र शिक्षा), शिमला के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6586/17/22]

(5) (एक) समग्र शिक्षा छत्तीसगढ़, रायपुर के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) समग्र शिक्षा छत्तीसगढ़, रायपुर के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6587/17/22]

(7) (एक) राजस्थान काउंसिल ऑफ स्कूल एजुकेशन (समग्र शिक्षा), जयपुर के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राजस्थान काउंसिल ऑफ स्कूल एजुकेशन (समग्र शिक्षा), जयपुर के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6588/17/22]

शिक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री (डॉ. सुभाष सरकार) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) (एक) अटल बिहारी वाजपेयी इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी एंड मैनेजमेन्ट, ग्वालियर के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) अटल बिहारी वाजपेयी इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी एंड मैनेजमेन्ट, ग्वालियर के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) अटल बिहारी वाजपेयी इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी एंड मैनेजमेन्ट, ग्वालियर के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6589/17/22]

(3) (एक) पंडित द्वारका प्रसाद मिश्र इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, डिजाइन एंड मैनुफेक्चरिंग, जबलपुर के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की

एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) पंडित द्वारका प्रसाद मिश्र इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, डिजाइन एंड मैनुफेक्चरिंग, जबलपुर के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) पंडित द्वारका प्रसाद मिश्र इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, डिजाइन एंड मैनुफेक्चरिंग, जबलपुर के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6590/17/22]

(5) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, रायचूर के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, रायचूर के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, रायचूर के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6591/17/22]

(7) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी रांची, रांची के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा

लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी रांची, रांची के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6592/17/22]

(9) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, कोट्टायम के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, कोट्टायम के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6593/17/22]

(11) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, वडोदरा के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, वडोदरा के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(12) उपर्युक्त (11) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6594/17/22]

(13) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, चित्तूर के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, चित्तूर के वर्ष 2019-2020 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(14) उपर्युक्त (13) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6595/17/22]

(15) भारतीय सूचना प्रौद्योगिकी संस्थान अधिनियम, 2014 की धारा 50 के अंतर्गत इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी, डिजाइन एण्ड मैन्युफेक्चिरिंग, कुर्नूल के प्रथम संविधि, जो 21 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ.सं. 79-1/2021-टीएस.I में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6596/17/22]

(16) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ टेक्नोलॉजी, सूरत के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ टेक्नोलॉजी, सूरत के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ टेक्नोलॉजी, सूरत के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(17) उपर्युक्त (16) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6597/17/22]

(18) (एक) दिल्ली विश्वविद्यालय (भाग-एक और दो), दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) दिल्ली विश्वविद्यालय (भाग-एक और दो), दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(19) उपर्युक्त (18) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6598/17/22]

(20) (एक) पंजाब केन्द्रीय विश्वविद्यालय, बठिंडा के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) पंजाब केन्द्रीय विश्वविद्यालय, बठिंडा के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) पंजाब केन्द्रीय विश्वविद्यालय, बठिंडा के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(21) उपर्युक्त (20) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6599/17/22]

(22) डॉ. हरिसिंह गौड़ विश्वविद्यालय, सागर के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(23) उपर्युक्त (22) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6600/17/22]

(24) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ साइंस, बेंगलुरू के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ साइंस, बेंगलुरू के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ साइंस, बेंगलुरू के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(25) उपर्युक्त (24) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6601/17/22]

(26) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ साइंस एजुकेशन एंड रिसर्च, बरहामपुर के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ साइंस एजुकेशन एंड रिसर्च, बरहामपुर के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(27) उपर्युक्त (26) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6602/17/22]

(28) (एक) नॉर्थ-ईस्टर्न हिल यूनिवर्सिटी, शिलोंग के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नॉर्थ-ईस्टर्न हिल यूनिवर्सिटी, शिलोंग के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(29) उपर्युक्त (28) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6603/17/22]

(30) ओडिशा केन्द्रीय विश्वविद्यालय, कोरापुट के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(31) उपर्युक्त (30) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6604/17/22]

12.04 hrs

MESSAGE FROM RAJYA SABHA

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report following message received from the Secretary-General of Rajya Sabha:

'I am directed to inform the Lok Sabha that the Rajya Sabha at its sitting held on Tuesday, the 21st December, 2021, adopted the following Motion in regard to the Committee on Welfare of Other Backward Classes (OBCs):-

> "That this House concurs in the recommendation of the Lok Sabha that the Rajya Sabha do agree to nominate one Member from Rajya Sabha *vice* Dr. Banda Prakash, resigned from the Rajya Sabha *w.e.f.* 4th December, 2021, to associate with the Committee on Welfare of Other Backward Classes (OBCs) for the remaining period of the term of the Committee and do proceed to elect, in such manner as the Chairman may direct, one Member from among the Members of this House to serve on the said Committee."

2. I am further to inform the Lok Sabha that in pursuance of the above Motion, Shri Jugalsinh Lokhandwala, Member, Rajya Sabha has been duly elected to the said Committee'.

12.04 ½ hrs

STANDING COMMITTEE ON CHEMICALS AND FERTILIZERS

31st to 34th Reports

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं रसायन और उर्वरक संबंधी स्थायी समिति (2021-22) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं:-

(1) रसायन और उर्वरक मंत्रालय (औषध विभाग) का 'कोविड प्रबंधन के लिए दवाओं और चिकित्सा उपकरणों की उपलब्धता' विषय के बारे में 31वां प्रतिवेदन।

(2) रसायन और उर्वरक मंत्रालय (उर्वरक विभाग) की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 32वां प्रतिवेदन।

(3) रसायन और उर्वरक मंत्रालय (रसायन और पेट्रोरसायन विभाग) की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 33वां प्रतिवेदन।

(4) रसायन और उर्वरक मंत्रालय (औषध विभाग) की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 34वां प्रतिवेदन।

12.05 hrs

STANDING COMMITTEE ON COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY

32nd to 35th Reports

डॉ. शशि थरूर (तिरूवनन्तपुरम) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं संचार और सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति (2021-22) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं:-

(1) संचार मंत्रालय (दूरसंचार विभाग) की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 32वां प्रतिवेदन।

(2) संचार मंत्रालय (डाक विभाग) की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 33वां प्रतिवेदन।

(3) सूचना और प्रसारण मंत्रालय की संबंधित 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 34वां प्रतिवेदन।

(4) इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 35वां प्रतिवेदन।

12.05 ½ hrs

STANDING COMMITTEE ON INDUSTRY

315th and 316th Reports

श्री मोहनभाई कुंडारिया (राजकोट): अध्यक्ष जी, मैं उद्योग संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:

1. सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 315वां प्रतिवेदन।

2. भारी उद्योग मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 316वां प्रतिवेदन।

12.06 hrs

MATTERS UNDER RULE 377*

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, नियम 377 के अधीन मामलों को सभा पटल पर रखा जाएगा। जिन सदस्यों के नियम 377 के मामले स्वीकृत किए गए हैं, वे कृपया निर्धारित समय पर उन्हें सभा पटल पर पहुंचा दें।

(i) Need to expedite construction of overbridges in Akbarpur Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

श्री देवेन्द्र सिंह 'भोले' (अकबरपुर): मै सरकार का ध्यान मेरी लोकसभा क्षेत्र के अंतर्गत जनपद कानपुर नगर के घाटमपुर एवं सचेण्डी में पूर्व से प्रस्तावित उपरगामी सेतु के निर्माण में किये जा रहे अत्यधिक विलम्ब के कारण प्रतिदिन हो रही दुर्घटनाओं एवं भीषण जाम की समस्या की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। अवगत हो कि मेरे संसदीय क्षेत्र अकबरपुर (उत्तर प्रदेश) के अंतर्गत आने वाले घाटमपुर विधानसभा क्षेत्र के राष्ट्रीय राजमार्ग-86 कानपुर-सागर मार्ग में भारी वाहन, एम्बुलेन्स एवं निजी वाहनों के अत्यधिक आवागमन के कारण आये दिन जाम की समस्या उत्पन्न हो रही है ।जाम के कारण क्षेत्रीय जनों, यात्रियों सहित गंभीर बीमार मरीज को भी जाम की समस्या से जूझना तथा कई-कई घण्टों तक इन्तजार करना पड़ता है। उक्त जाम की समस्या के चलते सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा मेरे आग्रह के क्रम में घाटमपुर चौराहे पर (किमी 7.430 से किमी 130.100 तक) एवं सचेण्डी के (किमी 454.500) में पुल के निर्माण की स्वीकृति प्रदान की गयी थी एवं दिनांक 01.03.2019 को उक्त दोनों पुलों का शिलान्यास मेरे एवं क्षेत्रीय जनप्रतिनिधियों द्वारा किया गया । उक्त पुल के निर्माण में विलम्ब के कारण क्षेत्रीय जनों में रोष व्याप्त है। पुल के निर्माण में हो रहे विलम्ब के सम्बन्ध में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग एवं स्थानीय प्रशानिक अधिकारियों से जानकारी चाही जिस पर अधिकारियों द्वारा नगर पालिका घाटमपुर के

---

* Treated as laid on the Table.

मुख्य नाले की लम्बाई बढ़ाये जाने एवं पाइप लाइन शिफ्टिंग न होने के कारण हो रहे विलम्ब के सम्बन्ध में अवगत कराया गया एवं सचेण्डी पुल के निर्माण के सम्बन्ध में राष्ट्रीय राजमार्ग द्वारा एस्टीमेट एप्रूव न होने के कारण निर्माण कार्य न कराये जाने के सम्बन्ध में अवगत कराया गया उक्त के निराकरण हेतु राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, लोक निर्माण विभाग, जल निगम, यातायात के अधिकारियों एवं स्थानीय प्रशासन के साथ एक बैठक भी आहूत की गयी किन्तु अभी तक उक्त पुलों के निर्माण के सम्बन्ध में कोई भी अग्रिम कार्यवाही नहीं की जा रही है।

अतः माननीय मंत्री जी से निवदन है कि संसदीय क्षेत्र के उक्त दोनों महत्वपूर्ण एवं पूर्व से प्रस्तावित उपरगामी सेतुओं का त्वरित निर्माण कराये जाने एवं आ रही बाधाओं का निराकरण कराये जाने हेतु सम्बंधित को आवश्यक आदेश/निर्देश निर्गत करने की कृपा करें।

(ii) Need to free Hindu temples from Government control

श्री गोपाल शेट्टी (मुम्बई उत्तर): हमारे संविधान के अनुसार राज्य का कोई धर्म नहीं है। राज्य सभी धर्मों और धर्म के व्यक्तियों के साथ समान व्यवहार करेगा तथा धर्म, आस्था और पूजा की स्वतंत्रता संबंधी उनके अधिकार में किसी प्रकार से हस्तक्षेप किए बिना उनका सम्मान करेगा।

लेकिन, आज हिन्दुओं के बीच बड़े पैमाने पर उचित परिवाद और भेदभाव की यह भावना व्याप्त है कि संवैधानिक उपबंधों और न्यायिक निर्णयों के बावजूद कुप्रशासन, कुप्रबंधन आदि के नाम पर हिन्दू मंदिरों, धार्मिक और धर्मार्थ संस्थाओं को धर्मनिरपेक्ष सरकार द्वारा सामान्य रूप से अपने नियंत्रण में लिया जा रहा है, जबकि अल्पसंख्यकों की मस्जिदें और गिरजाघरों के प्रशासन विशेष रूप से उन्हीं समुदायों के हाथ में छोड़े हुए हैं । जबकि अनुच्छेद 26 सभी वर्ग के नागरिकों को समान अधिकार प्रदान करता है। देश के हिन्दू नागरिक भी इस बात को महसूस करते हैं कि राज्य के इस प्रकार के नियंत्रणकारी हस्तक्षेप से हिन्दू धार्मिक केन्द्र लुट रहे हैं, मंदिर की आय और संपत्ति का बड़े पैमाने पर दुर्विनियोजन और राज्य द्वारा इसके धर्मनिरपेक्ष प्रयोजन की और उन्मुख करने की प्रवृत्ति के कारण अधिकांश हिन्दू मंदिर, पंडित और उनके परिवार के गरीबी से ग्रस्त होने के मुख्य कारक हैं। अतः मेरा अनुरोध है कि देश के हिन्दू नागरिकों की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए देश में स्थापित सभी हिन्दू मंदिरों से शासकीय नियंत्रण हटाए जाने हेतु समुचित कदम उठाए जाए ।

(iii) Regarding withdrawal of land allocated to Delhi Government by DDA under various schemes due to its non-utilisation

श्री मनोज तिवारी (उत्तर पूर्व दिल्ली): मैं नियम 377 के अधीन केंद्र सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र में खाली पड़ी उन सरकारी जमीनों की ओर दिलाना चाहता हूं जो डीडीए ने विभिन्न योजनाओं के लिए दिल्ली सरकार को दी थी मगर तय समय पर योजनाओं के लिए उनका उपयोग न करके या तो कथित रूप से दुरुपयोग किया जा रहा है या एक के बाद एक कर ऐसी जमीनों पर कथित भू माफिया द्वारा अतिक्रमण किया जा रहा है जबकि विकास की दृष्टि से अति पिछड़ा हमारा संसदीय क्षेत्र ऐसी कई योजनाओं के लिए इस प्रकार की जमीनों का मोहताज है। ग्राम सभा की ऐसी कई जमीन हैं जो दिल्ली सरकार द्वारा डीडीए को वापस भी की गई है जबकि बड़ी संख्या में अभी भी जमीन है जो दिल्ली सरकार ने डीडीए को वापस नहीं की है और ना ही उनका उपयोग किसी तय समय सीमा में योजना के लिए किया गया है। मंडोली जेल के पीछे लगभग 20 एकड़ जमीन, गगन सिनेमा के पास लगभग 10 एकड़ जमीन खजूरी चौक के पास लगभग 10 एकड़ जमीन इसके बड़े उदाहरण हैं जबकि ऐसे दर्जनों अन्य प्लॉट खाली पड़े हैं जिनका दिल्ली सरकार ना उपयोग कर रही है और ना ही डीडीए को उन्होंने वापस किया है। केंद्र सरकार से मेरा अनुरोध है कि ऐसी सभी सरकारी जमीन को दिल्ली सरकार से वापस लिया जाए ताकि क्षेत्र की विकास योजनाओं के लिए उनका उपयोग हो सके और करोड़ों रुपए की संपत्ति की कथित भू माफिया से रक्षा हो सके।

(iv) Regarding strengthening of infrastructure for medical education in the country

श्री विवेक नारायण शेजवलकर (ग्वालियर): प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के मार्गदर्शन में भारत द्वारा चलाये गये ऑपरेशन गंगा के तहत यूक्रेन में फंसे भारतीयों को जल्द से जल्द भारत में वापस लाना, ये हम सभी लोगों के लिए बहुत गर्व की बात है. आज पूरे देश में यह भरोसा कायम हुआ है कि किसी भी संकट के समय में भारत सरकार और भारत के लोकप्रिय यशस्वी प्रधानमंत्री जी हमें संकट से निकालने में समर्थ हैं । मैं इस कार्य में शामिल उन सभी संस्थाओं, कर्मचारियों को धन्यवाद देना चाहता हूं ।

यूक्रेन से लाये गये भारतीयों में अधिकांश मेडिकल छात्र-छात्राये हैं, जो कि चिकित्सा शिक्षा के लिये वहां गये हुये थे। क्या सरकार भारत में ही चिकित्सा शिक्षा के आधारभूत ढांचे को और अधिक सुदृढ़ करने का प्रयास करने की दिशा में विचार कर रही है जिससे भविष्य में चिकित्सा शिक्षा के लिये युवक-युवतियों को भारत से बाहर न जाना पडे, वे भारत में ही रहकर चिकित्सा शिक्षा प्राप्त कर अच्छे चिकित्सक बन पीडित मानवता की सेवा कर सकें।

(v) Need to provide uniform financial assistance for construction of houses in rural and urban areas under Pradhan Mantri Awas Yojana

डॉ. ढालसिंह बिसेन (बालाघाट): प्रधानमंत्री आवास योजना के अंतर्गत गांव और शहर में निर्धन वर्ग के लोगों को आवास हेतु शहरी क्षेत्र में 2.50 लाख रूपये तथा ग्रामीण क्षेत्र में 1.50 लाख रूपये सरकार द्वारा प्रदान किये जाते हैं। ग्रामीण क्षेत्रों में लोहा, सीमेंट एवं भवन निर्माण सामग्री शहर से लानी पड़ती है तथा रेत, गिट्टी आदि सामग्री दूरस्थ क्षेत्र से लानी पड़ती है तथा परिवहन लागत अधिक होने के कारण निर्माण सामाग्री की कीमत बढ़ जाती है । साथ ही शहरी क्षेत्रों में रेत,गिट्टी,मुरम आदि भी परिवहन कराकर लाना होता है जिससे कीमतें भी बढ़ जाती हैं जिससे शहर में चीजें महंगी मिलती हैं। इसके अलावा शहरों में मजदूरी एवं सेट्रिंग जैसी अन्य सामग्री जो शहरों में उपलब्ध न होने से ग्रामीण इलाकों से मंगानी पड़ती है। इस तरह मकान बनाने की लागत ग्रामीण एवं शहरों में एक रहती है । विगत 3-4 महीनों में देश में लोहा सीमेंट की कीमतों में अप्रत्याशित रूप से वृद्धि हुई है। कीमतों में वृद्धि से मकान निर्माण की लागत और बढ़ गई है जिससे गरीब एवं मध्यम वर्ग के लोगों का मकान बनाना कठिन हो गया है ।अनुरोध है शहरी एवं ग्रामीण क्षेत्र में प्रधानमंत्री आवास योजना के अंतर्गत बनने वाले आवास के लिए प्रदान की जाने वाली राशि में एकरूपता लाएं।

(vi) Need to make provision for Anganwadi centres and schools for children of migrant labourers in the vicinity of their work place particularly in Uttar Pradesh

श्री चुन्नीलाल साहू (महासमुन्द): छतीसगढ़ प्रांत से श्रमिक पलायन कर उत्तरप्रदेश और अन्य प्रान्तों के ईंट भट्ठों में एवं अन्य कार्य करने हेतु लाखों की संख्या में जाते हैं, जिसमे गोद में पलने वाले बच्चों से लेकर लगभग 8 से 10 वर्ष के स्कूल में पढ़ने वाले बच्चे घर में संरक्षक के अभाव में माँ-बाप के साथ चले जाते हैं, चूंकि वर्ष के नवम्बर-दिसम्बर माह से जून तक श्रमिक ईंट भट्ठों में रहते हैं जो कि स्कूल में पढ़ाई का समय होता है । बाहर रहने के कारण उन बच्चों की पढ़ाई में व्यवधान होता है और ये गरीब बच्चे माँ-बाप के रोजी-रोटी के लिए बाहर रहने के कारण स्कूल की प्रायमरी शिक्षा से ही वंचित हो जाते हैं । जबकि सरकार द्वारा अनिवार्य बाल शिक्षा का अधिकार अधिनियम लागू किया गया है । अत: निवेदन है कि उत्तरप्रदेश हिन्दी भाषी राज्य है इसीलिए वहाँ की सरकार से आग्रह है कि प्रवासी श्रमिकों के कार्यस्थल के पड़ोस के स्कूल एवं आँगन बाड़ी में उन बच्चों को प्रवेश कराया जाए एवं पोषक आहार प्रदान किया जाए ।

(vii) Regarding recognition of aborigines of Santhal Pargana

DR. NISHIKANT DUBEY (GODDA): I refer to the matter raised under Rule 377 regarding inclusion of Khetauri, Ghatwal and others as Scheduled Tribes in Parliament. I received a reply from Hon'ble Minister of Tribal Affairs. But, amidst all this, no development has taken place in this regard so far.

I want to place a piece of great historical record – a book titled: "The Little World of an Indian District Officer", written by R.Carstairs and published by Macmillan & Co., London in 1912. In this book, there is a detailed historical record of the fact that the Santhal Pargana was created and named in 1855, and thus was the youngest of the Bengal districts. The writer provides a wounderful account and description of the Ghatwals (guardians of the passes) and the Khetowrie (Khetauri) and how at the time of the Permanent settlement in 1790, every part of the territory was occupied. This details that at the time of the Permanent Settlement there was not a single Sonthal in the whole of this area. "Bhunyas, Khetowries, Hindoos, Mahomedans, Highlanders – yes, but Sonthals, no". It is a fact that when these findings were recorded and when the book in question was published, the, dispensation of Scheduled Castes and Tribes did not exist in the context of what it means administratively today.

Thus the aborigines of the region are the ones who are deprived of their rightful status and their claim to be recognized as Scheduled Tribes.

(viii) Need to include ancient pilgrim centres in Solapur district and its adjoining areas under PRASAD scheme

डॉ. जयसिद्धेश्वर शिवाचार्य स्वामीजी (शोलापुर) : पर्यटन मंत्रालय द्वारा वर्ष 2014-15 में चिह्नित तीर्थ स्थलों के समग्र विकास के उद्देश्य से "तीर्थयात्रा कायाकल्प और आध्यात्मिक संवर्द्धन पर राष्ट्रीय मिशन" शुरू किया गया था। अक्तूबर 2017 में योजना का नाम बदलकर 'तीर्थयात्रा कायाकल्प और आध्यात्मिक विरासत संवर्द्धन अभियान' (यानी 'प्रसाद') राष्ट्रीय मिशन कर दिया गया। इसके तहत पर्यटन मंत्रालय द्वारा चिह्नित स्थलों पर पर्यटन को बढ़ावा देने के लिये राज्य सरकारों को केंद्रीय वित्तीय सहायता (CFA) प्रदान की जाती है। प्रसाद योजना का पूरा नाम तीर्थयात्रा कायाकल्प और अध्यात्म प्रचार अभियान है। मेरे संसदीय क्षेत्र सोलापूर मे अनेक प्राचीन तीर्थ स्थल मंदिर है। स्वामी समर्थ का तीर्थ स्थल अक्कलकोट, पंढरपूर हैदरा एवम सोलापुर। मैं माननीय पर्यटन मंत्री जी से नम्र निवेदन करता हूँ कि सोलापुर जिला में आनेवाले तथा सोलापूर से लगे हुए अनेक प्राचीन तीर्थस्थल का समावेश प्रसाद योजना के अंतर्गत किया जाये।

(ix) Need to ban mobile applications promoting online betting and gambling in the garb of fantasy gaming

श्री राहुल कस्वां (चुरू): कोरोना संकट के समय देश में मोबाइल डाटा के उपयोग में भारी वृद्धि देखी गई, खासकर युवा वर्ग भारी संख्या में ऑनलाइन इस समय रहने लगा है | इस समय Fantasy गेमिंग के नाम पर ऑनलाइन जुआ सट्टा खिलाने वाली कंपनियों के द्वारा Mobile App और ऑनलाइन वेबसाइट के माध्यम से युवा वर्ग को भ्रमित कर जोड़ा गया और उन्हें जुए एवं सट्टे की लत लगाई गई | देश के अनेक नामचीन लोगों के द्वारा ऐसी भ्रामक कंपनियों का प्रचार प्रसार किया गया जिसकी वजह से देश के अनेक युवा इस के चंगुल में फसने लगे हैं | आज स्थिति ये है कि देश के अनेकों युवा इनकी वजह से कर्ज में दब कर गलत दिशा में बढ़ने लगे हैं, साथ ही साथ इनकी मानसिक स्थिति भी ख़राब होने लगी है | कर्जे में फंसे युवक युवतियां अपराध की ओर भी बढ़ रहे हैं जो कि आने वाले समय के लिए हम सब के लिए अत्यंत ही खतरनाक स्थिति है |

अतः मेरा सरकार से अनुरोध हैं कि Fantasy गेमिंग के नाम पर ऑनलाइन जुआ सट्टा करवाने वाली वेबसाइट और mobile app को तुरंत प्रभाव से बंद करवाया जाए और ऐसी कंपनियों के खिलाफ क़ानूनी कार्यवाही की जाए |

(x) Need to set up a Super Speciality Cancer Hospital in Gorakhpur, Uttar Pradesh

श्री रवि किशन (गोरखपुर): मैं सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र गोरखपुर के अलावा आसपास के 20 जिलों की गंभीर समस्या की ओर दिलाना चाहता हूं। केन्द्र सरकार तथा उ0प्र0 सरकार द्वारा स्वास्थ्य सेवा के क्षेत्र में अभूतपूर्व प्रयासों के कारण आम जनमानस को काफी सहूलियत प्राप्त हो रही है । मैं इसके लिए परम श्रद्धेय प्रधानमंत्री जी व उ0प्र0 के परम श्रद्धेय मुख्यमंत्री जी तथा केन्द्रीय माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करता हूं। मैं माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र तथा पूर्वांचल के अन्य जिलों में कैंसर रोगियों की एसएएनकेएचवाईए में वृद्धि की ओर दिलाना चाहता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र गोरखपुर के आस पास के 20 जिलों में कैंसर रोग का प्रकोप विगत के सालों में बड़ी तेजी से फैला है । ये एक जानलेवा बीमारी है जिसकी समय पर जांच व उपचार न होने के कारण मरीज की मौत हो जाती है, स्थानीय स्तर पर जांच और आधुनिक उपचार की अत्यंत आवश्यकता है । अतः मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र गोरखपुर में कैंसर के रोगियों की संख्या में भारी वृद्धि के कारण का पता लगाने के लिए एक केंद्रीय दल भेजा जाय और तत्पश्चात केन्द्रीय सहायता से एक सुपर स्पेसियालिटी कैंसर अस्पताल की स्थापना की जाये, जिससे यहां के रोगियों को जांच व उपचार हेतु दिल्ली मुम्बई अथवा अन्य शहरों में न जाना पड़े।

(xi) Regarding setting up of Rubber Research Station at Kanyakumari, Tamil Nadu

SHRI VIJAYKUMAR ALIAS VIJAY VASANTH (KANYAKUMARI): I would like to reiterate that there is no tangible improvement for developmental activities related to rubber industry in recent years from Govt. of India in Kanyakumari district. Natural rubber is one of the most important plantation crops grown in Kanyakumari District and most of the population is directly depending on rubber plantations for their livelihoods. Among the various demands, the strengthening of a full-fledged Rubber Research Centre takes the topmost priority. In this regard, it is understood that from the district authorities and the concerned officials in the State Government that a series of efforts have been made in the recent past. Based on the request from the Rubber Board, an extent of around 166 ha has been identified in Velimalai village of the district. The identified land has been offered to the Rubber Board for a minimal annual lease amount of Rs. 10 lakhs. However, the Rubber Board has kept the matter pending for want of approval of the recurring expenditure of Rs. 10 lakhs being the lease amount for the proposed land. I urge upon the Union Government to issue the necessary direction to setup Rubber Research Station at Kanyakumari at the earliest.

(xii) Regarding regulation of App Stores of Technology Companies

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): Play Store by Google and App Store by Apple have created single-app marketplaces which put them in an unfair advantage over Indian app developers. Their policies state as follows:-

1. All in-app purchases be routed through their respective stores
2. 30% commission must be paid to Google and Apple for all purchases.

These policies are anti-innovation and uncompetitive. They reduce the profitability of app developers and create barriers for the entry of startups. Considering the importance of Aatmanirbhar Bharat and Make in India, we must ensure that the indigenous digital ecosystem can suitably develop.

I request the Ministry of Electronics and Information Technology to regulate these BigTech companies by taking the following measures:-

1. Capping the commission fees that can be charged by them from app developers at 10%.
2. Allowing app developers to direct consumers to payment portals of their choice instead of mandatorily using the companies'.

(xiii) Regarding construction of railway overbridge in Bardhaman Purba, Parliamentary Constituency, West Bengal

SHRI SUNIL KUMAR MONDAL (BARDHAMAN PURBA): I want to draw the kind attention of the Minister of Railways towards railway overbridge at Memari, Masagarm Kalna & Katwa, under the Eastern Railway, in West Bengal under my constituency. A large no. of people like farmers, students, daily passengers and others regularly pass through the crossing of G.T Road and railway station in my constituency. As result of that since long, the general public and passengers of those areas are facing accidents and other problems in their everyday life. In this connection, a railway overbridge is much needed at the crossing of G.T Road and railway station under my constituency. I have also submitted an early petition in this regard but still no action has been taken by the government.Further I say that inspection work has been done but the construction work has not yet started so I earnestly urge to look into the matter and take needful action at the earliest and kindly intimate me that when the construction work will be started. I have submitted my prayer several times but still no corrective steps have been taken.

So, I therefore, request the Minister to take up immediate and necessary step regarding this issue.

(xiv) Regarding inclusion of district of Gopalganj under Shyama Prasad Mukherjee Rurban Mission

DR. ALOK KUMAR SUMAN (GOPALGANJ): Ever since the establishment of Republic of India, various governments have put in incredible efforts to address the numerous challenges that scourge the development of rural areas of Gopalganj district of Bihar. Despite this, there is a need for a successful scheme that addresses all the development challenges in a holistic manner. In this regard, Shyama Prasad Mukherjee Rurban Mission (National Rurban Mission) focus on implementations which can be broadly categorized as basic civic amenities, economic, social and digital amenities is notable. Strengthening economic activities is one of the key priorities in cluster development.

My Parliamentary Constituency, district Gopalganj of Bihar is lacking in basic amenities and there is a need to fulfill rural development goal by improving the living conditions of those who matter the most-the residents of rural areas. The Shyama Prasad Mukherji Rurban Mission (SPMRM) will certainly augment development of rural areas like district Gopalganj of Bihar by providing of economic, social and physical infrastructure facilities. I request the Hon'ble Minister of Rural Development to include district Gopalganj of Bihar under the Shyama Prasad Mukherji Rurban Mission.

(xv) Need to take necessary measures to extend the benefit of Pradhan Mantri Awas Yojana to eligible people in Shrawasti Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

श्री रामशिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती): प्रधानमंत्री आवास योजना ग्रामीण के अंतर्गत अति पिछड़े जिलों की स्थिति अत्यंत खराब है ।प्रधानमंत्री आवास योजना ग्रामीण के तहत जिन गरीब पात्र लोगों को आवास मिलना चाहिए उन्हें नहीं मिल पा रहा है। वे लोग आज भी झोपड़पट्टी छप्पर के नीचे रहने के लिए विवश हैं। माननीय ग्रामीण विकास मंत्री से मांग है कि हमारे संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती बलरामपुर जोकि अति पिछड़ा जिला है। यहां पर व्यापक स्तर पर सर्वे कराया जाए जिससे सभी गरीब पात्र लोगों को ग्रामीण प्रधानमंत्री आवास योजना का लाभ मिल सके ।

(xvi) Regarding problems of Indian students studying medicine in Ukraine

SHRI E. T. MOHAMMED BASHEER (PONNANI): Hundreds of students who were undergoing studies in the higher education mainly in the medical stream have returned to India due to the war in Ukraine. Now their studies and future plan have been jeopardized because of such an unexpected situation. The Government of India should use their diplomatic relation with Russia and Ukraine to address the complicated problem in the best interest of the students from different parts of the country.

(xvii) Regarding completion of work pertaining to National Waterway-4 in Tamil Nadu

DR. KALANIDHI VEERASWAMY (CHENNAI NORTH): National Waterway 4 (NW-4) is a 1,095 kilometres (680 Miles) long waterway in India. It has been declared as an Indian National Waterway. It connects the Indian states of Telangana, Andhra Pradesh, Tamil Nadu, and the union territory of Puducherry. The NW-4 runs along the Coromandal Coast through Kakinada, Eluru, Commanur, Buckingham Canals and also through part of Krishna and Godavari rivers in South India. It was declared a National Waterway on 24 November 2008 under the Provisions of National Waterways Bill, 2006. It is to be developed by the Inland Waterways Authority of India (IWAI) and was scheduled for completion by 2013. Though the project of NW-4 was declared in 2008 but work in Tamil Nadu is yet to be started.

I request to do the needful for commencement of proposed work of NW-4 in Tamil Nadu at the earliest.

12.06 ½ hrs

UNION BUDGET (2022-2023) – DEMANDS FOR GRANTS
Ministry of Road Transport and Highways…Contd.

माननीय अध्यक्ष : आइटम नम्बर-12, श्री मारगनी भरत ।

SHRI MARGANI BHARAT (RAJAHMUNDRY): Hon. Speaker, Sir, thank you very much for giving me the opportunity to initiate the discussion on the Demands for Grants for the Ministry of Road Transport.

At the outset, I would like to thank the hon. Minister for Road Transport, Shri Nitin Gadkari ji for considering the State of Andhra Pradesh as one of the progressive States. I am grateful for the opportunity to speak in this House on the Demands for Grants for the Ministry of Road and Transport and Highways which is led by one of the efficient Ministers of this Government.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, the Cabinet Minister is not present in the House. Actually, we would like to congratulate him.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, कृपया आपस में चर्चा मत कीजिए, बैठ जाइए ।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : राज्य मंत्री सदन में बैठे हैं ।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय केंद्रीय मंत्री श्री गडकरी जी राज्य सभा से अभी आ रहे हैं ।

… (व्यवधान)

SHRI MARGANI BHARAT: The hon. Minister executes each and every project with meticulous planning and passion. I take this opportunity to express my

gratitude to him. Last month, the hon. Minister, Shri Gadkari ji happened to visit my State of Andhra Pradesh where he inaugurated a project worth Rs. 20,000 crore. On behalf of my pragmatic Chief Minister, Shri Y. S. Jaganmohan Reddy ji and my people of Andhra Pradesh, I express my thankfulness to this Government.

12.07 hrs (Shri N. K. Premachandran *in the Chair*)

Sir, as the hon. Minister would know, the State of Andhra Pradesh has the second largest coastline. As the State borders such a long coastline it is prone to natural calamities like floods and cyclone.

Owing to floods and cyclones, the roads often get devastated. So, through you, I would like to request the hon. Minister to grant financial aid to my State to overcome this problem.

With regard to my constituency, I would like to bring a few points to the notice of the hon. Minister. One of such points is with regard to the poor and shabby maintenance of roads by contractors. My city, Rajahmahendravaram which is located on the National Highway and is extended beyond 5 kilometres of the National Highway, has a population of around half a million according to 2011 census. During the tenure of the last Government, construction of a few flyovers in the area was sanctioned. It was done perhaps in the year 2018. But due to some technical issues, the construction work of those flyovers has been delayed. I would like to know, through you, from the hon. Minister why the work of the construction of these flyovers has been delayed. I would like to name a junction, it is known as `Death Junction', called the Morampuri junction. I would

like to put this on record. There are a number of potholes in the area and for this we demanded a flyover in that junction. When the East Godavari district got bifurcated, Rajahmundry became an urban district. Around 90 accidents took place in this area during 2018 in which 29 people died, and about 109 people were injured.

In 2019, 119 people were killed. There were around 42 deaths and 121 people were seriously injured. In 2020, there were 116 accidents which took place, 36 people were killed, and 115 people were injured. The list goes on like this as per the records of the Traffic Police Department.

I would like to read out the names of the junctions where the National Highway passes through the Rajahmundry city limits. One is Rajanagaram Junction. I would like to place on record about these junctions because these junctions require fly-overs, centre divider lightings and also service roads along with high mast lightings. I would like to read out the junctions. They are Rajanagaram Junction, Dewancheruvu Junction, Lalacheruvu Junction, Morumpudi Junction, ONGC Junction, Bommuru Junction, Vemagiri Junction, Horlicks Factory Junction and Kadiyapulanka Junction, Burrilanka Junction and Pottilanka Junction. These accidents had taken place at these junctions.

I would like to request the hon. Minister to be magnanimous and sanction the fly-overs wherever they are required. In the last couple of months, I happened to meet the hon. Minister when he considered the Rajmahendravaram project and sanctioned a by-pass road. Due to some

technical issues, the works have not taken place as yet. I request through you, Sir, to expedite the works immediately.

Also, the laying of the roads should be taken up as the highest priority. It plays a pivotal role in the growth trajectory of our country. At the same time, the road safety measures should be taken up on a double priority by this Government as the road safety measures are not up to the mark. When you happen to see the death toll and the accident rate, you can find that almost eleven per cent of the world accidents are happening in our country. So, the Government should seriously think on the road safety measures and at the same time, the Government has to look into the standards of the vehicles, and see whether the Motor Vehicles Act of 2019, which was passed in this House, is being implemented properly or not. The Government has to monitor its implementation continuously.

My main point is, the number of roads has apparently increased in the past decade. At the same time, the number of vehicles has also increased beyond the number of roads. When it comes to violation of rules, let me put one thing on record for the sake of the youths of our country. We are all educated and many of us, in a hurry to reach our respective destinations, violate traffic rules. Stringent laws have to be formulated by the Government of India and the Ministry to curtail the accident rate.

I have one suggestion to make here. The insurance premium may be linked with the traffic violations. The insurance premium should be much higher for several traffic violations and, for lesser traffic violations, the

insurance premium shall be incentivised. Why can the Government not plan it in such a way? On the other hand, there are some officers, I do not want to take their names, who are below the standard. I mentioned right now in this House about the dreadful junctions and the accidents happening there. Who is responsible for those accidents and who is responsible for the people who are killed brutally in the road accidents?

It was sanctioned in 2018. Till now, it has not been started. Who will take the responsibility for this?

Sir, I want to state that laying of roads is not difficult, but maintenance of roads and taking road safety measures with minimum revenue expenditure with minimum accident rates is something challenging. So, I would like to request the hon. Minister to focus on this area.

I would like to make some points. I wholeheartedly congratulate the Ministry for getting the highest allocation of the Budget. It is an increase of 22 to 23 per cent with Rs.68,000 crore hike in absolute terms. The capital expenditure is around Rs.1,87,000 crore and the revenue expenditure is around Rs.11,000 and odd crore, which is quite welcoming.

Sir, the hon. Finance Minister, in her Budget speech, also mentioned about the innovative idea called 'Pradhan Mantri Gati Shakti Master Plan' for rapid movement of people and goods. It was announced that around Rs.25,000 crore are being invested with innovative ideas. I would like to know how we are going to mobilise this money, as the hon. Minister mentioned in her speech. The House would also like to know about the innovative methods

and how the Government would raise the money for the Pradhan Mantri Gati Shakti Master Plan.

I would like to give one suggestion. Why is the Government not planning to construct solar panels in the middle of the highways, especially on the dividers? As the country has long stretches of national highways and roads, why can the Government not plan for the solar panels in the middle of the roads so that renewable energy can be produced?

HON. CHAIRPERSON: Hon. Minister, he is making so many suggestions.

SHRI MARGANI BHARAT : Sir, NITI Aayog has mentioned that by the year 2023, three-wheeler electric vehicles will play a major role in the transport system and also two-wheeler electric vehicles by the year 2025.

From where will the energy and power come? Our major power is generated from burning of the fossil fuels, especially thermal energy. We need to think about renewable energy. So, the suggestion of laying solar panels in the middle of the roads will make a major impact. Unless and until we think about producing electricity from renewable energy, planning for implementation of electrical vehicles will be very challenging.

HON. CHAIRPERSON: Now, please conclude.

SHRI MARGANI BHARAT: Sir, please give me two more minutes. I have many things to say.

Sir, why have the funds been restricted for States in respect of construction of roads in the States? As we all know, in the year 2017-18, the Government of India allocated about Rs.800 crore for the roads in the States.

But we have been restricted to Rs.250 crore in this year's Budget. We should not forget that the Government of India collects cess of about Rs.33 per litre on petrol and diesel for road infrastructure but it is not being distributed to the States. So, I would request the hon. Minister to distribute the funds and also give more financial aid to the States according to the cooperative federalism … (*Interruptions*) Sir, please give me two more minutes.

Sir, when it comes to network of roads, India has the second largest road network in the world with a road network of around 64 lakh kilometres.

HON. CHAIRPERSON: That is all on record. Now, you put your bullet points.

SHRI MARGANI BHARAT: Sir, kindly give me two minutes more.

India is placed after the United States of America with regard to networking of roads. Indian road network includes 1.30 lakh kilometres of National Highways and 1.80 lakh kilometres of State Highways. Under the dynamic leadership of the Prime Minister, we will certainly reach the top position in the world with regard to road network.

HON. CHAIRPERSON: Now, I am calling the next speaker, Shri S.T. Hasan. Please conclude.

SHRI MARGANI BHARAT: Sir, I will conclude in two minutes. Please allow me.

HON. CHAIRPERSON: You have already taken more than 20 minutes.

SHRI MARGANI BHARAT: Sir, as we all know Shri Nitin Gadkari is the best person to know about our road system than anyone in our country.

Sir, now, I would like to mention some issues relating to my State.

HON. CHAIRPERSON: You have already spoken about your constituency, State and mentioned general points also. Please conclude now.

SHRI MARGANI BHARAT: Sir, NH 516E has been declared as Green National Highway Corridor which falls in my constituency. I would like to know the progress of rehabilitation and resettlement and the steps taken to release the money for this purpose.

Sir, Schedule 13 of the Andhra Pradesh Reorganisation Act mandates to construct a rapid road from Amaravati to Hyderabad and connect important cities in Telangana. I want to know what is the progress regarding this work. Then, 33 ROBs and RUBs are going to be constructed under Setu Bharatam in Andhra Pradesh. I request the Minister to give the details of this project.

Sir, Bhogapuram six-lane road reduces the distance to Visakhapatnam Port and it benefits even Chhattisgarh and Odisha. The work of this highway may be expedited. The Government of India has also proposed an airport at Bhogapuram.

HON. CHAIRPERSON: Now, please conclude.

SHRI MARGANI BHARAT: Sir, there are more than 450 black spots which have been identified in Andhra Pradesh. There is a proposal to construct a Greenfield Highway to connect Krishnapatnam Port at an estimated cost of Rs. 462 crore and also to construct a highway from Nellore to Krishnapatnam Port at an estimated cost of Rs. 360 crore. I want to know what is the present status of the construction of these roads and whether there is any cost and time overrun relating to these projects.

Sir, the Asian Development Bank has approved a Rs. 3,500 crore loan to develop Visakhapatnam-Chennai corridor. I would like to know the status of this work.

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri S.T. Hasan will speak. Please take your seat.

डॉ. एस. टी. हसन (मुरादाबाद): सर, आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांग पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

सर, मैं कुछ महत्वपूर्ण समस्याएँ आपके माध्यम से मंत्री जी और सरकार को बताना चाहता हूं। एक बहुत इम्पोर्टेंट हाइवे जो दिल्ली से लखनऊ जाता है, मंत्री जी मेरे ख्याल से इसे बनते हुए 25 साल हो गए हैं, लेकिन आज तक यह कम्पलीट नहीं हुआ है। यह बहुत इम्पोर्टेंट हाइवे है। आज भी 6-7 जगहों के ऊपर इसमें कार्य नहीं हो पा रहा है और बहुत बड़ी-बड़ी लाइनें लग जाती हैं। मेरठ तक तो एक्सप्रेसवे बन गया है, लेकिन मेरठ के आगे बहुत समस्याएँ हैं। मंत्री जी एक समस्या खास तौर से कटरा के ऊपर है, जहां पर शाहजहांपुर से पहले ओवरब्रिज नहीं बन पाया है और वहां पर तकरीबन एक-एक घंटे, दो-दो घंटे का जाम लगता है। मेरी आपसे रिक्वैस्ट है कि प्रॉयरिटी पर लेते हुए इस इम्पोर्टेंट हाइवे को जल्द से जल्द बनाने की कृपा करें।

एक दूसरे हाइवे के बारे में मैं आपको बताना चाहता हूं। मंत्री जी मेरी कॉन्स्टीट्यूएंसी में एक बड़ापुर इलाका है, बड़ा कस्बा है, इसके बीच में से एक रोड जाती है। यह रोड आगे कोटद्वार और कोटद्वार से बद्रीनाथ तथा केदारनाथ धाम को जाती है। आपको यह जानकर हैरत होगी कि बीच में जो रोड जा रही है, यह कुछ जगहों के ऊपर केवल साढ़े नौ फीट या दस फीट है। अगर दो गाड़ियाँ आमने-सामने से आ जाए तो जाम लग जाता है। मेरी आपसे यह रिक्वैस्ट है कि इस बड़ापुर बस्ती का बाइपास बनना बहुत आवश्यक है। बद्रीनाथ और केदारनाथ धाम का यह रास्ता भी शॉर्ट है, ताकि सारे श्रद्धालु बहुत जल्दी ही अपने डेस्टिनेशन पर पहुंचे और दर्शन कर सकें।

मंत्री जी, एक हाइवे मुरादाबाद से काशीपुर होते हुए आगे गढ़वाल तक जाता है। इस हाइवे के

ऊपर विश्व प्रसिद्ध एक उद्यान, जिम कॉर्बेट नेशनल पार्क है, जिसमें तमाम दुनिया से पर्यटक आते हैं। मुरादाबाद से ले कर काशीपुर तक रोड इतनी खराब हो गई है कि उस पर 20 या 30 किलोमीटर की रफ्तार से ज्यादा गाड़ी नहीं चला सकते हैं। बाहर के पर्यटक क्या इंप्रेशन ले कर जाएंगे? आपने यह सैंक्शन कर दिया है, फोर लेन करने की बात कही है। बीच में एक बहुत संकरा पुल पड़ता है, जिस पर एक तरफ से ही ट्रैफिक पास होता है। वहां पर भी बहुत लंबा जाम लग जाता है। आपने फोर लेन पास किया है, लेकिन न जाने कुछ वजहों से वह काम आगे हो नहीं पा रहा है। मेरी अपसे रिक्वेस्ट है कि प्रायोरिटी पर लेते हुए इस काम को करा दिया जाए, ताकि जो फॉरेन पर्यटक आते हैं, वे आसानी से जिम कार्बेट नेशनल पार्क भी जा सकें और आगे रानी खेत वगैरह भी जा कर घूम सकें। यह बहुत इम्पॉर्टेंट हाईवे है और बहुत बुरी हालत के अंदर है। मेरी आपसे ये तीन डिमांड्स हैं। मैं समझता हूं कि आप इनको प्रायोरिटी पर लेते हुए जल्द से जल्द समाधान करेंगे।

HON. CHAIRPERSON: Those Members, who would like to lay their written speeches on the Table of the House, may do so. The hon. Speaker has allowed hon. Members to lay the written speeches on the Table of the House and it will form part of the record.

Yes, Mr. Tatkare, please

SHRI SUNIL DATTATRAY TATKARE (RAIGAD): Sir, there are a lot of expectations from the Konkan people. There are many demands which are pending since a long time. There is one Mumbai-Goa Highway especially from Panvel to Parorasapattu Panji Goa. The first part was up to Indapur. For the last eight to ten years, the work is in progress, but unfortunately, the

bituminous road got damaged due to heavy rains in the Konkan. So, this bituminous road gets damaged every year.

So, I would urge upon hon. Gadkari-ji to instruct the concerned authorities concerned for making this as a concrete road. In the presence of Mr. Sharad Pawar-ji, I have been urging the hon. Minister. For the last 12 years we have been waiting for this project to be completed, especially for the benefit of the Konkan. Then, Raigarh-Ratnagiri-Sindudurga highways going up to Goa should be taken up on priority basis to run properly.

Sir, another road is from Indapur to Mahad. In Mahad, there were a lot of floods that took place. Because of all this, huge waterlogging is there. Old Savitri Bridge is not dismantled. It was damaged further. Heavy floods in Malad area, happened So, I would urge the hon. Minister to look into all these roadways and take corrective action.

Similarly, in Kolhapur, there is an underpass where a 33-feet road is being constructed and people are getting harassed. So, that work should also be attended to.

Another road that I would like to mention is this. The Raigad Fort is the Capital of Shri Chhatrapti Shivaji Maharaj Empire. Hence it is requested to make National Highway NH-166 F going towards the Raigad Fort as a historical path by considering beautification point, historical sign boards, monuments showing history of Shri Chhatrapati Shivaji Maharaj and the importance of the Raigad Fort.

I would request to provide beautification spots at entry point and at exit point of Tunnel in Kashedi Ghat on NH-66. It is also very important.

Now, I come to the most important point. When I became a Member of this House, since then I have been raising it. Please provide VUP at Awashi Gunade near Lote MIDC Area. About 35,000 workers are working in the Lote MIDC Area. About 15 to 20 villages are there in the Ghungshi area.

I had asked for it many a time. I had raised it even in the Estimates Committee meeting to sanction the particular portion therein. One National Highway was announced from Varkala To Alibaug In my Raigad district. But that has not yet been considered yet. But that is the most impotent demand.

There is one road passing through my district and that is Murbat-Karjat-Khopoli. About 80 per cent of the work is completed. Heavy loaded vehicles are travelling along there. Sixty to seventy years' old bridges are there. They need immediate attention. When they wold collapse, I do not know. But one sad incident had already happened near Savitri river about four years ago. Similar accident can happen here also. So, I would like to urge the hon. Minister to get these bridges also to be completed so that no further accidents happen in my district. Two national highways have been announced by the Central Government.

The construction of two national highways has been announced by the Central Government. Around 80 per cent work has been completed. In my parliamentary constituency, there are roads connecting Wakan to Khopoli, Parli and Pedli. Both the villages require a bypass. So, those bypasses

should also be approved in the second phase. There is another road which connects Pune to Dighi. That is a port area. Pune is also an educational hub in Maharashtra. So, two bypasses are required near Manegaon and Indapur also. That should also be considered. That should be done on a priority basis. That is what I am requesting.

I would also like to request one more thing. This is regarding the road from Panvel to Indapur. I am staying over there. Thousands of people are going to the Konkan region, especially, to Goa but during heavy rains they face a lot of problem. So, that road is also very important. Another road is from JNPT which is one of the first ports which is giving maximum revenue to the Government of India. A lot of traffic is there near that port. That road also needs to be repaired.

I would like to request the hon. Minister through this august House to do all these things. Hon. Minister, Shri Gadkari ji is from Maharashtra. I know him for the last so many years. I worked with him as an MLA. When I was the Minister in the State, Gadkari ji was also the National President of BJP. So many things we have done with the support of each other. I would like to request him to look after the Konkan Highway.

Thank you very much, Sir.

*__DR. MOHAMMAD JAWED (KISHANGANJ):__ Thanks for this opportunity to participate in the discussion on the Demand for grants under the Control of the Ministry of Road Transport and Highways (MORTH) for 2022-23.

As per the information on NHAI website on expressways in India, the share of Bihar is almost negligible in comparison to states like Gujarat, UP, Maharashtra, etc.

The presence of expressways and green highways are instrumental and of paramount importance in the growth of any region or state.

Keeping the above figures in mind, I would like to request that the following national highway with the stated length in KMS be upgraded to super expressways with 6-8 lanes in Bihar, to bring Bihar at par with the rest of the country.

NH-31 (393 KMS),

NH-57 (310 KMS) - This road may kindly be extended from Araria to Galgalia; West Bengal border via Bahardurganj and Thakurganj; and be extended from Araria to Kishanganj via Bahadurganj,

NH-28 (259 KMS),

NH-28A (68 KMS),

NH-28B (121 KMS),

NH-30 (230 KMS),

NH-30A (65 KMS),

NH-80 (200 KMS),

*Speech was laid on the Table.

NH-81 (45 KMS) - Kora may kindly be connected with Baisi (NH-31),

NH-83 (130 KMS) and

NH-117 (145 KMS).

Bihar is a popular destination for spiritual tourism attracting tourists from all around the world. To provide easy access to these important places of worship and tourism, they need to be developed and be connected with express highways to provide much needed tourism and with it, generate jobs for the people of Bihar.

I would therefore kindly request that the following destinations be interconnected by super highways:

Patna Sahib, Bodh Gaya, Sasaram, Maner, Nalanda, Rajgir, Vaishali, Vikramshala, Bhagalpur, Munger, Rajnagar, Pawapuri, Janki Temple, Sitamari, Kesaria Stupa, East Champaran and Baxar Fort, Baxar.

All districts' headquarters and important cities and towns in Bihar also be connected by these Express-highways. There is a need to make By-passes along these routes to avoid traffic jams, and to save time and fuel.

National Highway Trauma Centers - NHAI has mandated a trauma center in highways, in Kishanganj, a hospital has been turned into a trauma center, which is not specialized to treat, therefore, NHAI guidelines must be strictly followed and trauma centers built.

The PM under the Gati Shakti Program has promised a five-year plan to transform Bihar, however no details regarding logistics and details of the scheme have been provided, more transparency regarding the scheme must

be given so that policy makers and analyst can study the impact of funds disbursed and funds utilized.

In order to develop the transit and passage system in Bihar, a by-pass for Kishanganj town along with by-passes for other towns and cities of Bihar are essential.

Flyovers at Dagarwa, Baisi, Kishanganj on NH-31 to Ruidhara Maidan, Kishanganj on NH-31 to Tegaria in Bihar are imperative for developing connectivity in Bihar. Furthermore, flyovers in Panjipara, Dhantola in West Bengal are also required to ensure fast connectivity between the regions.

The toll plazas on NH-31 from Purnia in Bihar and Siliguri in West Bengal (one at Dagarwa, one near Dalkhola, and one near Bidhan Nagar in West Bengal) are inadequately managed and lack the access to basic and necessary public amenities. The toll plazas are under staffed and have less than required lanes leading to extreme traffic congestion and making the experience troublesome.

The construction of flyovers and drainage underway in Kishanganj on NH-31 is not up to the standards of NH (National Highways). There have been multiple complaints on behalf of the people of Kishanganj and there has been no action to remediate the current situation so far that has led to much traffic jams and accidents.

Henceforth, the Hon'ble Minister should direct their officials for a high-level inquiry and take necessary steps to rectify the problems by devising

remedial measures with urgency to mitigate the sufferings of the people of Bihar.

*__SHRI K. SUBBARAYAN (TIRUPPUR):__ The National Highway NH-544 proceeds through the western Tamil Nadu towns like Coimbatore, Pollachi, Udumalai, Tirupur, Erode, Bhavani, Salem to reach Bengaluru. There is a diversion from Bhavani via Mettur Dam which connects the main highway at Thoppur covering a distance of around 80-85 kilometres. This reduces a distance of 25 kilometres compared to taking detour via Salem to reach Thoppur on the highway. As such, drivers are preferring this timesaving route and due to this we have very heavy traffic on this state highway for the last few years.

An effort was made three years ago in 2018 to bring this stretch under the control of National Highway Authority of India (NHAI) in consultation with State Government of Tamil Nadu. It was proposed at that time to widen the road into four lanes from the existing width of 7 meters to ease the traffic.

But as there was no action from NHAI the proposal was left out in the cold and the above road stretch was again brought under State Highway again and it still remains with the state administration.

As owners of trucks and others who use this road stretch regularly have given a representation to me to make arrangements for widening the road by

---

*Speech was laid on the Table.

recognizing it as a National Highway, kindly initiate steps to declare the Thoppur-Mettur-Bhavani as the National Highway and make it wider.

The absence of mini flyovers and allowing crossing of vehicles from the adjoining service roads on the National Highway NH544 causes collisions and fatal accidents repeatedly. As this is a highway, speeding vehicles coming from each direction could not guess the sudden crossing of cars and two wheelers and drivers end up hitting the abrupt intervention of vehicles cutting across from sideways.

Lot of protest demonstrations by the people living on the adjoining areas of the highway have taken place and they are demanding formation of flyovers to avoid accidents and loss of life.

As there was no reply or possible action from the concerned Ministry with regard to my request for building mini flyovers at identified spots on this stretch, I once again give the proposal for erecting elevated flyovers at the following places:

78/400 Flyover in Perundurai-Kacnhikoil-Kavundapadi Cross Section;

79/400 flyover in Perundurai-Pethampalayam-Kavundapadi Cross Section;

80/800 Flyover in Perundurai-Thuduppathi-Makkinakombai Cross Section;

89/100 Flyover in Kolathupalayam-Vijayamangalam Cross Section.

The condition of service roads on either side is very bad and they must be properly laid with traffic control solutions.

There are about 48 Toll Plazas on the National Highways of Tamil Nadu. All the toll plazas have been contracted by the NHAI to large corporations for 18 to 30 years and about 10000 workers are employed in all these Toll Plazas. The contractors do not provide the legal rights and benefits to the workers they are entitled to. Uniform pay is not provided to the employees and the Supreme Court ruling on equal and pay for equal work also is not implemented.

Contractors like Reliance Infra, SKM Contractor & Services Pvt. Ltd., Race Project and the contractor of Samayapuram Toll Plaza in Trichy District, Tamil Nadu state abruptly and illegally refused work to several employees who have been working continuously for more than 6 to 10 years.

Keeping in view the above facts, I request the Union Government to intervene in the matter immediately and take necessary initiatives to settle all the labour disputes amicably and also ensure that the workers are again employed in all these Toll Plazas and legal rights are given to them.

श्री चन्देश्वर प्रसाद (जहानाबाद): माननीय सभापति महोदय, केन्द्रीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के तहत अनुदान की मांगों पर इस चर्चा में भाग लेने का जो आपने अवसर दिया है, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

सभापति महोदय, वित्त वर्ष 2022-23 के लिए राजमार्ग मंत्रालय पर लगभग 2 लाख करोड रुपये खर्च होने का अनुमान है। इस आवंटन में से 67% एन.एच.ए.आई. को दिया गया है। इसके बाद सड़कों और पुलों के लिए 64,573 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। 'पीएम गतिशक्ति मास्टर प्लान' में एन.एच. नेटवर्क के 25,000 कि.मी. तक विस्तार की परिकल्पना की गई है। वित्तपोषण के नवीन तरीकों के माध्यम से अलग से 20,000 करोड़ रुपये जुटाए जाएंगे। इसका परिणाम निश्चित रूप से सुखद होगा। देश में एन.एच. निर्माण की गति वर्ष 2020-21 में रिकॉर्ड 37 कि.मी. प्रति दिन को छू गई है। ये सभी कदम स्वागत योग्य हैं।

सभापति महोदय, हमारे आदरणीय गडकरी जी एन.एच. के क्षेत्र में काफी अच्छा काम कर रहे हैं और अच्छा प्रयास भी कर रहे हैं। बिहार में नीतीश बाबू की सरकार ने भी सड़कों के क्षेत्र में सराहनीय काम किया है और वहां टोला तक को सम्पर्क-सूत्र से जोड़ दिया गया है। बिहार के इस कार्य को और आगे बढ़ाने के लिए यह जरूरत है कि भारत सरकार और कुछ आर्थिक मदद करे। आदरणीय गडकरी जी से मैं पुनः एक मांग करता हूँ कि जहानाबाद से अरवल जाने वाली रोड में अंडर पास (एन एच 110) के ऊपर ओवर-ब्रिज बनाने के लिए हमने कई बार आग्रह किया है, लेकिन विभिन्न कारणों से उसे नकारा जा रहा है। हम फिर से आग्रह करते हैं कि जहानाबाद में एन. एच. 110 पर जो अंडर पास है, उस पर फ्लाई ओवर बनाया जाए।

सभापति महोदय, पी.एम. पैकेज एवं अन्य योजनाओं के माध्यम से बिहार को काफी अच्छी संख्या में एन.एच. के निर्माण और चौड़ीकरण की स्वीकृति मिली है। वहां एन.एच. के काफी सारे काम चल रहे हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र जहानाबाद में एन.एच. 83, एवं एन.एच. 110 पर काम चल रहा है। यह एक सराहनीय कार्य है एवं एक ग्रीन-फील्ड एक्सप्रेस-वे (119 डी) बनने जा रहा है। इसके

लिए हम, पूरे बिहार की जनता और जहानाबाद संसदीय क्षेत्र की जनता की ओर से माननीय प्रधान मंत्री जी और गडकरी जी को धन्यवाद देते हैं।

महोदय, एन.एच. को बड़े पैमाने पर बनाने के लिए हमारे संसदीय क्षेत्र से आने वाली जो समस्याएं हैं, उसके ऊपर भी बहुत सारी बातें हैं, जो मैं आपके सामने रखना चाहता हूं। रोड एक्सिडेंट्स भारत की एक बड़ी त्रासदी बनकर उभरे हैं। भारत की जीडीपी, सड़क दुर्घटनाओं में मारे गए लोगों की वजह से 3 प्रतिशत कम हो जाती है। आँकड़े बताते हैं कि प्रति वर्ष करीब डेढ़ लाख लोग सड़क दुर्घटनाओं में मारे जाते हैं।

विश्व स्वास्थ्य संगठन के मुताबिक, दुनिया में सड़क हादसों में होने वाली मौतों में 10 फीसदी अकेले भारत की है। मरने वालों में युवाओं की संख्या सबसे ज्यादा है, जो और भी गंभीर बात है। मरने वालों में 65 प्रतिशत 18 से 35 वर्ष के लोग होते हैं। यह भी एक संवेदनशील बात है।

महोदय, तमाम कदम उठाए जाने के बावजूद सड़क दुर्घटनाएं और उनसे होने वाली मौतों पर अंकुश नहीं लगाया जा सका है। बढ़ती आबादी और वाहनों की बढ़ती संख्या के अनुपात में आधारभूत ढांचा बनाने में कमी इसका एक बड़ा कारण है। इसके साथ ही गलत तरीके से ओवरटेक करना, शराब पीकर गाड़ी चलाना, रेड लाइट जंप करना, गाड़ी चलाते समय मोबाइल का प्रयोग करना, हेलमेट और सीट बेल्ट का प्रयोग न करना जैसे कारणों से सड़क दुर्घटनाओं में बड़ी संख्या में लोगों की मौत हो रही है। सड़कों के गड्डों से भी बड़ी संख्या में सड़क दुर्घटनाएं और मौतें होती हैं। वर्ष 2013 से 2017 के बीच सड़कों पर बने गड्डों के कारण हुई दुर्घटनाओं के चलते 14,926 लोगों को जान से हाथ धोना पड़ा है।

महोदय, इसके अलावा कुछ और विषय हैं, जिन पर मैं केन्द्र सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ। राजमार्गों के निर्माण के समय गुणवत्ता को बनाए रखना देश हित और समाज हित में है। ऐसी शिकायतें मिलती हैं कि एनएच की कुछ परियोजनाओं में क्वालिटी कंट्रोल सुनिश्चित नहीं की जाती है। जीरो टॉलरेन्स अगेन्स्ट करप्शन का पालन करते हुए, राजमार्ग

मंत्रालय को स्थानीय सांसदों की भी कहीं न कहीं सहभागिता करानी चाहिए। राजमार्गों के निर्माण की गुणवत्ता मेंटेन करने में कहीं न कहीं पकड़ होनी चाहिए । सड़क से संबंधित अनेक परियोजनाओं के पूरी होने के बाद भी राज्य सरकारों को केन्द्र सरकार से धन का इंतजार करना बहुत संवेदनशील बात है। इस पर भी ध्यान देना होगा, क्योंकि बिहार सहित देश के अन्य राज्य सरकारों के पास संसाधन सीमित हैं। अगर उन्हें समय पर फंड मिल जाता है तो परियोजनाएं जल्दी पूरा हो सकती हैं। इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

अंत में, मैं केन्द्रीय सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के तहत अनुदान की मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ तथा माननीय प्रधानमंत्री जी एवं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

*__SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK):__ India has the second-largest road network in the world. This road network transports 64.5% of all goods in the country and 90% of India's total passenger traffic uses road network to commute. Road transportation has gradually increased over the years with improvement in connectivity between cities, towns and villages in the country. The allocation for the Ministry of Road Transport and Highways has seen a 68% increase with Rs.1,99,107.71 crore set aside for it in the Union Budget 2023. This is in line with the massive target Finance Minister has set for expanding National Highways network by 25,000 km in 2022-23. the hike of Rs. 81,006 crore for the Ministry has been almost entirely earmarked for investments in NHAI, which has seen a 133% increase from Rs.57,350 crore in last year's Budget to Rs.1,34,015 crore this year.

As on January 2022, the National Highway length in the country is 1,41,190 km which has increased by about 55% from 2014-15, when the NH length as of April 2014 was 91,287 km. One should also bear in mind that because of increased roadways, sale of automobiles and movement of freight by road is growing at a rapid rate. Highway construction in India increased at 17% CAGR between FY16-FY21. Despite pandemic and lockdown, India has constructed 13,298 km of highways in FY21.

So much so far the construction of National Highways. At the same time

*Speech was laid on the Table.

how do you rate the infrastructure for safety? I have learnt that the Union Government is working on creating a star-rating system for vehicular safety in the country while also making it mandatory for cars to have six air bags and three-point seat belts for all passengers.

Existing safety standards in India are somewhat loose, archaic and lack homogeneity. One would be shocked to learn that 1,50,000 people are killed every year in about 5,00,000 road accidents causing a loss of 3.1% of the GDP. can't we reduce road accident in a time bound manner. To achieve this there has to be taken a slew of measures, some of which would be mandated under rules, while others would be taken up from the enforcement point of view.

I would also draw the attention of the Minister towards the ban imposed by National Green Tribunal (NGT) of old petrol and diesel cars. I have read in the papers that Union Ministry of Road, Transport was against this ban. For example, Time of India dated 8th January, 2015 stated "Not Cars, dust Pollutes Delhi Most". Time of India dated April 11, 2015 stated Centre to challenge Ban on 10-15-year-old Diesel cars. India Express December 15, 2015 stated 'Scrapping 15 years Vehicles: Plan is to Phase out Buses and Trucks, Transport Experts have slammed this order. Though 7 years have passed, no corrective steps been taken to undo this Tughlaqi Firman.

I would like to offer some suggestions to answer in the court of law as to how to curb pollution in India: In U.K., USA, Canada and all European countries, one can keep a vehicle for life (even 100 years). The car should just

be road worthy and should pass the regular fitness tests. This is similar our Motor Vehicle Act 1988, as amended in 2015. The vehicle's condition is seen and not the age. One can keep driving Euro I and II cars even if Euro VI and VII are the current norms. The car should just have a M.O.I certificate to prove its fitness. There are more than 4 to 5 million cars in Western Europe which are just Euro I. Private cars should simply carry a Pollution Control Certificate and should go through a fitness test after the first 10 years. For commercial trucks and buses, separate norms of fitness should be enforced as these are high mileage vehicles. If the engine reaches its full life, a new engine bought from the manufacturer should make the truck as good as new. There is no need to replace the truck. This applies to cars too. Simple Solution to this problem is to ask owners to get a fitness certificates from the manufacturer's dealer or from reputed car workshops after every three years like it is done in U.K. and Europe.

Therefore, please bring these facts in from of the Supreme Court. The banning order is just like an order from a dictator that whoever reaches an age of 55 years should go to the nearest cremation ground and stand in the queue to get cremated. Some cars are designed for a lifetime service if you maintain them lovingly.

Please get this ban lifted immediately as the Motor Vehicle Act gives the fitness centres to declare the car roadworthy, not the tribunals.

The issue of pollution vs aging for automobile needs to be sorted out. Only the polluting over mark set SD be deregistered, age time SD not be

criteria. Studies in US had shown that producing a new vehicle Carbon footprint is more than its emission.

Also when there is no bar on age of human why on automobile used by him should be limited by time bar. An automobile not much on use SD be allowed to be used and blanket time not be put as new auto making cause more pollution than running. This time bar is only to enhance auto demand at cost of environment promoted by the auto lobby to boost demand.

As a technologist one can say the better optimal solution is to go by the engine pollution than by time age limit. Further the running for electric vehicle without consideration of battery scrapping in about 3 years' replacement cycle shall create a bigger scrap pollution problem that will cause land and water pollution of bigger magnitude and intensity. It is out of the frying pan into the fire.

Better solution SD be attempted and resources made available. In support of environment.

Lastly, there is extremely slow progress of works to connect major ports under the project. Even though the initially targeted date of completion of Bharatmala Pariyojana Phase - I was 2021-22, only 168 km of the port connectivity roads have been awarded while the rest of the 2105 km are in various stages of DPR preparation. My considered view is that lack of robust road connectivity to ports is one of the major bottlenecks faced by the shipping sector in India. The Ministry should take a serious look at the various factors

impeding the award of these road projects and take urgent steps to iron out the same to bolster the growth of the shipping sector in the country.

*__SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET):__ American President JFK had said, "American roads are not good because America is rich. America is rich because American roads are good"

If we are to make India rich and a $5 trillion economy, then India's roads and highways must be of world class quality.

I come from a rural constituency which is a production hub for agriculture cotton, chili, paddy and cement. We supply to the consumption hubs in cities.

For the prosperity of any production hub, it is important that the produce reach the consumption hub quickly and cost efficiently.

This is possible only with good quality highways in the constituency. I welcome this year's Budget allocation for Road and Highways Ministry:

Higher Budget allocation to the Ministry at Rs 1.9 lakh crore. This is an increase of 46% compared to last year.

94% of this year's budget is capital expenditure compared to 2013-14 where only 56% was capital expenditure.

Even in FY 2021-22 Budget, there is an increase of 18% in the Revised Estimate compared to the Budgeted amount.

*Speech was laid on the Table.

I thank our Hon Min, Shri Nitin Gadkariji for sanctioning National Highway status to two stretches, Kondamodu-Perecherla and Dachepalli-Macherla Road.

My request is that please ensure that the Rs 403 cr allotted is utilized completely and the project is executed within the timeline. This is going to benefit thousands of commuters, farmers, agri traders, limestone, and cement industry.

Overall, the Ministry's increased allocation and emphasis on higher capital expenditure underlines the Ministry's vision for building big roadways projects.

But we have seen gaps in implementation and timeline. The situation is such that one government plans the project, another government sanctions the project, and third government inaugurates it.

Hon'ble Minister himself knows this and has acknowledged this in the past.

I have identified three key bottlenecks here:

First, inadequate budget allocation for projects. Vijayawada-Ranchi corridor of 1,622 kms was approved in 20 and 569 km was completed in 2019. Out of the remaining, 100 km section worth 191 crore has been delayed 5 years. This year the allocation is only 2 crores. I doubt will the project be completed?

Second, when Government allocation is inadequate, the Government expects private participation. But private participation is low because they don't have confidence.

From April 2015 to January 2021, expenditure on road infrastructure was 5.7 lakh crores out of which only 20% or 1.1 lakh crore came from private sector.

Similarly, Government wants to monetize 7,000 kms of road to generate 30,000 crores. But out of the 4 TOT bundles put out for bidding, 2 were cancelled because of low bids from the private sector.

Development Finance Institution is being created to finance infrastructure and the government wants private sector to invest 2.8 lakh crores. Will that happen?

Third, delays in implementation of each project. From land acquisition to creating DPR to obtaining clearances to tender and construction, each step sees delays.

As a result, 888 projects across India of 27,665 kms worth 3.15 lakh crore are delayed. In AP, 37 projects of 1,000 kms worth 10,000 crores are delayed.

Some of these roads are: Kudapa-Mydukur-Kumool Highway 188 kms delayed for 7 years; 6 laning of Nellore-Cilikaluripet Highway — 183 kms delayed for 6 years; Tirupati -Tiruthani - Chennai Highway — 124 kms delayed for 7 years; Anatapur-Amaravati — 385 kms which was notified in 2018 and Vijayawada Bypass which has been delayed for 10 years.

There was a lot of excitement among the people when these projects were announced but after many years they are still waiting for its completion.

We need to do a comprehensive study about the bottlenecks in each of these projects and find the causes nationally.

A template of potential weak areas should be created while planning for every project and the implementation should be done with these weak areas in mind.

Without this our announcements will remain empty slogans without concrete action on the ground to follow it up.

Questions and Recommendations:

- World Bank's Traffic Crash repot noted that India the highest road deaths but allocation to Road Safety has reduced by 12%, I low will the number accidents be reduced?
- Ministry projected Special Grant for Vijayawada-Ranchi Road at 25 crores but only 2 crores allocated. How will the work be done with less than 10% grant?
- Standing Committee noted that 888 projects worth 3.15 lakh crore or 27,665 kms are delayed. Of these 37 projects worth 10,000 crores or kms are delayed in Andhra Pradesh. Have the bottlenecks been identified and a timeline given?
- Government has announced monetization of kms of roads to generate 30,000 kms. However, history of monetizing TOT Bundle 2 & 4 because

of lack of interest from private sector bidders. How will these 7,000 kms be monetised successfully?

- Expenditure by private sector on road infrastructure is only 20%. From 2015-16 to Jan 2021, NHAI has spent 4.6 lakh crore but private sector spent only Rs 1.1 lakh crore. With disinvestment coming in, what is being done to increase private sector investment?
- Now Development Finance Institution is being set up and government wants private investment of 2.8 lakh crores - does the private sector have the confidence to invest?
- It is commonly known that land acquisition and high prices of steel and cement are hurdles to fast implementation. Standing Committee has recommended that revenue generated from highways be shared with people whose land is acquired. What is the Minister's view on this?

Coming to AP's issues, I highlight some projects which have been delayed for many years and require your attention:

- Kudapa-Mydukur-Kurnool Highway 188 kms delayed for 7 years;
- 6 laning of Nellore-Cilikaluripet Highway 183 kms delayed for 6 years;
- Tirupati -Tiruthani - Chennai Highway 124 kms delayed for 7 years.

With this, I commend the increased allocation and hope the Minister will reply to the questions and also fast track completion of these delayed projects.

[*]**SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI):** While the Government has made immense progress in building roads, the Standing Committee finds, and I am in agreement, that "the present focus of the Ministry seems to be only on the construction of new National Highways while the maintenance and safety aspects of the existing NH network in the country Seems to get sidelined". This is evident from the allocation of a mere 1.24 per cent and 0.18 per cent of the overall allocation respectively, for maintenance of NHs and road safety respectively. The committee opined that the Ministry must seriously consider upgrading and reviewing its road maintenance and road Safety measures and scheme, and hence, I request the same.

On the topic of maintenance, Ministry data showed that about 36,300 km of NHs is being maintained and repaired using the funds available under the head 'Maintenance and Repair (M&R) of NHS', which is about 25.7l percent of the overall 1,41,190 km NH network of the country. Additionally, data shows that the budget allocated under this head is a paltry Rs, 2,480 crore for the FY 22-23, which is only about 1.24 percent of the overall BE 2022-23 allocation. As a solution to this, one must look at “Strategy for New India @ 75'2” by NITI Aayog. It states that to improve road maintenance and safety, the Ministry must maintain NH assets by adopting a Maintenance Management System (MMS), earmark funds from the Central Road Fund (CRE) for maintenance activities, and that India should begin with earmarking 10 percent of its annual

---

[*]Speech was laid on the Table.

budget for road and highways for maintenance to move towards the developed country norm of earmarking 40 per cent to 50 per cent of the budget for roads and highways tor maintenance. I, therefore, request that given the state of National Highways often observed around the country, it is imperative that the Ministry/NHAI may put in efforts to ensure that routine M&R activities are carried out on National Highways in a proactive manner.

As an overview for the entire Road Transport and Highways 2022-23 budget allocation, the Standing Committee observed that in addition to budgetary allocation being low, the funds remained underutilized for various schemes like Bharatmala Pariyojana, Maintenance of NHs among others.

An analysis of the budgetary estimates points to the gross underutilization of the funds allocated in the previous budget year. Of the funds allocated for road safety, maintenance of National Highways, research & development the Ministry was able to spend as low as 28.7% of the budget allocated in 2021-22. In view of the vast NH network and as their lack of maintenance co lead to accidents, the Ministry must increase its spending under these heads. I ensure road safety the Standing Committee recommended the NHAI to review the guidelines for the construction of roads from the project preparation stage itself. It suggested the NHAI to analyze the past data on black spots identified, to ensure there are no such accident-prone areas in the upcoming road projects.

Roads are an extremely important asset of our country. They help to keep us connected, facilitate a free flow of goods from one state to another,

and are a huge part in developing our Nation. This sort of development requires a large number of funds, so it is wonderful that the amount of funds released to the NHAI has almost tripled since FY 2016-17. What's unfortunate is that while the funds have increased threefold, the length of roads constructed by NHAI has increased by only about 63 per cent during the same time period. While the cost of road construction may have increased, it is necessary for the Ministry to provide more accurate cost estimates.

One reason for the skyrocketing cost of building our highways could be the delays in road projects. Out of a total of 110 languishing NH projects, 54 projects have been completed in about 3,680 km length, 49 projects in about 4,970 km costing about Rs. 1,13,000 crore are in various stages of progress, and a whopping 68 no. of projects are delayed for a length of 1933 km costing about Rs. 13,600 crore. Delayed road projects are not only a waste of money, but also a waste of time for the commuters. Therefore, I request that the Ministry/NHAI may review the road project monitoring mechanism and strengthen the same in order to keep track on the progress of road projects at every stage and remedial measures may be taken wherever delays are apparently noticed at the earliest. Another important example of delayed construction leading to a loss of time and money is the Bharatmala Pariyojana Phase-I.

The Bharatmala Pariyojana Phase-I, was a scheme for the up-gradation of National Highways of 34,800 kms length over a period of 5 years (2017-18 to 2021-22). This was supposed to revolutionize highways, providing

connectivity like never before, and it was publicized widely. However, data from the Committee shows that only 20,632 km (59.28% of total) has been awarded while only 7,375 km (21.19% of total) has been constructed by December 2022 out of the overall target of 34,800 km. This has led to the targeted timeline for completion now being estimated at FY27 while the estimated cost of BMP Phase-I has almost doubled from Rs. 5.35 lakh crores to Rs. 10.63 lakh crores. The port connectivity projects under this scheme are also progressing at a slow pace. Since connecting the ports with roads will advance a cost-effective multimodal transport system in the country, the Centre must chalk out coordination plans to complete these port connectivity projects on priority.

Additionally, it was shown that in the Financial year 2021-22, despite having spent about 77.8 per cent of the allocation made to it at the RE Stage (till January, 2022), the Ministry had managed to achieve only about 56 per cent of its targeted award and construction length. This is against the target of 12,000km for construction in 2021-22, of which only 6,684 km has been constructed. The Ministry has of course, built an immense amount of roads over the last few years. However, I request that the Ministry provide an explanation for this undue delay.

The CAG in his 2018 report also pointed to the Transport Department's failure to comply with the safety guidelines before issuing the completion certificate for roadways construction projects. As per the concession agreement, Independent Engineer (IE) was to issue the provisional completion

certificate for the project only after obtaining a safety audit report. However, the IE issued a provisional completion certificate 45 days prior to the safety audit report and the Authority paid a bonus to the Concessionaire based on it, which led to payment of an excess bonus of '6.11 crore to the Concessionaire.

As per the World Bank report, India contributes to 11% of all road accident deaths worldwide, although it accounts for only 1% of the world's vehicles. Given these statistics, the Indian Government must focus on road safety as top priority. The Committee also recommended the construction of high quality roads with efficient drainage systems in flood-prone areas, and research on special road construction techniques to ensure their connectivity round the year.

According to the report by the Comptroller and Auditor General of India (CAG), over Rs 2.18 lakh crore collected by the Central Government as cess for specific purposes such as education, sanitation and infrastructure have either not been fully transferred to dedicated funds or remain unutilized. For example, Swachh Bharat cess, road cess, clean energy cess collected are not even transferred to their dedicated Funds. The revenue collected from all the cesses is being retained in the Consolidated Fund of India, without any transfer to their respective Fund.

Cess	Name of Fund	Short transfer of cess up to March 2018
Road Cess	Central Road Fund	Rs.72,726 crore

Commenting on the quality of the road infrastructure, the Committee noted that there is a need for a more stringent quality check mechanism in place to ensure high-quality road constructions across the country. This could include random checks on construction and material quality by NHAI, and disciplinary action against the person/ agency responsible for any discrepancy. To ensure efficient and smooth implementation of the national highway projects, the Committee recommends the Centre to fill up a large number of vacancies at NHAI. Taking into consideration the high debt servicing liability of the NHAI, the Standing Committee recommended the Government prioritize the completion of the delayed projects to prevent any further cost escalation in such projects. The Ministry may also consider restructuring its existing debt and raising long term funds.

In view of the importance of research programmes conducted by the Indian Roads Congress and their contribution to the improvement of road safety in the country, the Standing Committee recommended the Government to increase budgetary support to IRC. The Committee recommended the Ministry to target zero accidents on account of road design, construction and rectify blackspots across the country. The Committee recommended the Ministries of Road Transport and Health to work in close coordination to provide free, quality medical help to road accident victims in the golden hour, which may be funded through penalties collected for a traffic rules violation.

The Standing Committee further suggested the Ministry to develop a Road Safety score to quantify the safety of National Highways across the country, and projects may be given approval only if they score excellent on this scale. To check road accidents, the Committee recommended the signage in 3 languages (English, Hindi and regional language) at points where road traffic merges with the Highways.

Importantly, highways and roads are especially unsafe for women. As such, it is necessary for the Government to rectify this and provide for the bare minimum of safety measures. The Standing Committee report 2022-23 found that "basic safety measures such as proper signages, streetlights, highway patrol at frequent distances etc. are often found to be lacking on National Highways", despite the fact that they of prime importance, and they are not even budget intensive. Not only would this help female travellers feel safer, especially during the nighttime, but it would also augment the road safety of all passengers. Another pressing issue that must be solved in order to improve the safety of women on national highways is the improvement of mobile networks. The Committee found that there is a total lack of mobile network connectivity for large stretches of National Highways, and this prevents not only women but any person from connecting to emergency services, accessing navigational aids, and keeping an open channel of communication. The traffic on many highways is enough of a justification for installing cell towers. To achieve all this, more needs to be spent on women's safety. It was shown that there was a huge reduction of 80% in the BE 2022-23 allocation of Rs. 20

crores under the head, Scheme on Women Safety on Public Road Transport", as against BE 2021-22 allocation of Rs. 100 crores. Additionally, the budgetary allocation for schemes on Women safety on public road Transport have been decreasing since two financial years - 2020/21 and 2021/22. In addition to decreased allocation, the funds were left underutilized I request the Government to make our highways safer, more secure, and more accessible for our female travellers. The Committee recommended a substantial increase in allocation for women safety and ensure their optimum utilization.

A worrying statistic that has come to light, even more worrying in the wake of the unemployment crisis that has been ebbing and flowing in the country, is the massive number of vacancies in the posts of the NHAI.

For this year, against the total sanctioned strength of 1892 posts, 1158 posts have been filled-up and 734 posts are vacant. The data provided by the Committee shows that there has been a vacancy of over 40% for the last five years, meaning that NHAI, with a budgetary allocation of Rs. 134,015 crores, is still operating with only 61.2 per cent of its sanctioned strength. The Committee was worried by this and asked how NHAI will be able to do justice to its mandate with more than a third of its sanctioned strength being vacant. Additionally, in a report titled "Role of Highways in Nation Building", the committee noted that "a large number of vacancies exist in NHAI from Deputy Manager level to GM level in Finance cadre (range from 50 per cent to 90 per cent), which implies that NHAI is mostly functioning with Junior Accountants and Young Professionals (YP) who neither have appropriate educational

qualifications nor experience, but are handling thousands of crores of public money possibly serving the vested interests of the contractors". The committee also noted that all Central PSUs, whether ONGC, PFC, GAIL, SAIL etc., recruit around 35 per cent of their officials on a direct basis at all levels, to have experienced candidates from the market and bring equilibrium in the system, also helping eligible internal candidates to rise to higher ranks. They recommended that the Ministry should take appropriate steps to ensure that it is not managing its huge budgetary allocation through Junior Accountants alone, with a drastic number of vacancies existing at higher levels.

While it is truly commendable that the Ministry created the Sukhad Yatra Smartphone application, efforts need to be made to see if it’s actually of any use to citizens. Information provided by the Ministry shows that there is no feedback/confirmation being sought from the complainant after the issue is resolved by the concerned NHAI office. Data also shows that the number of complaints received via the Sukhad Yatra application has not shown any uptick since 2018. The app provides various functionalities such as rating the services of NHAI (1 star to 5 star ratings) and also comment in terms of toll plaza experience, riding experience, civic amenities on Highways etc. As such, it's extremely important that the usability of the app is increased so it's more accessible to the users of national highways.

The Standing Committee noted that though the length of National Highways and State Highways has increased tremendously during the last few years, public transport has not been augmented proportionately. This has

resulted in the proliferation of private vehicles. The Committee viewed that this deficit in the public transport system in the country needs immediate attention and major revamping. I request the Ministry to take steps to improve the condition of the public transport system by providing adequate budgetary support. This will not only decongest the roads but also control the air pollution to a certain extent.

As for my own Lok Sabha Constituency, Baramati, there are certain issues that I request the Centre to consider. They are of the utmost importance and extremely important to the livelihood and overall development of the people. They are as follows:

Accidents are constantly happening on the Mumbai-Bangalore highway. Accidents are frequent at Navale Pool. Traffic has also increased tremendously due to the rapid increase in civilization in the Navale Pool area. This should be followed by a new detailed project plan of the entire road from Navale bridge to Dehu, widening of accident-prone road as well as widening of bridges over Warje river, service road, Indrayani river and all parts of national highways.

The road from Navale Pool - Katraj - Wadaki Chowk - Kavadipath - Theur Fata to Loni Kanda needs to be constructed through National Highways Authority. If this road is constructed, continuous traffic jams on the Fursungi-Bhekrai Nagar-Hadapsar route will be avoided. However, funds should be provided for this road.

Civilization has increased in Khadimshin Chowk Saswad. Therefore, funds should be provided by widening this road. Also, by widening the Fursungi bridge and increasing the length of the bridge to about 1 to 1.25 km. If you go to Sonai Mangal office for a long time, there will be no traffic jam in Mantarwadi area.

Hadapsar to Yavat is a hotbed of traffic jams due to high urbanization. However, with the widening of Hadapsar to Yavat route, flyovers at Uruli Kanchan and Loni are required. Uruli is a densely populated village as Kanchan and Loni are villages.

Hadapsar - Saswad road quadrangle work is stalled. This work should be completed immediately and this road is in bad condition. There are potholes in some places. However, maintenance and repair work of this road should be done immediately.

Due to the narrow road from Saswad to Gotemala, the accident rate is high. However, funds should be provided for road widening.

Pune Satara Road has become 6-lane. At the same time, it is very difficult to cross the road due to increasing traffic congestion. Therefore, accidents often happen on this road. However, Gogalwadi, Tal. There needs to be a flyover at Haveli.

Varvand, Tal. Daund needs to be underpassed. Varvand is a large market town. At present there is an underpass. But since there are colleges and markets here, the traffic is heavy. As a result, accidents are more common.

Harishchandri, Ta. Subway (VUP) should be constructed at Bhor.

Mahad-Bhor-Pandharpur has been declared as National Highway. The road has been closed for the last one and a half years due to heavy rains and landslides. This road is the nearest road connecting Mumbai to Goa Highway. However, funds should be provided for this road immediately.

Mahad - Ranwadi - Karnavadi - Madheghat - Kelad - Pasli - Bhatti - Velhe - Ambavane - Nasrapur- Cheladi Fata in Velha taluka should be included in the Central Road Fund (CRF) scheme. Mahad - Ranwadi - Karnavadi - Madheghat - Kelad - Pasli - Bhatti - Velhe - Ambavane - Nasrapur - Cheladi Fata Ra.Ma. 106 is the route connecting National Highway 48 - Pune Bangalore Highway and National Highway 66 Mumbai Goa Highway and is the nearest road from Pune to Konkan.

Flying bridges should be constructed at Bhugaon, Pirangut, Ghotawade Fata and Paud on the National Highway (NH-753) to Konkan in Mulshi taluka. But the work is progressing very slowly. This road is sanctioned from Chandni Chowk to Male for 20 meters and is 10 to 15 meters. However, it should be 20 meters.

The Centre must help the State Governments with projects that improve the public transportation system. It must also ensure that funds are released to the State Governments on time and are properly utilized. With connectivity being an important factor in determining the growth and development of our country, I urge the Centre to consider the issues relating to roads and highways construction and implement the above recommendations.

*SHRI P. P. CHAUDHARY (PALI):** I would like to lay my views on the General Discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Road Transport and Highways under the Union Budget of 2022-23, hence, I support the Union Budget of 2022-23 for Minister of Road Transport and Highways presented by the Hon'ble Minister of Finance, Smt. Nirmala Sitharaman on 1st February, 2022.

Under the visionary leadership of Hon'ble PM Shri Narendra Modi ji, India now holds the world record of 38 km of highways construction per day, the highest in the world. The projects taken up by the Ministry of Road Transport and Highways have had the highest efficiency and success rate. The nation resounds with the idea of contributing to the evolutionary path the country is set on. The people of India hold the power and potential to enable the vision of a New India, fuelled by the spirit of Sabka Saath, Sabka Vikas, Sabka Vishwas, Sabka Prayas'.

The Ministry of Road Transport and Highways has been allocated nearly Rs. 68,000 crore more in 2022-23 than it had been given in 2021-22. In absolute terms, this is the highest rise among all ministries in 2022-23 considering revised estimates of 2021-22. The NHAI would receive the highest allocation of around 67% of the Ministry's total allocation in 2022-23, at Rs. 1,34,015 crore. The NHAI has been granted Rs. 1,34,015 crore for the fiscal year 2022-23, which is 1065 more than the revised estimate for 2020-21. The

---

*Speech was laid on the Table.

Government intends to expand the National Highways Network by 25000 kilometres in 2022-23, with a budget of Rs. 20000 crore set up for this purpose.

The NHAI budget expenditure includes funding towards the umbrella highway scheme, Bharatmala Pariyojana. By bridging crucial infrastructural gaps, this initiative aims to improve the efficiency of freight and passenger movement. The aim is to increase the number of districts with NH linkages from 300 to 550. Over the course of five years, the Bharatmala Pariyojana would create 34,800 km of roads in Phase I. (2017-18 to 2021-22).

Under the National Highway Development Program, Phase I will also include 10,000 kilometres of balance roadwork. Phase I is expected to cost Rs. 5,35,000 crore over the course of five years.

In March 2014, 55% of India's habitations were connected to a road and now this has increased to more than 91%. With the aim of uplifting the socio-economic conditions of rural population, under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana, 36 thousand 5 hundred kilometers of roads have been built in rural areas, at the rate of more than 100 km per day, and thousands of habitations have been connected with all-weather roads.

We believe more roads can rejuvenate the economy by bringing people together, connecting villages to markets, and ultimately, driving rural growth. A total of 26,050 Km of Roads has been constructed under PM Gram Sadak Yojna to boost rural connectivity, communication and logistics. The pace of construction increased from 12 km per day in 2014-15 to 37 km per day in

2020-21 (by more than 3 times). 4,410 km NHs constructed in 2014-15, while 13,327 km NHs constructed in 2020-21.

While presenting the Union Budget for 2022-23, Union Finance Minister Smt. Nirmala Sitharaman announced that the National Ropeways Development Programme -"Parvatmala" - will be undertaken on a PPP basis, and will be a preferred ecologically sustainable alternative to conventional roads in difficult hilly areas. The goal is to improve commuter connectivity and convenience while also encouraging tourism. This might also apply to congested urban areas where a traditional mass transit system would be impractical. Contracts for eight 60-kilometer ropeway projects will be granted in 2022-23, according to the Finance Minister. Currently, the scheme is being implemented in Uttarakhand, Himachal Pradesh, Manipur, Jammu and Kashmir, and other North Eastern states.

Expansion of NHs, expressway projects, increasing the number of lanes under various projects, and development of road connectivity in left-wing extremism-affected areas are all included in spending on roads and bridges. The allocation for roads and bridges in 2022-23 is Rs. 64,573 crore. In 2022-23, the allocation towards roads and bridges is Rs. 64,573 crore. The Ministry has allocated funds towards the development of highways in areas with poor connectivity.

Some of these projects include the Special Accelerated Road Development Programme in North East (SARDP-NE), Externally Aided Projects and Roads Projects in Left-Wing Extremism Affected Areas.

The Ministry of Road Transport and Highways has launched the voluntary Vehicle Scrappage Policy, which will phase out unfit automobiles from the country, was one of the significant actions implemented in 2021. The programme, which was announced by Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modi at a function will not only cut pollution produced by old, inefficient automobiles, but will also result in significant job creation.

In 2022-23, the Ministry has allocated Rs. 356 crore towards road transport and safety. This is a 56% increase over the revised expenditure on maintenance in 2021-22. The allocation towards safety provides for various things such as road safety programmes, setting up of facilities on NHs, extending relief to accident victims, strengthening of public transport, research and development, and training.

It is pertinent to mention that a number of initiatives were taken to improve the country's road safety situation, including the launch of a reward scheme for good Samaritans and the formation of a Road Safety Board. Similarly, in order to clean up the environment, many initiatives were taken to encourage the usage of environmentally friendly automobiles and fuel.

Through the "PM Gati Shakti - National Master Plan", the Ministry plans to showcase the investment opportunities in highways, transport and logistics focusing on three central themes Bharatmala Pariyojana, Asset Monetization and Vehicle Scrappage Policy. The Government is providing opportunities spanning multiple asset classes including Highways, Multimodal Logistics Parks, Wayside Amenities, Ropeways, Warehousing Zones and more. Under

the able leadership of the Prime Minister, the plan is to make Indian logistics system comparable to best in the world by reducing the logistics cost of India to 8-10%.

Tremendous progress has been achieved by Ministry of Road Transport and Highways in building of National Highways across the country in the last few years. I would like to extend my heartfelt gratitude to the Minister Road Transport and Highways for the unprecedented achievements. The dedication and zeal with which the goals of India 2.0 are being pursued is truly inspiring and deserves all the appreciation.

I, therefore, strongly support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Road Transport and Highways under the Union Budget of 2022-23.

DR. M.K. VISHNU PRASAD (ARANI): Thank you, hon. Chairperson Sir, for giving me this opportunity. I would also like to thank Madam Sonia*ji* and Shri Rahul*ji.*

Today, I am here to speak on the Demand for Grant under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23. It is a very important subject. It is not a subject that can be neglected. The Government is asking for almost Rs. 2 lakh crore. In 2021-22, it was Rs. 1.35 lakh crore. In 2020-21, it was about Rs. 98,000 crore. Why is there so much of escalation? Why has the Government not come clean about the new projects that the Ministry is going to take up this year? Already, there is an amount of Rs. 65,000 crore, and you

are asking for more. For that, what was the work done in the previous year? How many kilometres of roads are you going to re-lay or lay afresh? This kind of clarity is not there in your statement. To achieve 5 Trillion Dollar Economy, this road network plays a very important role.

Hon. Chairperson, I would like to say that the Treasury Benches are very proud in claiming themselves as the second largest in the world in terms of road coverage by covering 63.5 lakh kilometres of roads. This is the second largest in the world. There is no doubt about it. The United States of America stands first. At that time, their beloved friend Trump was there.

Now, I would like to say one more important point. You cannot lay a road overnight. It was the foundation of the Congress Government, the previous Government of Indira*ji,* Rajiv*ji,* Madam Sonia*ji,* and Dr. Manmohan Singh. Similarly, you see the Panchsheel Principles of Nehru*ji.* So, our Government had laid a strong foundation, and that is why, today, India is the second largest in terms of coverage of road networks, covering 63.5 lakh kilometres. The United States of America stands first.

Why? I will give you a simple calculation. Your main Bharatmala Project, the flagship project of the Prime Minister, is covering 34,500 kilometres to be laid in a span of five years at a cost of Rs.5 lakh crore. But till now, I am very sorry to say, hon. Chairperson, this Government is able to complete only 6,900 kilometres of road, out of 34,500 kilometres to be completed in this period of five years. They are supposed to finish it by 2024. Only 35 per cent of the work

is completed. That is why, I am saying that this is all because of the foundation of the previous Government.

This Government is standing at number two. India is standing at number two in the world. But unfortunately, ironically, what is the quality? According to your data, Germany is number one. It is not my data. The United States of America is number 14. We are standing at number 44 out of 160 countries. There is no independent evaluation of the road quality. Look at the quality of the roads. It is pathetic but the amount of money being spent is huge. It is no way near the expectation of the common man. Out of Rs.2 lakh crore that they demand, almost 1.87 lakh crore is coming from the capital expenditure. Only Rs.11, 500 crore is the revenue expenditure.

At this point of time, I would like to say about one more important thing. What is the road safety that we are having? Out of Rs.2 lakh crore that they are demanding, only Rs.356 crore is going to be spent on road safety. It is 1.67 per cent of the total budget whereas the USA is spending six per cent of its budget. So, due to these things, a number of fatalities and road accidents are taking place. The speed of the vehicles has increased. The number of vehicles has increased. There is poor quality of road. With no safety and precautionary measures being taken, unfortunately, we are losing a lot of valuable lives of the common people. So, these things have to be considered very seriously by this Government.

The NHAI is taking almost Rs.1.35 lakh crore of your total budget of Rs.2 lakh crore. According to you, the NHAI is functioning very well; its office is

very big; the Directors are very good; and they are responding very well. But the project is getting unduly delayed. I am saying this is the capacity of the NHAI. When the NHAI is there, under the Companies Act, a new private limited company called, 'National Highways Logistics Management Limited (NHLML)', which they explain, is being formed only to give connectivity to the ports. They are giving only Rs.1,000 crore. If you say that for better efficiency, a new company is being formed, why do you then burden NHAI with Rs.1.35 lakh crore? It is because they are unable to complete the projects in time.

What happens is, mainly because of the online tender, people sitting somewhere, without analysing the real picture of the road that is to be laid, are quoting the price and participating in the tender; and the tender is being awarded. But when they come to the field, then they face so many problems like forest clearance, environmental clearance, availability of raw materials, water and other local problems. All these problems come. There is no quick exit policy from the NHAI.

The very unfortunate thing is that in my own Arani Parliamentary Constituency, one road from Tindivanam to Krishnagiri is being laid for more than 10 years. The contractor says I am ready to leave; I am not able to work; and there is so much of escalation. As I said earlier, why is so much of money being given? From Rs.1.35 lakh crore, suddenly, you are allotting Rs.2 lakh crore. But what is the new project you are bringing? There is no clarity. There is no White Paper. Finally, do you know what the contractors do? They go into arbitration. They are unable to complete it. They go into arbitration and they

manage to get the justice and demand Rs.100 crore or Rs.200 crore from the NHAI. Apart from allotting funds for laying the road, instead of collecting penalty from the contractors, the NHAI is giving back. So, in this House, I request the hon. Minister to come up with a White Paper on how many projects are being stalled like that, how many contractors are being paid the arbitration fee and in how many projects the contractors have been changed because the main problem with the NHAI is delay. In Arani, one Kutteripattu overbridge is there.

That is there for almost 10 years. The feasibility report and everything of the project is complete. Till now we do not know where the Project Director is. They are not responding in time. When we approach them, they tell us some stories, and unfortunately, till now the overbridge project is not completed. Due to this, many accidents have taken place.

Sir, India lives in villages. So, the other very important point, which I want to talk about is related to Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY). 'Gram Sadak' means, the village road. The minimum requirement for a road to be a village road is that its width should be at least 7.5 meters. But the width of our village roads is not more than 5.5 meters. So, if they ask for 7.5 meters width, where will they get a village road of 7.5 meters width?

HON. CHAIRPERSON: It is only 6 meters.

DR. M.K. VISHNU PRASAD: No, Sir. In my constituency, there are about 10 districts and there is zero proposal for construction of village roads under PMGSY. You can check it from the Tamil Nadu website.

I am saying it because initially the distance between Other District Road (ODR) and Major District Road (MRD), the connecting link road, was five kilometres. The village may be even at one kilometre.

They say that PMGSY has plenty of funds. There are crores of rupees to be spent for road construction. Unfortunately, when the proposal is there, they say that it is being referred to NABARD or to the other highway construction authorities. This is a very major issue with regard to village roads under PMGSY, and it should be scrutinized. PMGSY is a dream project. We are also being asked for suggestions. But there is no action on the ground.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

DR. M.K. VISHNU PRASAD: Sir, in my constituency, there is a road called Chennai-Kanyakumari Industrial Express Corridor. The condition right now is very poor and unfortunate. Many trees have been uprooted. For afforestation, if one tree is uprooted, almost five trees should be replanted. Who is there to monitor it all? Thickness is very, very pathetic. Where is the system; where is the quality; and where is the quality checking mechanism? There is no answer at all. So, all these things have to be corrected.

Finally, I want to put a demand on behalf of the entire State of Tamil Nadu. We are all talking about roadways. Some 1500 years back, there was a king called, Raja Rajeshwara. There were many kings who ruled India. But there was only one king who ruled even outside India, who ruled in other Asian countries. We have Angkor Wat Temple in Cambodia. There is also a very big temple in Thanjavur. So, such a great king was there. You have also used his

name in Bombay Port Trust. If you install a statue of the King, the State of Tamil Nadu will be very grateful to you. Thank you, Sir.

HON. CHAIRPERSON: He is putting all the statistics without looking at any piece of paper.

Now, Shri Tapir Gao ji.

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व): सभापति महोदय, आज मैं रोड ट्रांसपोर्ट एंड हाईवे मिनिस्ट्री के डिमांड्स फॉर ग्रांट्स का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। आज मुझे बहुत अच्छा लगा कि नितिन गडकरी जी की जगह पर जनरल वी.के.सिंह साहब यहां बैठे हैं। उन्होंने सड़क निर्माण के बारे में अपनी पूरी आर्मी लाइफ में महसूस किया है और वे आज इस पद पर हैं।

मेरे भाषण से देश के हित में इस पर असर पड़ना चाहिए। मैं आज कहना चाहता हूं, नितिन गडकरी साहब मोदी जी के नेतृत्व में काम कर रहे हैं, मैंने नितिन गडकरी साहब का नाम बदल दिया है, स्पाइडर मैन, मकड़ी जाल। हिन्दुस्तान के हर कोने में स्पाइडर जैसे जाल बिछाता है, वैसे ही नितिन गडकरी साहब ने सड़कों का जाल बिछा रखा है। इस व्यक्ति की लीडरशीप में आज मैं एक चीज कहना चाहूंगा।

Hon. Chairman, Sir, if you remember before NITI Aayog, there was an institution called the Planning Commission. प्लानिंग कमिशन में ही पूर्वोत्तर राज्यों और हिमालयी प्रदेशों के लिए एक नीति बनी थी कि बार्डर की ओर सड़कें नहीं बनानी चाहिए।

Shri V.K. Singh *saheb* is fully aware of this. जम्मू-कश्मीर में हो, उत्तराखंड में हो, लद्दाख में हो, सिक्किम में हो या अरुणाचल प्रदेश में हो, नीति आयोग में एक कानून था कि बार्डर की ओर सड़कें नहीं बनानी चाहिए। माननीय मोदी जी के आने के बाद और नितिन गडकरी जी के इस मिनिस्ट्री को संभालने के बाद अरुणाचल प्रदेश में इंटरनेशनल यानी मैकमोहन लाइन कि टू-लेन सड़कें बन रही हैं।

महोदय, आज मैं वी.के. सिंह जी के सामने उदाहरण के तौर पर बताना चाहता हूं। भगत सिंह कोश्यारी, महाराष्ट्र के गवर्नर और नितिन गडकरी जी जब अध्यक्ष थे, उस समय एक कमेटी बनाई गई थी कि इंडो-चाइना बार्डर डिस्पयूट को विजिट करके आइए। हम जोशीमठ से मल्लारी, मल्लारी से पैदल लोअर इमकिन में दो दिन में पहुंचे थे। वहां से बोरहती वैली और फिर गुरुदोंगमार लेक सिक्किम में पहुंचे थे। हम तागा से डेन्सोक तक बिना सड़क के पहुंचे थे। आज मोदी जी के नेतृत्व में वी.के. सिंह साहब और स्पाइडर मैन नितिन गडकरी साहब के नेतृत्व में तागा से डेन्सोक तक सड़कें बना दी हैं। मल्लारी से अपर इमकिन तक सड़कें पहुंच गई हैं और कालापानी वैली तक सड़कें पहुंची हैं। मैं कालापानी वैली तक पैदल जाकर आया हूं। हम कालापानी को ऐसे जानते हैं कि कालापानी यानी अंडमान निकोबार आइलैण्ड, लेकिन यह नेपाल-इंडिया-तिब्बत बार्डर में एक वैली है। यहां डिस्पयूट था, यह जगह कालापानी है, वहां तक भी सड़कें पहुंची हैं, इसलिए मैं नितिन गडकरी साहब को स्पाइडरमैन का नाम देना चाहता हूं।

महोदय, आपको जानकार आश्चर्य होगा कि पीएम गति शक्ति के आधार पर और इस नियम के आधार पर आज पूर्वोत्तर राज्यों में, जिन गाड़ियों का नाम मैंने सुना भी नहीं था, देखी भी नहीं थीं, रिसेंटली मेरी पार्लियामेंटरी कांस्टीटुएंसी अरुणाचल प्रदेश में फरारी, लोम्बोगिनी, पोर्श और ऑडी कारों की रैली होती है।

माननीय मोदी जी और नितिन गडकरी जी के नेतृत्व में इस तरह की सड़कें बनी हैं। मेरी पार्लियामेंटरी कांस्टीटुएंसी में ईस्टर्न अरुणाचल प्रदेश में छ: डिस्ट्रिक्ट्स में कार रैलीज़ होती हैं, तभी लोगों को महसूस होता है कि मोदी है तो मुमकिन है, गडकरी है तो मुमकिन है। गडकरी जी ने छ: किलोमीटर लंबी सडकें दिबांग नदी के किनारे बनाई हैं। पहले हम तीन दिन में अगले डिस्ट्रिक्ट में जाते थे।

सभापति जी, जैसे मोदी जी और नितिन जी ने 2 लाख 42 हजार 20 करोड़ के बजट का प्रोवीजन रखकर देश की दिशा, दशा और नक्शे को बदलने की तैयारी की है, मैं इसका समर्थन करने के लिए उपस्थित हुआ हूं। मैं बजट और देश के बारे में गहराई से बहुत बोलना चाहता हूं

लेकिन मुझे उतना समय नहीं मिलेगा, इसलिए मैं अरुणाचल प्रदेश की तरफ वी.के. सिंह जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। अरुणाचल आपकी कर्म भूमि है। हम इस कर्म भूमि को कैसे आगे ले जा सकते हैं? Shri V.K. Singh *saheb* and hon. Chairperson, Sir, Arunachal Pradesh has projected a Frontier Highway along the McMohan Line. एक बार टेंडर हुआ, कैंसल हुआ, अभी एक टेंडर प्लेस हुआ। अरुणाचल फ्रंटियर हाईवे तिब्बत-चाइना और म्यांमार का बहुत बड़ा प्रोजेक्ट है। यह केवल अरुणाचल प्रदेश के लिए नहीं है, देश की सिक्योरिटी के लिए बहुत महत्वपूर्ण रोड है। मैकमोहन लाइन के पास सुरंग का प्रपोजल दिया गया है।

सभापति महोदय, मैं फ्रंटियर हाइवे के नीचे बहुत-सी ऐसी जगह हैं, जहां मेन विलेज में टू लेन सड़कें बनाई गई हैं और एडवांस लैंडिंग ग्राउंड भी बनाया गया है। इसके अलावा और जो एडवांस लैंडिंग ग्राउंड बनाना है, वह अलग सब्जेक्ट है।

आज, मैं एक बहुत सेंसिटिव विषय के बारे में कहना चाहता हूं। अगर हमारे अपोनेंट और देश के लोग सुनेंगे तो सुनकर तड़प जाएंगे। मैं आपके माध्यम से वी.के.सिंह जी को बताना चाहूंगा। दिबांग वैली डिस्ट्रिक्ट में मिपी से एन्ड्रेला पास तक सड़क बनाना जरूरी है। मालिनी से बालुआह और अनिनि से अंगुला पास तक सड़क की डिमांड सिक्योरिटी, आईटीबीपी और आर्मी की डिमांड है। दिबांग वैली डिस्ट्रिक्ट में फ्रिक्वेंट इन्कर्शन होने की खबरें आती रहती हैं।

सभापति महोदय, एक और सेंसिटिव जगह है। In the eastern sector, at the tri-junction, there is a place called Chaglagam. चगलागाम नाम की एक जगह है। चगलागाम से हादिग्राह पास, जिसके बारे में माननीय मंत्री वी.के.सिंह जी अच्छी तरह से जानते हैं। चगलागाम से गलाई तकरो पास और चगलागाम से वालोंग, वर्ष 1962 के वार में जहां हमारा मिलिटैरिली हैवी लॉस हुआ था, अगर हम उस जगह पर एलांग द मैकमोहन सड़क बनाएंगे तो उससे केवल अरुणाचल के लिए ही नहीं बल्कि पूरे देश की सिक्योरिटी के लिए बहुत अच्छा होगा। यिंकियोंग से बिशिंग, वर्ष 2017 में बिशिंग में ही चाइना ने सड़क बनाना शुरू किया था, जिसको हमारे इंडियन ऑर्मी ने रोक दिया था। यिंकियोंग से बिशिंग तक सड़क बनाने की डिमांड ऑर्मी,

आईटीबीपी और देश की भी है। एक और सड़क है, पैंगों से जोरगिंग। जोरगिंग के ऑपोजिट गिनशिंग और निशिंग एयरपोर्ट है, जहां जिनपिंग ने लैंड किया था। पहाड़ के एक तरफ जोरगिंग है। Indian Army and ITBP took ten days to travel 97 kilometres to reach Jorging, a sensitive outpost where seven Chinese citizens reached. The Indian Army has arrested them.

माननीय सभापति: प्लीज, अब आप समाप्त कीजिए।

श्री तापिर गाव: सर, मैं बहुत दूर से आया हूं। आप मुझे एक-दो मिनट दे दीजिए। Pango to Jorging and Jorging to Monigong along the border, वी.के.सिंह साहब आप इस चीज पर भी ध्यान दीजिएगा। Singa to Anini, Migging to Payum, Hawai to Vijaynagar, Koloriang to Taksing are some other roads.

मैंने पिछली बार भी एक रिक्वेस्ट किया था। सिक्योरिटी को देखते हुए तवांग से वाया भूटान होकर गुवाहाटी के लिए सड़क बनाना चाहिए था। यदि भूटान वाले नहीं मान रहे हैं, तो उसका भी एक अल्टरनेटिव है। Shergaon-Shergelemu-Mandala-Phudung-Nagajiji-Mukto-Tawang is the shortest way to reach Tawang for safety and security in future.

इसके साथ ही along the foothills, एक और अरुणाचल इंडस्ट्रियल रूट है। असम-अरुणाचल बॉर्डर से नितिन गडकरी जी के इनीशिएटिव से यह सड़क बनना था। इसके लिए डीपीआर भी तैयार हो गया है। इसलिए, भूटान बॉर्डर से नागालैंड बॉर्डर तक एक इंडस्ट्रियल रूट बनाना है। मैं इसके लिए भी गडकरी साहब से रिक्वेस्ट करता हूं।

In the end, with your permission, I would like to speak for a few seconds. मैं नेशनल हाइवे और एनएचआईडीसीएल में मिनिस्ट्री से एक चीज जानना चाहता हूं। इसके बारे में माननीय मंत्री जी अपने जवाब में बताएंगे। नेशनल हाइवे और एनएचआईडीसीएल में जैसे टेंडर

होता है, as per the CVC guidelines, the lowest bidder should be offered the construction project.

सर, इसमें माइनस 27, माइनस 30 है, इसका मतलब आप 100 रुपये के सड़क के काम को 50 रुपये में कैसे बनाएंगे? There is a chance of compromise. … (*Interruptions*)

माननीय सभापति: तापिर गाव जी, अब समाप्त कीजिए।

SHRI TAPIR GAO: In conclusion I would like to say that forest clearance and CVC also really delayed the project, especially in the mountainous area. इसलिए, इस चीज को भी माननीय मंत्री जी देखें, ताकि कंस्ट्रक्शन का काम स्मूथली चल सके।

सभापति महोदय, मैं आपको भी धन्यवाद देता हूं कि स्पाइडर नेट की तरह जो सड़के बनाई जा रही हैं, उसको और आगे बढ़ाएंगे। गति शक्ति के साथ देश और आगे बढ़ेगा। पूर्वोत्तर राज्य भी आगे बढ़ेंगे और हिमायल के क्षेत्र भी आगे बढ़ेंगे। धन्यवाद।

*__SHRI VIJAYKUMAR *ALIAS* VIJAY VASANTH (KANYAKUMARI):__ At the outset, I would like to express my views on the Demand for Grants in respect of Ministry of Road Transport and Highways.

India has the second-largest road network in the world, spanning a total of 5.89 million kilometres. This road network transports 64.5% of all goods in the country and 90% of India's total passenger traffic uses road network to commute. Road transportation has gradually increased since Independence and with initiatives taken by the previous Governments, the connectivity improved between cities, towns and villages in the country. This has resulted in an enhanced allocation of Rs. 1,99,107.71 crore set aside in the Union Budget 2023. This is in line with the target set for expanding the country's National Highway network by 25,000 km in 2022-2023 and enabled to hike Rs. 81,006 crore for the Ministry to earmark for investments in NHAI from Rs. 57,350 crore in last year's Budget to Rs. 1,34,015 crore this year.

However, in this regard, it is to state that NHAI's total outstanding debt which stood at 24,188 crore in 2014-15 has zoomed about 14 times from FY 15 level to 3,38,570 crore as on November 2021 and it has raised funds through issuance of bonds. The huge borrowings simultaneously result in interest burden. Government should explore ways and means to restrict borrowings by the NHAI.

---

*Speech was laid on the Table.

The Government is set to accelerate the pace of asset monetization operations in the road sector by getting the NHAI to find new buyers and operators for 21,700 km of operational highway stretches valued at over Rs. 2 lakh crore over the next three year starting next financial year. As this is the challenging task, vigorous efforts should be taken to accomplish the same.

One of the major concerns in our country is Road Accidents which is in a very pitiable state. The number of road accidents is increasing day by day. As a result, a number of unnatural deaths take place almost every day and several become physically handicapped or permanently disabled. Most of the accidents happen due to reckless driving and at nights. People in their hurry don't care to follow the traffic signals.

The pedestrians tend to cross the roads from anywhere they want and are in turn hit by the speeding vehicles. The truck drivers, generally drunk, the young rash scooterists all add to the number of road accidents.

Though the strict steps like imposing heavy fines and forfeiting the license of the offenders could stop the people from going wild on the road, awareness and counselling should be improved and the authorities need to be more stringent in issuing the driving licences. Besides, constant checking and vigil are required. Sir, Government of Tamil Nadu has been sending proposals to the Centre to grant necessary support for completing the ongoing works. The delays only result in the private contacts raising claims on the NHAI and leading to arbitrations. The Ministry has listed 4-big highway projects to be foreclosed and these include two projects of 4-laning of the stretch from Tamil

Nadu — Kerala border to Kanyakumari. This project has almost come to a standstill as contractors are unable to get the soil for earthwork. Since handful of amount was spent on this project, I urge upon the Union Government to have a discussion with the State for addressing this issue speedily.

As regard collection of toll tax, I would like to point out that in most cases ever since the concession agreement period comes to an end, toll collection continued unending which has resulted lot of financial hardship to the general public. I take this opportunity to invite your attention that necessary directions should be issued by the Government that collection of toll tax should be completely stopped after a certain period of operation of toll roads.

Regarding land acquisition, in many cases, land owners have not been compensated adequately and in some cases, the compensation is not fully paid and they have to run from pillar to post to get their dues. I urge upon the hon'ble Minister to issue necessary directions to the authorities to expedite the payment of compensation to the land owners.

As regards Vehicle Scrapping Policy, the end-of-life for petrol automobiles in the Delhi-NCR region is 15 years and for diesel 10. The order was passed in 2018 by the Supreme Court as a desperate measure to rein in the steep fall in the national capital's air quality index, blamed largely on emission of noxious fumes by ageing vehicles. The move substantially reduced the resale value of vehicles, but a ready market emerged overnight in other States, which do not have such strict provisions.

The NGT has issued a directive to identify cleaner areas in the country where these polluting vehicles could be exported. However, transferring unfit vehicles elsewhere defeats the very purpose of air pollution control to protect public health. The fact is that most cities do not meet the National Ambient Air Quality Standards required to implement clean air action plans under the Centre's National Clean Air Programme for the target of 20-30 per cent reduction in particulate pollution by 2024. They may have phase-out strategies for old vehicles, but in the absence of a comprehensive policy guidance and legislative backing, only some cities, where the judiciary is directing action on air pollution, have issued specific directions to cap the age of old vehicles for phase-out.

India has no organized system of disposing of a car or any motorized vehicle. Different countries have different policies for scrapping old/unfit vehicles. No country has a foolproof system that can be emulated. The Government is said to be considering new taxes for those who opt out. But taxing and re-taxing is not the solution to pollution, rather the whole exercise is counterproductive and the owners who are coming forward to dispose of their old vehicles should be compensated adequately.

As regards Tamil Nadu, particularly my Kanyakumari Constituency, the below mentioned are the ongoing / long pending road projects and it has been raised by me time and again. I shall, therefore, humbly urge upon the Hon'ble Minister to kindly allocate sufficient funds in order to expedite and early completion of the projects:

Four Laning of Kerala / Tamil Nadu border to Villukuri Section of NH-47 (Pkg-I):- Length 22.90 Rms.; Present progress is 72.21%;

Four Laning of Villukuri to Kanyakumari section of NII-47 & Nagercoil to Kavalkinaru Section of NH-47B (Pkg-II): Length --- 37.958 kms.; Present Progress is 75.50% ;

Construction of Bridges / Additional Structures across tanks, water bodies, etc. at 60 locations as per the direction of hon'ble NGT: — Length 10.360 Rms.; Date of Start yet to be fixed ;

NH-944 (2-way): KAVALKINARU - PARVATHIPURAM ;

NH-77: PARVATHIPURAM – KALIKKAVILAI ;

Elimination of Black Spot in km 12/6 13/0 (Thovalai Puthoour) of NH-47B, Tamil Nadu, Black spot ID No. TN-(02)-001 ;

Rectify Black Spot in km 5/8 to 6/4, Black spot ID No.TN-(02)-008

(Therekalputhur) of NH 47-B (New No.944), Tamil Nadu;

Rectification of Black Spot in km 0/4 to 2/0

(Krishnankovil to Kattayanvilai of NH 47-B (New No. 944), Tamil Nadu;

Expedite Strengthening & improvement of Kanniyakumari Cochi Salem (NH-47);

Four laning of Kerala / Tamil Nadu border to Villukuri Section of NH-47 (Pkg-I): - Length — 22.90 Rms.; Present progress is 72.21% ;

Four Laning of Villukuri to Kanyakumari section of NH-47 & Nagercoil to Kavalkinaru Section of NH-47B (Pkg-II): Length — 37.958 kms.; Present Progress is 75.50% ;

Construction of Bridges / Additional Structures across tanks, water bodies, etc. at 60 locations as per the direction of hon'ble NGT: — Length — 10.360 kms.; Date of Start yet to be fixed and

Resume the stalled Four-laning Project between Kerala / Tamil Nadu Border (Karode) to Kanniyakumar — NH47 - Regarding'.

HON. CHAIRPERSON: I request hon. Members to abide by Rule 349 which states, “A Member shall not leave the seat immediately after his speech.” So many directions and rules are there. Please observe it. I request the hon. Member not to interact with the officials sitting in the official box. It is the prerogative of the Ministers.

Hasnain Masoodi Ji, please start your speech.

13.00 hrs

श्री हसनैन मसूदी (अनन्तनाग) : जनाब, आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांग पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत शुक्रिया देता हूं। अगर मिनिस्टर साहब यहां पर तशरीफ़ रखते, तो बड़ा अच्छा होता। वे तो यहां पर तारीफ ही बटोरते, हर एक सांसद उनकी तारीफ ही करता, लेकिन किसी वजह से वे यहां पर नहीं हैं। जम्मू-कश्मीर राज्य के लिए श्री वी. के. सिंह साहब ही काफी हैं, क्योंकि उनका जम्मू-कश्मीर के बारे में जितना अनुभव है, उतना शायद किसी और का नहीं होगा।

जनाब, इस साल तकरीबन दो लाख करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है, वह बहुत ही महत्वपूर्ण है। मुझे लगता है कि जो टोटल एक्सपेंडिचर है, उसका सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय लगभग 5 प्रतिशत क्लेम कर रहा है। ये तीसरे नंबर पर है। मुझे लगता है कि रक्षा और उपभोक्ता मामलों के बाद तीसरे नंबर पर इतना एक्सपेंडिचर हो रहा है। एक्सपेंडिचर को ध्यान में रखते हुए भी बड़े एंबिशियस प्रोग्राम्स हैं, बड़े एंबिशियस प्लान्स हैं, भारतमाला का प्रोग्राम है, बाकी 25,000 किलोमीटर नेशनल हाइवेज़ का भी प्रोग्राम है, जो कि कैपेक्स तहत राज्यों को एडिशनल फंड्स दिए गए हैं, उसके लिए प्रावधान किया गया है।

जनाब, कुछ विषय हैं, कुछ सेक्टर्स हैं, जो कि चिंता का सबब हैं। एक तो क्वॉलिटी उतनी अच्छी नहीं है। जैसे पहले भी जिक्र किया गया है कि रोड्स की क्वॉलिटी उतनी अच्छी नहीं है, कहा गया है कि पूरे विश्व में हमारे देश की रोड्स की क्वॉलिटी 44वें नंबर पर है, जबकि जर्मनी की

रोड क्वॉलिटी पहले नंबर पर है। उस तरफ ध्यान देने की तवज्जो है कि जो मेंटिनेंस की कॉस्ट है, क्यों वह बढ़ती जा रही है।

जनाब, दूसरी बात यह है कि जो जेस्टेशन पीरियड है, आम तौर पर जहां कहीं भी रोड बनाने का काम शुरू किया जाता है, तो जो उसके टारगेट्स होते हैं, बेंचमार्क्स होते हैं, उनको ऐडहर नहीं किया जा सकता है, क्योंकि साइट क्लीयरेंस की वजह से देरी होती है। वह भी एक बड़ा विषय और बड़ी समस्या है। मेरे मुशाहिदा में यह आया है कि अगर कहीं पर रोड स्वीकृत भी हो जाए, तो उस रोड को बनाने के लिए लोग नहीं आते हैं, क्योंकि कुछ विभागीय परेशानियां हैं, जिनमें ठेकेदार वगैरह रोड्स बनाने के लिए आगे नहीं आते हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र में अनन्तनाग से चट्टबल तक के लिए एक रोड बनना था, हमें तकरीबन एक साल इंतजार करना पड़ा था कि कोई आए और उस रोड का कंस्ट्रक्शन करे। उस तरफ तवज्जो देनी चाहिए, ताकि रोड को बनाने का जो जेस्टेशन पीरियड है, वह कम हो सके।

जनाब, तीसरी बात यह है, क्योंकि इसमें स्टेट का भी रखा गया है कि स्टेट सेक्टर और सेन्ट्रल सेक्टर कितना फंड्स होगा। स्टेट रोड्स और सेन्ट्रल रोड्स के लिए भी प्रावधान रखा गया है, लेकिन सीआरएफ रिलीज नहीं होता है। उसमें बड़ी देरी लगती है, जिस वजह से वहां के रोड्स वगैरह बनाने का जो भी प्लान होता है, वह वहीं का वहीं रहता है। यह मोटी-मोटी चुनौतियां हैं, लेकिन बाय एंड लार्ज जो डॉयरेक्शन है और the kind of commitment of the hon. Minister has, उसको सब एप्रिशिएट करते हैं। अभी वह श्रीनगर तशरीफ़ लाए थे, वहां पर उन्होंने रोड का इफ्तार किया था, मैं भी उसमें शामिल था। तब वहां उनके नोटिस में लाया गया था कि जम्मू-कश्मीर राज्य के सामने रोड के हवाले से कुछ चुनौतियां हैं।

जनाब, हमारी सबसे बड़ी समस्या एनएच - 44 की है। जम्मू और श्रीनगर के बीच की जो लाइफलाइन है, वह तीन महीनों में करीब डेढ़ महीने बंद रहती है। अगर आप देखेंगे कि रोड्स पर जो एक्सीडेन्ट्स होते हैं, उसमें जो दुर्घटनाएं होती हैं, जो फैटल एक्सीडेन्ट्स होते हैं, उसमें या तो डोडावाला रोड या एनएच - 44 वाला रोड पूरे मुल्क में सबसे आगे है। वहां कितने फैटल

एक्सीडेन्ट्स होते हैं। अब कैसे काम चलेगा? जो मेन लाइफलाइन है, अगर वह तीन महीने में कुल मिलाकर डेढ़ महीने बंद रहेगी, तो फिर कैसे काम चलेगा? मैंने मिनिस्टर साहब को यह तजवीज़ दी थी कि आप रामबन और बनिहाल के बीच एक एलिवेटेड रोड बनाइए।

जनरल साहब जानते हैं। वहीं सबसे बड़ा सेक्टर है। ऐसा नहीं है कि वहां पर कुछ नहीं हुआ। वहां पर दो चेनानी की टनल्स बन गई है। काजीगुंड की टनल बन गई। वहां बहुत कुछ हुआ है। मैं कहना चाहता हूँ कि आप इस सेक्टर में एलिवेटर बनाइए। आप हिल्स को डिस्टर्ब कर रहे हैं। आए दिन हिल्स में सॉइल इरोजन हो रहा है। सर, आप टोपोग्राफी जानते हैं इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि वहां पांच टनल्स की जरूरत है, जिसकी तरफ मिनिस्टर साहब तवज्जो देंगे। एक, देसा-कापरान टनल है, इससे डोडा का जो कास्तीगढ़ का इलाका है, वह सारा कश्मीर वैली के साथ जुड़ जाएगा। देसा-कापरान की शुरूआत हो चुकी है तो मुझे लगता है कि उस पर फोकस करने की जरूरत है। ऐसे ही एक जाजरान टनल है। आप राजौरी पुंछ को अनंतनाग के साथ मिला रहे हैं, जबकि 6 महीने तक तो वह रोड ही बंद रहती है। आप खुद जानते हैं कि 11 हजार फुट ऊंचाई पर पीर पंजाल सुरंग है। मुझे लगता है कि जाजरन टनल के लिए टेन्डर हुआ है और डीपीआर भी बना है, लेकिन वहां धीमी गति से काम चल रहा है। इसके अलावा राजधानी टनल है। आप खुद जानते है कि गुरेज में कितनी कठिनाई है। वहां पर आप खुद भी रहे हैं। बांदीपोरा से गुरेज तक बहुत कठिनाई है। गुरेज में तो एक पेशेंट के लिए भी हेलीकॉप्टर भेजना पड़ता है। वहां पर अभी क्लकर्स की रिक्रूटमेंट निकली थी तो रिक्रूटमेंट के लिए वहां पर बच्चों को हेलीकॉप्टर से ले जाना पड़ा, ताकि वे उसमें पार्टिसिपेट कर पाएं। वहां इतनी मुश्किल है। अगर आप राजधानी टनल बना देंगे तो अच्छा होगा। Again, I am bringing up Titwal and Kupwara. How many road accidents do we come across?

आपको पता होगा कि साधना पास पर कितनी जानें जाती हैं। इस टनल को तवज्जो देने की जरूरत है। इसके अलावा देसा टनल का बहुत महत्व है। मैं कहना चाहता हूँ कि इन एरियाज़ में, जम्मू कश्मीर जैसे इलाके में रोड कनेक्टिविटी और ज्यादा अच्छी होनी चाहिए। यह सारा

एरिया हिली है। जो लोअर हिमालयाज़ हैं, पीर पंजाल की सुरंग है तो वहां और ज्यादा यातायात का आवागमन हो। एक बड़ी समस्या है कि वहां पर रेल नहीं जाती है। जब एनएच 44 तीन महीने या दो महीने के लिए बंद रहता है तो सारा फूड वहां पड़ा रहता है, सड़ता रहता है और उसको लेने के फेयर में भी बढ़ोतरी हो जाती है।

इसके अलावा दो-चार विषय और हैं। मिनिस्टर साहब समझेंगे कि मैं क्या कहना चाहता हूँ। मैंने देसा-कापरान टनल का जिक्र किया है। इसके अलावा लहन दजन से बटनूर, जो कि पहलगांव से त्राल के लिए जाएगी। इससे अमरनाथ की यात्रा और वहां का यातायात ठीक हो जाएगा। यह शुरू हो जाएगी तो त्राल वैली में जाएगी और वहां से पश्तून-क्रिव वाले रोड से मिल जाएगी, जिससे वह सारा इलाका 25 किलोमीटर पहले आ जाएगा। इसके अलावा लेथपोरा से पांथा चौक तक बाय पास का विषय है, क्योंकि इसी पर आर्मी के लिए व्यवस्था है।

इसी पर इंडस्ट्रियल एक्टिविटी होती है और माइनिंग भी इसी रोड पर हो रही है। इसलिए जरूरत है कि हम इसको बाय पास एनएच 44 में कन्वर्ट करें। सर, इसके अलावा संगम से लासीपोरा का विषय है। संगम से जो बड़े-बड़े ट्रक जाते हैं, चूँकि लासीपोरा एक इंडस्ट्रीयल एरिया है इसलिए उसके लिए जरूरत है कि उस रोड का स्टेटस बढ़ाया जाए और मिनिस्टर साहब ने वादा किया है कि 'भारतमाला' के तहत इसके लिए फंड्स प्रोवाइड किया जाएगा। मुझे उम्मीद है कि मैंने जिसके लिए रिक्वेस्ट की है, उसे मिनिस्टर साहब पूरा करेंगे। इसी तरह से आपने 7 हजार 270 करोड़ रुपये रोड सेफ्टी के लिए अलॉट किए हैं, जो कि बहुत कम फंड है। वहां पर जो कैजुअल्टीज़ होती हैं, आप उनके डिपेंडेंट्स के लिए कोई प्रोविजन कीजिए।

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद): सभापति महोदय, आपको धन्यवाद देते हुए, मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग पर हो रही चर्चा के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि इस मंत्रालय के काम की जितनी चर्चा की जाए और इस मंत्रालय की जितनी प्रशंसा की जाए, वह कम होगी। माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय मोदी जी, माननीय मंत्री गडकरी जी और माननीय राज्य मंत्री जनरल वी.के. सिंह साहब के नेतृत्व में इस मंत्रालय के माध्यम से देश के अंदर सड़क निर्माण के क्षेत्र में, देश के इस कोने से लेकर उस कोने तक, यानी हर क्षेत्र में जिस तरह से तेज गति से काम हुआ है, उसकी प्रशंसा पूरा देश करता है, सारे लोग करते हैं। यहां तक कि विपक्ष के मेरे साथी भी इसकी आलोचना नहीं करते, इसकी शिकायत नहीं करते हैं, लेकिन चूंकि काम हो रहा है, इसलिए हमारे विपक्ष के भाई भी कोई नई मांग रखते हैं, कोई नया सुझाव देते हैं, ताकि जब देश में सड़क के क्षेत्र में इतना काम हो रहा है तो उनके इलाके में भी अच्छी सड़कें बन जाएं। इस बात के लिए मैं विशेष तौर पर आदरणीय गडकरी जी और आदरणीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, मुझसे पूर्व के कई वक्ताओं ने आंकड़ों के साथ बड़े विस्तार से चीजों को सदन के अंदर रखा है। मैं न तो उन आंकड़ों को दोहराना चाहता हूं और न मैं बड़े विस्तार में जाना चाहता हूं, क्योंकि जब हर तरफ प्रशंसा ही प्रशंसा है तो फिर उसमें लोक सभा के समय के महत्व को समझना चाहिए। … (व्यवधान)

माननीय सभापति: उस प्रशंसा को सुनने के लिए मंत्री जी यहां नहीं हैं।

श्री सुशील कुमार सिंह: सर, उन तक बात पहुंच जाएगी।

HON. CHAIRPERSON: The hon. Minister should be present in the House.

श्री सुशील कुमार सिंह: उन तक बात पहुंच जाएगी और जनरल वी.के. सिंह साहब तो यहां हैं ही।

माननीय सभापति: जनरल वी.के. सिंह जी यहां हैं।

श्री सुशील कुमार सिंह: सर, मैं आपके माध्यम से दो-तीन बातें कहना चाहूंगा। एक, बिहार में एक नेशनल हाइवे है, जिसका नम्बर है – 139, जो बिहार की राजधानी पटना से शुरू होकर, बिहार के कई जिलों जैसे पटना, अरवल, औरंगाबाद से होते हुए झारखण्ड की सीमा में प्रवेश करता है और झारखण्ड के पलामू जिले में समाप्त होता है। यह सड़क सीधे तौर पर तीन राज्यों को जोड़ती है। बिहार को सीधे-सीधे झारखण्ड और छत्तीसगढ़ से जोड़ने वाली इस महत्वपूर्ण सड़क के फोरलेनिंग का प्रस्ताव मैंने काफी पहले मंत्रालय को दिया और बिहार सरकार से भी लिखित रूप में आग्रह किया। मेरे ही आग्रह पर बिहार सरकार ने इस सड़क के फोरलेनिंग का प्रस्ताव भी केन्द्रीय मंत्रिमंडल, भारत सरकार को भेजा है।

जहां तक इस सड़क पर पैसेंजर कार यूनिट (पीसीयू) का सवाल है, सड़कों की फोरलेनिंग करने के भारत सरकार का जो क्राइटेरियन है, वह 10 हजार पीसीयू है, लेकिन इस सड़क पर पीसीयू 12 हजार है और यदि अभी सर्वे किया जाए तो यह पीसीयू करीब 18 हजार हो जाएगा।

महोदय, इस सड़क पर दो चक्के की सवारी साइकिल से लेकर बाइक तक, अनेक चक्कों वाली सवारियां, पैसेंजर गाड़ियां, मालवाहक गाड़ियां और फोर व्हीलर्स चलते हैं। इस सड़क पर इतना दबाव है कि हम लोग जब अपने जिला मुख्यालय औरंगाबाद से पटना जाते हैं, जिसकी दूरी मात्र 140 किलोमीटर है, उसमें चार घण्टे का समय लगता है। जब हम लोग अपने शहर से झारखण्ड, कोलकाता या दिल्ली की ओर आते हैं तो एवरेज स्पीड 100 किलोमीटर प्रति घण्टा होती है, लेकिन जब पटना जाते हैं तो यही एवरेज सपीड 35 किलोमीटर प्रति घण्टा हो जाती है। वहां एक्सीडेंट्स भी बहुत बड़ी संख्या में हो रहे हैं। चूंकि इस सड़क पर इतनी भीड़ है कि दुघटना होना स्वाभाविक है। मेरा निवेदन यह है और मैं आशा करूंगा कि जब माननीय मंत्री जी का जवाब आए तो उसमें इस बात की घोषणा हो कि इस सड़क को फोरलेन किया जाएगा। इससे मुझे खुशी होगी।

चूंकि, यह सड़क सारा क्राइटेरिया फुलफिल करती है, कोई इफ-बट नहीं है, कोई कारण नहीं है कि यह सड़क फोर लेन न हो।

महोदय, इसके साथ-साथ और दो सुझाव हैं, कोई नई मांग नहीं है । नेशनल हाइवे-19 दिल्ली से कोलकाता जाता है । माननीय मंत्री जी की देखरेख में और उनकी समीक्षा के बाद वाराणसी से धनबाद तक सिक्स लेनिंग का काम तेज गति से शुरू हुआ है, क्योंकि यह काम कई वर्षों से बहुत विलंबित था, रुका हुआ था। अभी मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि इस में तेज गति से काम शुरू हुआ है, लेकिन वर्तमान में सड़क थोड़ी खराब है । सासाराम टोल से लेकर डोभी, डोभी दिल्ली से लगभग 1020 किलोमीटर की दूरी पर होगा, इसके बीच में सड़क थोड़ी अच्छी नहीं है । मैं आपके माध्यम से उनका ध्यान आकृष्ट कराते हुए कहना चाहूंगा कि इसकी स्थिति को बहाल किया जाए। माननीय प्रधान मंत्री जी, इस मंत्रालय और माननीय मंत्री जी की जो छवि है, उसके अनुरूप यह सड़क हो । गया से वाराणसी जाने में एक व्यक्ति को चार-चार जगह टोल देना पड़ता है, चार जगह टोल देने के बाद भी अगर उसके मुताबिक सड़क न मिले तो सुनने में थोड़ा अच्छा नहीं लगता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसकी स्थिति को अच्छी किया जाए।

इसके साथ-साथ, मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि पहले से ही इस मंत्रालय में बहुत बड़ी संख्या में अच्छी गुणवत्ता वाली सड़कों का निर्माण हो रहा है, लेकिन इस बार के बजट में हमारे प्रधान मंत्री जी के निदेश के तहत जिस प्रकार ज्यादा बजट इस मंत्रालय को दिया गया है, तो लोगों की उम्मीद भी जग गई है। हमारे क्षेत्र से गुजरने वाली एक नई सड़क की घोषणा हुई है। वारणसी से कोलकाता, एक बिल्कुल नया ग्रीनफील्ड एलाइनमेंट के साथ सड़क का निर्माण करने की घोषणा मंत्रालय ने की है, जिस पर 24 हजार करोड़ रुपए खर्च होंगे । मैं इसके लिए उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और यह कहना चाहता हूं कि इसका निर्माण कार्य जल्द से जल्द शुरू किया जाए। इसको लेकर हमारे इलाके, झारखंड, और बंगाल के लोगों में बड़ी खुशी की लहर है।

मैं पुन: एक बार आपके माध्यम से निवेदन करता हूं कि एनएच-139 पटना-अरवल-औरंगाबाद-हरिहरगंज से लेकर पड़वा मोड़, पलामू जिला, झारखंड में एक जगह है, इस सड़क को निश्चित रूप से फोरलेन करने की घोषणा सुनने के लिए आशान्वित हूं। धन्यवाद।

SHRI P. VELUSAMY (DINDIGUL): In India, the majority infrastructure is used for transporting 60 per cent of goods, 85 per cent of passenger traffic but in reality, only 2 per cent of the road network carries around 40 per cent of the total road traffic. As on March, 2019, our country had 1.3 lakh kilometres of National Highways and 1.8 lakh kilometres of State Highways. A portion of cess collected on petrol and diesel has been earmarked for the development of National Highways and State Highways and the amount pending in the fund is non-lapsable. The funds are being transferred to NHAI, the State Governments, and the Union Territories for the development of road infrastructure and other projects like ports, railway tracks, and airports. For 2022-23, the transfer from CRIF towards the Ministry is estimated at Rs 1,59,616 crore. This is 61 per cent more than the Revised Estimate in 2021-22 of Rs. 99.239 crore.

Sir, the Kodaikanal - Munnar Road (Old SH -18) is located in my Dindigul Parliamentary Constituency and spread over Theni district of Tamil Nadu and Idukki District of Kerala. The road is situated at an elevation of 2,480 metres, which is 8,140 ft.

It was one of the highest roads in India south of Himalayas prior to its closure in 1990. The old road is in a very bad condition and is not usable for any kind of transport owing to damages and overgrown vegetation in most of the areas. This project is to be taken under CRIF scheme.

While the NHAI is developing 3500 km of national highways in Tamil Nadu, it has completed only 125 km of project length. The Ministry should take

steps to speed up the work of remaining 2214 km of ongoing projects on war footing. To speed up the four-lane project under Bharatmala, include 7.3 km elevated four-lane bridge connecting the Pandiyan Hotel Junction with Chettikulam and widen the existing 33.4 km two lanes into four lanes from Chettikulam to Natham on NH 785.

Lastly, Sir, there is a major junction on Tiruchi-Dindigul highway at Seelapadi of 417.2 km which was built by NHAI. An under pass needs to be built on this highway at Seelapadi crossing for the benefit the local people.

Thank you.

श्री देवजी पटेल (जालौर): माननीय सभापति महोदय, मैं भारत सरकार द्वारा बजट में पेश की गई सड़क परिवहन और राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

मैं आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, आदरणीय श्री नितिन गडकरी जी और विराजमान श्री वी.के. सिंह जी को धन्यवाद देता हूँ। इन्होंने विगत् सात साल में, परिवहन के क्षेत्र में, सड़कों पर विशेष रूप से जोर दिया और पूरे भारत में सड़कों का एक जाल बिछाया। मैं सम्माननीय भारत रत्न अटल बिहारी वाजपेयी जी को याद करता हूँ, जिन्होंने प्रधानमंत्री सड़क योजना शुरू की और हमारे गांवों को जोड़ा। मैं एक ग्रामीण पृष्ठभूमि से आता हूँ। उस समय हम लोग काली सड़कें देखते थे। वैसे तो मेरा निवास अहमदाबाद है, लेकिन जब मैं अहमदाबाद से सांचोर आता था, तो हम सोचते थे कि बीच में हॉल्ट करें, उसके बाद हम आगे प्रवास करें। लेकिन उस समय श्री अटल जी ने गुजरात का नैशनल हाइवे बनाया, बाद में आदरणीय मोदी जी और श्री गडकरी जी ने पूरे देश में हाइवेज के निर्माण का कार्य किया। भारत की जो परिकल्पना थी, वह हमारे सामने पेश की। मेरे क्षेत्र के बहुत-से लोग प्रवासी हैं।

13.23 hrs (Shri Kodikunnil Suresh *in the Chair*)

जब मैं यहाँ सामने विपक्ष में बैठता था तब मैं कई बार मांग करता था। मैं कहता था कि जहाँ न पहुंचे रेलगाड़ी, वहाँ पहुंचे मारवाड़ी। हम लोग वहाँ पहुंच गए थे, लेकिन वापस आने के लिए हमारे क्षेत्र में रेलगाड़ी नहीं थी। माननीय मोदी जी की सरकार वर्ष 2014 में आई और सरकार के आने के बाद जो नैशनल हाइवेज बनने शुरू हुए, तो अब हमारे यहाँ लोग रेलगाड़ी की कम चर्चा करते हैं। अब लोग वहाँ से बाई रोड निकलते हैं और सीधे हमारे क्षेत्र में आ जाते हैं। यहाँ पर अपना काम निपटाकर वे वापस अपनी कर्म भूमि में पहुंचकर अपना व्यापार और व्यवसाय करना शुरू कर देते हैं। इसके लिए भी मैं इनको धन्यवाद दूँगा। मैं ज्यादा आंकड़ों में नहीं जाऊँगा।

पिछले साल के मुकाबले जो 68 हजार करोड़ रुपए ज्यादा दिए हैं, उसमें मेरे क्षेत्र के ऊपर भी थोड़ा-सा नजर रखें। मैं श्री वी.के. सिंह साहब से निवेदन करना चाहूंगा कि उसमें कुछ हिस्सा हमारे क्षेत्र के लिए रख लें, तो हमारा और उद्धार हो जाएगा। इसमें चुरू को भी ले लीजिएगा।

इसके साथ ही, मैं जीरो फ्यूल पॉलिसी की बात कहूँगा। मुझे बहुत खुशी होती है, आज इलैक्ट्रिक गाड़ियाँ आनी शुरू हुई हैं, जो तीन-चार सौ किलोमीटर चलती हैं। अगर सड़क अच्छी होगी, तो आने-जाने में जो फ्यूल की बर्बादी हो रही थी, उसमें भी बहुत फायदा होगा। जैसे श्री गडकरी जी कहते थे और उन्होंने जो आंकड़े दिए थे कि 50 पैसे या एक रुपये में यह चलेगा। आज सही मायने में भारत में सारे फ्यूल्स को नीचे लाने का कार्य भी इस मंत्रालय ने किया है। मैं इसके लिए भी इनको धन्यवाद दूँगा।

एक नया विषय आया है, जो 'नेशनल रोपवे डेवलपमेंट प्रोग्राम' का है। इसके तहत वर्ष 2022-23 में 60 किलोमीटर की आठ परियोजनाओं के कॉन्ट्रेक्ट दिए गए हैं और आगे इस पर कार्य किया जा रहा है। मैं इसके लिए भी गडकरी जी को धन्यवाद दूंगा, क्योंकि नेशनल रोपवे डेवलपमेंट प्रोग्राम को अगर हम पर्यटन की दृष्टि से देखें, तो उसमें भी बहुत बढ़ावा मिलेगा। राजस्थान में भी यह विषय चला था कि पयर्टन की दृष्टि से जो भी राजस्थान में बाहर से आता है, वह राजस्थान में पयर्टन स्थलों से होते हुए गुजरना पसंद करता है।

हमारे यहां माउंट आबू है, जो राजस्थान का कश्मीर कहलाता है। इस माउंट आबू के जैसा ही एक मिनी माउंट आबू मेरे रानीवाड़ा विधान सभा क्षेत्र में जसवंतपुरा का फोर्ट है। इसके पास में ही जालौर का एक फोर्ट है, जिसके लिए केंद्र सरकार ने पैसे दिए थे, लेकिन जो टेंडर आमंत्रित करते हैं, उसके पास शायद कुछ पैसे नहीं है, कुछ धन की कमी है। मैं वी. के. सिंह साहब से यह निवेदन करूंगा कि इसको भी लिया जाए, ताकि पर्यटन की दृष्टि से मेरे यहां के जो लोग हैं, उनको भी कुछ न कुछ लाभ मिले, क्योंकि जालौर में बहुत बड़ी इंडस्ट्रीज वगैरह नहीं हैं। हम लोग प्रवास के तौर पर इस पर ज्यादातर डिपेंडेंट हैं, इसलिए मैं इसकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा।

इसके साथ ही मैं अपने क्षेत्र के कुछ विषय माननीय मंत्री महोदय के सामने रखना चाहूंगा। हमारे यहां उदयपुर में एक नेशनल हाईवे का उद्घाटन हुआ था, जिसका सम्माननीय गडकरी जी उद्घाटन करने आए थे। उन्होंने तब सैद्धांतिक रूप से एक घोषणा भी की थी कि मेरे यहां रोहट से लेकर सांचोर, जालौर-करडा होते हुए नेशनल हाईवे बनाया जाएगा, क्योंकि एकदम पाकिस्तान से सटा हुआ सांचोर विधान सभा क्षेत्र है। एक साइड में गुजरात का पूरा बॉर्डर लगता है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा। … (व्यवधान) यदि माननीय मंत्री जी लिखेंगे, तो मैं निवेदन कर लूं, क्योंकि मंत्री जी, अगर 68 हजार किलोमीटर में से यह हिस्सा बन जाए, तो मेरा काम हो जाएगा। … (व्यवधान)

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि उस समय जो घोषणा हुई थी, उसमें रोहट से करडा होते हुए सांचोर का जो नेशनल मार्ग है, उसको आप 'गतिशक्ति' में समावेश करें, तो मेरे क्षेत्र की पांचों विधान सभाओं से होते हुए यह राष्ट्रीय राजमार्ग हमारे लिए बहुत काम आएगा। इससे मेरा संभाग जुड़ता है, राजस्थान की राजधानी जुड़ती है और दिल्ली, जो देश की राजधानी है, वह भी जुड़ती है। मैं आपको 100 परसेंट गारंटी देता हूं कि उस मार्ग को आप बाद में छ: लेन करने का प्रस्ताव रखेंगे, क्योंकि वहां से बहुत ज्यादा ट्रैफिक गुजरता है। मैं आपसे इतना निवेदन करना चाहूंगा।

इसके साथ ही सांचोर में एक ब्लैक स्पॉट है, जिसके लिए गडकरी जी ने कहा था कि सांसदों के सुझाव से ब्लैक स्पॉट चयनित किए जाएं। ये जो ब्लैक स्पॉट्स हैं, जहां ज्यादा एक्सीडेंट्स होते हैं, उन ब्लैक स्पॉट्स को वहां से खत्म किया जाए। मैंने आपको पहले भी ब्लैक स्पॉट्स के बारे में जरूर बताया था, जिसके लिए आपने एक ब्रिज बना दिया। मैं अब यह निवेदन करता हूं कि रानीवाड़ा-सांचोर, जो चार लेन का रास्ता है, वहां ज्यादा तो नहीं, लेकिन पंद्रह दिनों में एक एक्सीडेंट जरूर होता है, जिसमें एक जान चली जाती है।

सभापति जी, मैंने कई बार अधिकारियों से निवेदन किया है कि इसे ब्लैक स्पॉट घोषित करके वहां एक ब्रिज बनाया जाए। आप एलिवेटेड ब्रिज बनाएंगे तो आपको धन्यवाद है, क्योंकि

वहां मुख्य बाजार है। यदि ब्लैक स्पॉट की जगह यहां ब्रिज बन जाएगा, तो हमारे निवासियों की जान नहीं जाएगी। एनएच-168 रोड गुजरात में है। वहां झेरड़ा गांव भी है। गुजरात डीसा, धानेरा के आगे झेरड़ा से आगे सिरोही में यदि एनएच मिलाया जाए, तो रेवधर और मंडार दो बड़े कस्बे हैं, उनके बीच में से यह हाईवे निकलता है। इस कारण वहां कई लोगों की जान गई है, कई छोटे बच्चे ट्रकों और बड़े व्हीकल्स की चपेट में आ जाते हैं। यदि इसे बॉयपास करेंगे, तो यह भी अच्छा होगा। कांडला जाने के लिए यह राजमार्ग है और कांडला पोर्ट के लिए जो बड़े कंसाइनमेंट हैं, वे वहीं से निकलते हैं। इस कारण इसे बनाना बहुत जरूरी है। झेरड़ा से लेकर सिरोही मार्ग तक वॉया रेवधर और मंडार बॉयपास बनाने की जरूरत है।

सभापति जी, मैं एक विषय और रखना चाहता हूं कि मैंने कई प्रस्ताव भेजे हैं कि केंद्रीय सड़क निधि के तहत भीलमाल, पुनासा, मेठी, बेरी, कालंदी, मानसिंह रोड आदि के काम को किया जाए। मुझे पूर्ण आशा है, आशा ही नहीं पूरा विश्वास है, जैसा सुशील सिंह जी ने कहा कि हमें यदि छोटी-छोटी सड़कें भी मिल जाएंगी, तो हमारा उद्धार हो जाएगा और हमारा क्षेत्र सही मायने में विकास के पथ पर चलने लगेगा। मैंने पहले ही कहा कि हमारा रेगिस्तानी क्षेत्र है और किसान से जुड़ा क्षेत्र है। यदि किसानों को ये छोटी सड़कें मिल जाएंगी, तो उन्हें बहुत लाभ होगा और उनके बच्चे जो व्यापार करना चाहते हैं, वे व्यापार करने के लिए छोटे-छोटे कस्बों में जा सकेंगे। मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि हमारे यहां से 'भारत माला' परियोजना निकाली है। यह योजना विकास के काम में आएगी।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

श्री देवजी पटेल: सभापति जी, 'भारत माला' योजना की बात कहना चाहता हूं। यह योजना में हमारे लिए यह आफत हो गई कि किसान को बहलाकर भूमाफियाओं ने डीएलसी का रेट बढ़ने नहीं दिया। विधान सभा में गहलोत सरकार ने डीएलसी घटा दी। यहां से नितिन गडकरी जी ने गहलोत सरकार से कहा था कि आप जो पैसा किसान को 'भारत माला' योजना के तहत देना चाहते हैं, वह आप लिखकर भेजें। हम वह पैसा देने के लिए तैयार हैं लेकिन वहां की सरकार वह पैसा नहीं दे

रही है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि डीएलसी के लिए कुछ किया जाए, क्योंकि इस वजह से किसान बर्बाद हो रहा है। आठ लाख की जमीन की केवल 25 हजार डीएलसी मिल रही है। यह किसान के साथ सरासर अन्याय हो रहा है। आप चाहे तो देख सकते हैं कि किसान बर्बादी की और जा रहा है। उसके साथ दस-दस मीटर की जमीन आपने ले रखी है। मैं सिर्फ एक सर्विस रोड मांग रहा हूं, जहां केवल ट्रेक्टर चल सके।

माननीय सभापति : समाप्त कीजिए।

श्री देवजी पटेल: सभापति जी, मैं अपनी बात समाप्त करने जा रहा हूं। मैं यह कह रहा हूं कि दस मीटर की जो जमीन आप ले रहे हैं, वह आपके किसी काम की नहीं है। यदि उस जमीन से किसान अपना ट्रेक्टर लेकर खेत में जाएगा, तो दूसरे किसान से झगड़ा नहीं होगा और वह किसान अपनी जमीन की बुआई कर सकेगा। ऐसा करने से हमारा अन्नदाता सुखी हो जाएगा।

सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

SHRI P. RAVINDHRANATH (THENI): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me the opportunity to speak on the Demand for Grant.

First of all, let me acknowledge the fact that we have an immensely future-savvy hon. Minister of Road Transport and Highways who embraces innovative and, at the same time, sustainable modes of infrastructure development aligning with the vision of our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi Ji. We must appreciate that our hon. Minister, Shri Nitin Jairam Gadkari Ji's innovative conceptions are fast transforming the Ministry of Road Transport and Highways into the leading engine of growth.

Sir, having recognised the significance of this sector in nation building, our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi Ji envisioned the PM Gati Shakti – National Master Plan to bring about synergy between infrastructure and logistics across the length and breadth of India. Through the PM Gati Shakti – National Master Plan, our national highways network will be expanded by 25,000 kilometres in 2022-23, with an outlay of Rs. 20,000 crore.

Similarly, the Bharatmala Project -- with a project outlay of Rs. 5.35 lakh crore as launched by our Government -- is aimed at bringing smooth connectivity across the nation with improved roads and infrastructure. It is quite encouraging to see that Rs. 1,34,015 crore allocation towards NHAI -- which also includes the Bharatmala Pariyojana -- is the highest ever allocation standing at 67 per cent among the major Heads.

I am hopeful that States like Tamil Nadu, with a strong industrial and agricultural base, will receive its due share in the allocation.

Sir, I wish to request that southern districts of Tamil Nadu may be paid more attention while sanctioning projects as it will help in the economic advancement of this region.

Sir, in my Parliamentary Constituency – Theni, the pre-construction work of the four lane section of NH-85 between Usilampatty to Bodinayakkanur is pending approval of the Land Acquisition Committee. I wish to request the hon. Minister Shri Nitin Gadkari Ji to kindly intervene and ensure the speedy sanctions and clearances for this project.

As an extension of the above NH-85 projects I request the Government to sanction a fresh DPR for the 25 km green-field project connecting this NH-85 from Usilampatty to NH-7 in Madurai which passes through the new AIIMS sanctioned in Madurai so that the entire project gets upgraded as a utility corridor.

Similarly, Sir, there is NH-183 from Dindigul to Kumily passing through my Theni Constituency which is operating as two-lane highway. However, over the years, the traffic along this Nation Highway has increased manifold with over 20,000 PCU (Passenger Car Unit) per day. With increased traffic, major accidents along this line have become routine. Ten black spots have been reported along this road.

Sir, it is my humble request that Hon. Minister may kindly sanction a new Green field four-lane project connecting Dindigul and Kumily though Theni District.

Sir, with this region being located along active tourism circuit and with the famous pilgrim shrines of Palani and Sabarimala critically dependent on this inadequate roadway for connectivity between Kerala and Tamil Nadu, a new four-lane will significantly help in providing the much needed logistic connectivity alongside economic development of the region.

I also wish to mention here that several projects have been stalled or delayed indefinitely. In my Theni Parliamentary Constituency itself, the Sakkulathumettu Road project remains a dream for more than four decades pending for approval of forest department. I am of the opinion that development should be sustainable and should not be at the cost of destroying our environment. However, as our hon. Prime Minister Shri Narendra Modi envisages, more innovative techniques should be smartly integrated to balance infrastructural landscape with environmental protection. I wish to congratulate our hon. Minister of Road, Transport and Highways Shri Nitin Gadkari ji on the innovative and novel elevated National Highway 44 passing through the Pench Tiger Reserve in Madhya Pradesh benefitting not only humans in the region but also helping to protect animals thriving around the NH-44.

On similar lines, I wish to request sanctioning DPR for a National Highway connecting NH-183 in Tamil Nadu and NH-185 in Kerala benefitting both people as well as the wild animals in the region.

I also wish to suggest that much higher share may be allocated to heads like ‘maintenance and road safety’ that would increase the lifespan of roads as well as the motorists.

Similarly, contemporary technologies including artificial intelligence may be incorporated to improve the efficiency of the existing transportation infrastructure through real time traffic flow management.

With this, I wish to conclude by extending my support for the Demand for Grants for the Ministry of Road Transport and National Highways for the period 2022-23.

Thank you very much.

***श्री हँसमुखभाई एस. पटेल (अहमदाबाद पूर्व):** मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की वर्ष 2022-23 की अनुदान मांगों पर अपने विचार रखता हूं ।

देश के आदरणीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदीजी के नेतृत्व में हमारी सरकार सड़क परिवहन और राजमार्ग क्षेत्र में नए सीमाचिन्ह हांसिल कर रही है। अभूतपूर्व परिवर्तन हम लोगों को देखने को मिला है। सच में देश बदल रहा है। खराब सड़कों का युग समाप्त हो गया है। पूरे भारतदेश में पूरब से पश्चिम तक उत्तर से दक्षिण तक सड़कों का पूरा जाल बिछा हुआ है इसलिए मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र भाई मोदी जी, आदरणीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री जी गडकरी जी और आदरणीय श्री वीके सिंह जी के द्वारा लगातार पूरे देश के अंदर सड़क परिवहन और राजमार्ग के क्षेत्र में जो काम हो रहा है उसके लिए माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र भाई मोदी एवं माननीय मंत्री जी की जितनी प्रशंसा की जाए वह कम है। मैं इसके के लिए सरकार को बधाई देता हूँ।

वर्ष 2022-23 के लिए केंद्रीय बजट से 1,99,108 crore करोड़ रुपिया अवंटित किए गए हैं यह अब तक का सबसे अधिक बजट है वर्ष 2014 तक हमारे देश में कुल 91,287 किलोमीटर सड़कें थी। आज की तारीख तक 1,41,190 किलोमीटर तैयार हो चुकी है जमाने में 11 किलोमीटर सड़क बन रही थी और अब वह बढ़कर 37 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से बन रही है। एक्सप्रेस वे के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और 2022-23 में 25000 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्गों का काम पूरा करना है। यूनिफाइड लॉजिस्टिक इंटरफेस प्लेटफार्म तैयार करना है जिससे सभी ऑपरेट मोड ऑपरेटरों में डाटा विनिमय हो सके। यात्रियों की निर्बाध यात्रा के लिए ओपन सोर्स मोबिलिटी का भी निर्माण किया जाएगा। पीपीपी मॉडल के तहत चार मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक पार्क की स्थापना की जाएगी वह 2022-2023 में कार्यान्वित हो जाएगा। उसके लिए

* speech was laid on the Table

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र भाई मोदी एवं माननीय मंत्री जी की जितनी प्रशंसा की जाए वह कम है। मैं इसके के लिए सरकार को बधाई देता हूँ।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र अहमदाबाद पूर्व के विकास हेतु कुछ महत्वपूर्ण विषय उठाना चाहता हूं जिन्हें सरकार अपनी योजना में शामिल करती है तो इससे कुंजाड़ गांव की जनता की परेशानियां दूर हो सकेंगी। मेरे संसदीय क्षेत्र अहमदाबाद ईस्ट में अहमदाबाद इंदौर राष्ट्रीय राजमार्ग नंबर 59 प्रसार हो रहा है वहां पर कुंजाद गाँव बसा हुआ है। हाईवे पर समांतर सर्विस रोड नहीं दिया गया है। उसकी वजह से ग्रामीण जनता बहुत परेशान हो रही है। यदि कुंजादगांव पर हाईवे समांतर सर्विस रोड दिया जाए तो ग्रामीण जनता को आवागमन में परेशानियां दूर होंगी और अकस्मात रोके जा सकेंगे।

मैं एक बार पुनः माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता है।

*[*]**SHRI DIPSINH SHANKARSINH RATHOD (SABARKANTHA)**: I would like to express my views on the demands for grants of the budget 2022-23.

I would like to express my gratitude to Hon. Prime Minster and Hon. Minister for Roads, Transport & High ways for special consideration for development of Highways in my Sabarkantha Lok Sabha Constituency. (Gujarat).

The Central Government develops and maintains NHs through the NHAI. In 2022-23. NHAI has been allocated Rs. 1,34,015 crore, which is 106% more than the revised estimate of 2020-21.

In 2022-23, the Ministry of Road Transport and Highways has been allocated nearly Rs. 68,000 crore more than the revised expenditure in 2021-22. In absolute terms, this is the highest increase (from revised estimates of 2021-22) among all ministries in 2022-23. Nearly all of this additional allocation has been earmarked for investment in NHAI. After many years, NHAI will not have any borrowings, and rely entirely on budgetary resources. As of November 2021, NHAI'S total debt stood at Rs 3.38 lakh crore (1) This is nearly 150% more than the allocation to NHAI in 2022-23.

In the budget, the finance minister has come up with new plans.

PM Gati Shakti Master Plan for Expressways; The National Highways network and Rs. 20,000 crore will be mobilize through innovative ways of financing to complement public resources.

---

[*]Speech was laid on the Table.

I would like to to thank our hon. Roads, Transport and Highway Minister and his entire team for having nice development plan.

In my Sabarkantha Loksabha Constituency, Ministry has announced the road conversion from four lane into six lane from Chiloda (Gandhinagar) to Shamiaji.

The major part of the high is in Sabarkantha which connects Himmatnagar. The road construction process is very much slow and people are having lot of problem. I request the ministry for the fast process of the road construction and do needful for the same.

Upon consideration of above request those would be an additional source of revenue to the Roads, Transport and Highway ministry as well as means of travel to the habitants of Sabarkantha.

Keeping in view of support of the Ministry of Roads, Transport and Highway in the past and hoping of considering to implement the pending requests at the earliest.

SHRIMATI PRATIBHA SINGH (MANDI): Thank you Sir for giving an opportunity to speak on the Demand for Grant under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23.

I represent the State of Himachal Pradesh and come from a Constituency where this work is going on but I would like to highlight certain points which I feel during my tour the people told me about their grievances

and whatever has to be done, it has to be brought to the notice of the Government of India.

The State of Himachal Pradesh is renowned for its natural beauty and roads are very vital infrastructure for rapid economic growth of the State. The development of important sectors of economy such as agriculture, horticulture, industry and forestry depend upon efficient road network. In the absence of any other suitable, viable and economic modes of transportation like railways, airways and waterways, roads play a vital role in boosting the economy of the hilly State like Himachal Pradesh. Thus, it is vital for economic development of the State.

Easy availability, adaptability to individual needs and cost savings are some of the factors which go in favour of road transport. Road transport also acts as a feeder service to railway, shipping and air traffic. The NHAI has embarked on developing the following roads under four-laning project in Himachal Pradesh, for all of which work is in progress: -

1. Parwanoo – Solan – Shimla – Dhalli NH 22 (New NH-05)
2. Garamaura – Sawarghat – Mandi – Manali NH-21

The major benefits of four-laning/broadening of National Highways are: -

1. It will reduce the road length;
2. It will reduce considerable travel time;
3. It will create access to better healthcare facilities for the people;
4. It will reduce the number of road accidents and ensure free flow of traffic;

5. It shall economise the fuel consumption and wear and tear by 50 per cent, thus increasing efficiency.
6. It will substantially reduce environmental pollution.

Hon. Chairperson, Sir, I would now like to raise some of the very important issues pertaining to the on-going four-laning work of National Highways in Himachal Pradesh in this august House. The pace of the on-going four-laning work is much slow and with such a pace it will be extremely difficult to complete such economically and strategically important projects on time. During a recent visit to my Parliamentary constituency, local people have raised many grievances and demands with respect to the on-going four-laning work which I would like to present, through you, in this august House. The major grievances and demands raised by them are hereby summarised as: -

1. The on-going four-laning work led to change in the orientation of National Highways in many parts of the stretch and therefore, the local roads have been completely delineated from the National Highways due to which the general people are suffering a lot as their age-old accessibility has been hampered. Besides, there have been massive soil erosion in view of vertical cutting of hill sides, dumping of debris down the hills and felling of thousands of trees. These have caused irreparable damage. It has created unnecessary problems of water-logging, blockades and traffic jams to general public. Therefore, it is requested, through you, that some concrete way out should be formulated by developing service roads to connect village and local roads to newly

constructed four-laned National Highway to provide hassle free accessibility to local population and villages in public interest.

2. The other major issue is the issue of compensation provided in lieu of land acquisition to the affected parties. Roads undoubtedly are the lifeline in the hills, but the four-laning projects across the State has brought misery to thousands of people who were uprooted and has lost their livelihood. Only the circle rate has been taken into consideration and not the market rate. Other factors like market value, commercial viability and productivity have not been taken into account while working out the compensation.
3. Tourism industry is the backbone of Himachal Pradesh. The tourism sector of Himachal Pradesh contributes seven per cent to the State GDP. Domestic tourist inflow in the State reached 16.83 million in 2019, while foreign tourist arrivals reached 3,83,000. As of December, 2019, there were 3,679 registered hotels in the State. A significant rise was noticed in domestic as well foreign tourist inflow during the last few years, but there is a sharp decrease of 81 per cent in tourist arrivals up to December, 2020.

Roads remain the main mode of transport in Himachal Pradesh as you know that there is no air connectivity or rail line as such. So, people there depend on the roads. Hence, this should be given priority.

The geography of Himachal Pradesh presents considerable challenge to the development of transport infrastructure. Nevertheless, the State has made

significant progress in road connectivity in the last few decades, thanks to the Congress Governments but the frequent long jams and blockades due to cutting excavation works for four-laning work on National Highways has impacted badly the tourism industry. Reckless cutting of hills for four-lane projects has become a bane of the tourism industry in Himachal Pradesh. Frequent landslides on National Highways resulting in traffic blockage and even accidents were making the tourists wary of visiting the State.

Roads are full of potholes. There had been reports of the key Parwanoo-Shimla and Kiratpur-Manali Highways being hit by landslides spelling doom for the tourism industry. Reports of landslides and disruption of traffic on key highways were hogging the headlines in newspapers and electronic media. As a result, the tourists had been forced to cancel bookings. The occupancy in hotels which was about 60 per cent to 70 per cent before the four-lane work started, has come down to ten to twenty per cent.

Stakeholders were not taken into confidence before planning and execution of four-lane projects. Alternative routes are not carved out while existing routes are not maintained properly, discouraging the tourists from visiting the State. Hotel occupancy, as a result, went down. Bad road conditions and landslides had the worse impact on the adventure tourism in tribal areas and higher hills as travelling there turned into a nightmare.

Further, demolition of illegal constructions by administration also earned a bad name for the tourism industry. Fearing inconvenience, tourists were

apprehensive of visiting Shimla, Manali, Dharamsala and other parts of Himachal Pradesh.

As regards economy and loss of livelihood, there has been a substantial loss of livelihood. Considering the immense tourism potential in the State, especially Mandi-Kullu-Manali and Shimla area, the land along the road side has high commercial values for hotels, restaurants and eco resorts, many of which has been wiped off to make way for the project.

Tenants between Sundernagar and Manali, which fall in my constituency, who fall in the category of livelihood losers, have not been taken into account and identified. Such people have not just been uprooted or displaced but have also lost their livelihood.

On muck/debris management and environment hazards, there has been intense environmental violations in the ongoing four laning projects of National Highways. The dumping of debris is being done in an unscientific manner with the result that loose debris has made its way into water bodies. While constructing roads, it is necessary to see that it should not be at the cost of environment.

The principle of sustainable development cannot be avoided.

At the end, I would like to draw your kind attention to some of the important issues of my Parliamentary constituency in specific pertaining to the National Highways of Himachal Pradesh for consideration and urgent action by the Ministry of Road Transport and Highways.

Bhuntar Bridge at Kullu is required to be constructed urgently to ensure all weather connectivity to the international tourist destination, Manali.

The State Government has already sent an estimate to the Ministry for obtaining necessary sanction which may please be expedited.

Another bridge over Tirthan river at Dhaman at Sainj-Luhari-Anni-Jalori-Banjar-Aut Road is required to be constructed urgently to ensure all-weather connectivity and smooth flow of traffic because of heavy snowfall in this area. There will be a good connectivity to these areas by constructing this bridge.

Sir, I would like to say that Sainj-Luhari-Anni-Jalori-Banjar-Aut Road remains suspended for months during winter season due to heavy snowfall at Jalori Pass situated at an altitude of around 2,500 metres. The proposal for providing year-round connectivity by constructing a tunnel under Jalori Pass has been moving at a snail's pace. This needs to be prioritized by the Ministry for early construction of this tunnel.

Chandigarh-Manali-Mandi Road has strategic and economic importance for the State as it connects the world famous tourist destinations of Kullu and Manali with our national Capital. Making it a four-lane road is underway, but the existing road is badly damaged, causing a lot of inconvenience and discomfort to the road users.

The National Highway Authority needs to prioritise its maintenance work on war footing for the benefit of public at large. Adequate measures may be taken to grant compensation for land acquisition as per the prevailing market

rates (two times=circle rate x two = factor 1 and four times=circle rate x four = factor 2).

The Government may be directed to increase the pace of work so that the project is completed well within the time limit and directions may be given for the proper maintenance and regular repairing of the roads to facilitate the commuters. There should be proper debris management so as to preserve the environment and ecology.

Way-side amenities should be developed along the roads to facilitate the commuters and tourists and provide livelihood and generate employment for the local people. Provision of service roads to connect the old roads/village roads to national highways should be done. There should be proper monitoring of ongoing four-lane work. Adequate measures and relief should be provided to the households who have been affected due to land acquisition and four-lane work.

These are some of the major issues. I would like that the Government take notice of these issues and the work should be done at a faster pace so that it is completed very soon.

Thank you.

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): Sir, I stand here on behalf of CPI(M) Party for the discussion on Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and National Highways.

Sir, I take this opportunity to acknowledge the interest shown by the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari, for the development of national highways in the State of Kerala in a time-bound manner. Unfortunately, he is not present here.

Road transportation is very vital for the development of the country and it has an important role in our economic growth and employment generation. However, unfortunately, this Government is adopting a policy of reducing its share drastically and relying on the private sector excessively for the development of roads. All the projects are implemented in Build-Own-Operate-Transfer (BOOT) mode.

13.54 hrs (Shri A. Raja *in the Chair*)

Sir, by doing this, the entire burden is passed on to the travellers in the form of tolls to be paid by the road users. What is the end result of this? The result is that the private companies are looting the people for years and years and there is no transparency in the amount collected as tolls.

As per the agreement made by the NHAI with the private players, the tolls rates are to be reduced to 40 per cent after the construction cost is recovered.

But what is happening in reality? Every now and then, the toll rates are hiked at the whims and fancies of the companies. But the NHAI and the Central Government remain mute spectators. I demand the Government to

come up with a white paper on the toll collected so far, as part of various projects in the country and bring the facts before the people. Once the toll booth is constructed, it will never be closed. The collection of toll will continue till the end of the world! For example, the toll booth in Maradu near Ernakulam was constructed three or four decades ago, but toll collection is continuing there till today. The amount collected is 10,000 times more than the amount spent for bridge construction. I request the hon. Minister to check it and take necessary action to stop toll collection there.

Sir, due to time constraint, I am not going into the issue of quality of roads which has already been mentioned by Dr. Vishnu Prasad and others. But I would like to know what is the mechanism for checking the quality of roads constructed by NHAI.

Now, I would like to request the Government to make some changes in the stipulations for construction of roads under PMGSY. The roads under PMGSY need to be modified on the basis of density of population and the land available in the States. I would request the Minister to relax the strict stipulations for construction of roads under PMGSY in the State of Kerala. I would also request the Minister to relax the norm regarding the width of the road. The width may be set as 4 metres in Kerala due to the density of population. Then, the amount allotted for road safety is very low and I request that it should be enhanced.

Sir, I am proud to say that the Government of Kerala has taken a bold decision not to collect tolls for bridges built using State Government funds. This

decision was taken in 2019 and toll collection for about 29 bridges were stopped. So, I urge upon the Union Government to stop collecting tolls for at least small projects so that the people are not overburdened.

Coming to road development in Kerala, the ruling LDF Government is making all efforts to develop both Coastal Highway and Hill Highway by using its own funds available through Kerala Infrastructure Investment Fund Board. But the Central Government is not only not ready to financially assist the Government of Kerala for construction of these highways, but it is also finding fault with the funds raised under Kerala Infrastructure Investment Fund Board. With the support of the Central Government, the State Government would be able to bring in more development and hence, I urge upon the hon. Minister to allot more funds for State Government projects.

Regarding the widening of National Highway 66 passing through Kerala, a number of problems with the currently approved designs have already been brought to the notice of the hon. Minister.

One of the major demands is relating to the construction of grade separator in Karunagapally town in Kollam District in my parliamentary constituency. Karunagapally is a major trade centre in Southern Kerala with shops and trade centres spread on both sides of the National Highway for more than one kilometre and it is nearer to the very famous Amritanandmayi Mutt.

Hospitals, schools and government officers are also spread on both sides of the road. The proposed construction of a grade separator will literally divide the town, making travelling from one side to the other side difficult.

It will badly affect the prospects of future development of the town. With the construction of the first bow-string arch type bridge in Valiazhikal is near Karunagapally, it is all set to become an entry point for coastal tourism destinations.

So, I demand that the hon. Minister should urgently intervene for changing the approved design for the grade separator and instead consider construction of an elevated highway in the form of an open flyover in Karunagapally.

Sir, another important stretch is the Aroor-Thravoor part of National Highway 66 where no concrete decision has been taken regarding the design. I request the Government to put the design on NHAI's website for the knowledge of the people as early as possible.

Then, there is an urgent need to complete the widening of National Highways in Kerala on a war footing so that movement of vehicles would become easy.

With these words, I conclude.

14.00 hrs

KUNWAR DANISH ALI (AMROHA): I am thankful to you, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants relating to the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23.

सर, यह एक ऐसा मंत्रालय है, जिसने वाकई देश में बहुत काम किया है। मैं अपनी तरफ से व्यक्तिगत तौर पर भी इस डिपार्टमेंट के मिनिस्टर्स को कम्प्लिमेंट देना चाहूँगा कि इस मंत्रालय ने पिछले कई वर्षों में लगातार बहुत अच्छा काम किया है। जब भी सांसदों की कोई समस्या होती है तो इस मंत्रालय के जो मिनिस्टर है, नितिन गडकरी साहब आज हाउस में नहीं है, वह हमेशा सीरियसली टेकअप करते हैं।

सर, मैं समझता हूँ कि यह सरकार का भी एक प्रॉयोरिटी वाला मंत्रालय है। इस साल जो एलोकेशन हुआ, वह तकरीबन 68,000 करोड़ रुपये का है। यह पिछले साल की एलोकेशन से 52 प्रतिशत ज्यादा है। इसके साथ ही मैं जो डॉक्यूमेंट्स देख रहा था, उसमें चिंता का विषय भी आता है कि एनएचएआई तकरीबन 3,38000 करोड़ रुपये के कर्ज में है। आने वाले वक्त में कैसे इससे निकला जाए, यह चिंता का एक बड़ा विषय है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी कहना चाहूँगा कि नेशनल हाइवेज़ तो बन रहे हैं, लेकिन राज्यों के अंदर स्टेट हाइवेज़ की स्थिति बड़ी खराब है। आपके डिपार्टमेंट का जो एलोकेशन है, भारतमाला परियोजना के तहत स्टेट पीडब्ल्यूडी जिस पर काम करती है, वह एलोकेशन बहुत ही न के बराबर है। आपके डिपार्टमेंट ने खुद उसकी जो सीमा तय की, उससे मैं समझता हूँ कि आपने 10 प्रतिशत भी एलोकेशन नहीं किया। अगर मेरा आँकड़ा सही है तो केवल 200 करोड़ रुपये किये हैं, जब कि पाँच से छह हजार करोड़ रुपये का एलोकेशन होना चाहिए। वर्ष 2016-17 के बाद इस बजट में मंत्रालय का एलोकेशन तीन गुना बढ़ा है। लेकिन, सड़क बनाने की जो रफ्तार है, वह उस रफ्तार से नहीं बढ़ी है। पैसे का एलोकेशन तीन गुना हुआ है, लेकिन हाइवे

बनाने की जो रफ्तार है, उसमें काफी डिसपैरिटी है। अगर हम वर्ष 2016-17 से अभी तक का मिलान करें तो यह केवल 63 परसेंट ही होता है।

माननीय सभापति महोदय, नेशनल हाइवे अथॉरिटी ऑफ इंडिया एक बड़ा ऑर्गनाइजेशन है, एक अच्छा ऑर्गनाइजेशन है, लेकिन दिक्कत यह है कि वहाँ पर जितने भी अधिकारी जाते हैं, वे ज्यादातर डेपुटेशन पर जाते हैं। पिछले दिनों हमने देखा कि काफी समय तक एनएचएआई के चेयरमैन की पोस्ट खाली रही है। काफी लंबे समय से आज भी कई इम्पॉर्टेंट पोस्ट्स खाली हैं। माननीय मंत्री जनरल वी.के.सिंह साहब यहाँ बैठे हैं। मेरी आपके माध्यम से सरकार से यह अपील है कि आप एनएचएआई में जो रिक्रूटमेंट करें, अगर उसमें डायरेक्ट रिक्रूटमेंट हो, जेनरल मैनेजर के लेवल पर बहुत ही कम रिक्रूटमेंट हो रहा है, अगर ऑफिसर्स की डायरेक्ट रिक्रूटमेंट होगी तो उनकी लॉयअल्टी अपने डिपार्टमेंट के लिए ज्यादा होती है, बजाय इसके कि कोई किरायेदार किसी घर में जाए। उसको मालूम है कि 11 महीने बाद या तो दोबारा रिन्यूअल एग्रीमेंट होना है या मुझे तीन साल रहना है और उसके बाद निकल जाना है।

सर, मैं देसी आदमी हूँ और देसी भाषा का प्रयोग करता हूँ। अगर डायरेक्ट रिक्रूटमेंट होगी तो जाहिर-सी बात है कि उसकी लॉयअल्टी ज्यादा होगी। हमारी संज्ञान में मेंटेनेंस की एक बात आई। सड़क बनाना आसान है, हाइवेज़ बनाना आसान है, लेकिन उसकी मेंटेनेंस आसान नहीं है। जो चीज आप जनता के लिए बना रहे हैं, खास तौर से उस इलाके की जनता के लिए बना रहे हैं, जहाँ पर सर्विस रोड्स बनती हैं, उनकी स्थिति बहुत ही दयनीय है।

मुझे डॉक्यूमेंट्स देखकर ताज्जुब हुआ कि जो मेंटिनेंस का एलोकेशन था, उसका 2018-19 और 2019-20 में सिर्फ 60 प्रतिशत उपयोग हुआ है। हजारों करोड़ रुपये का बड़ा हाईवे बनाना है, तो आप इस्तेमाल करेंगे। बड़ा काम लेने के लिए बड़ी कंपनीज़ आ जाएंगी, लेकिन छोटा-मोटा काम करने के लिए, मेंटिनेंस के लिए आपके पास या तो लोग नहीं आ रहे हैं या आप करना नहीं चाहते हैं। इस साल का हाईवेज़ बनाने का आपका टार्गेट 12 हजार किलोमीटर का था। इस महीने की 10 तारीख तक वह आंकड़ा सिर्फ 8,278 किलोमीटर है। आपको फंड्स मिल रहे

हैं, लेकिन कहीं न कहीं कुछ गड़बड़ी बीच में है। मैं समझता हूं कि वह यह भी है कि पिछले दिनों एनएचएआई में इंपोर्टेंट पोस्ट्स खाली रही थीं, जबकि पिछले वर्ष का अच्छा आंकड़ा था।

सभापति महोदय, मैं ज्यादा कुछ न कहते हुए अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं से आपको अवगत कराना चाहता हूं। मेरठ-गढ़ बायपास बन रहा है, नेशनल हाईवे 709 ए। मैंने पहले भी कहा कि हम योजनाएं बनाते हैं, लेकिन डीपीआर बनाते वक्त अगर जन-प्रतिनिधियों से सुझाव मांगे जाएं, तो शायद बहुत आसानी से लंबी योजनाएं इंप्लीमेंट होंगी। जब हाईवे बन जाता है या बनने लगता है, तब एमपी, एमएलए को पता चलता है। मैं पिछले हफ्ते इसी हाईवे पर गया था। जो नया बायपास बनना है, वह तीन राज्यों को जोड़ता है। मेरी कांस्टीट्युएंसी के तीस गांव उससे प्रभावित हैं। मथुरा से हस्तिनापुर जाने वाले तीर्थ यात्री सब इस रास्ते को लेते हैं, जो कुचेसर चौपला से होकर शाहपुर और किठौड़ मार्ग को जोड़ता है। आबादी से बिल्कुल मिला हुआ यह नया बायपास बन रहा है। मैं विजिट पर गया था, मैं चाहूंगा कि मंत्री जी आप भी वहां जाइए। वहां आबादी है और आबादी से लगा हुआ हाईवे आप बना रहे हैं, जबकि जंगल खाली पड़ा हुआ है। जब डीपीआर बनना था, तो उसको थोड़ा और आगे लिया जा सकता था। मेरी आपके माध्यम से डिमांड है, जो वहां के लोगों की डिमांड भी है, यह जो रास्ता है, कुचेसर चौपला से शाहपुर, किठौड़ मार्ग, जो कि 30-35 गांवों से जुड़ा हुआ है, वहां पर उतरने और चढ़ने के लिए कट नहीं दिया गया है। मैं आपको इसका पत्र भी सौंपूंगा। वहां पर कट मिलना चाहिए, वरना लोग फिर किठौड़ में कस्बे से निकलकर जाएंगे। उनको कोई फायदा इसलिए नहीं होगा कि जमीन उन गांवों के लोगों की जा रही हैं, लेकिन फायदा उनको नहीं होगा, केवल दूर से आने वाले लोग ऊपर से चले जाएंगे।

सर, मेरा एक मैटर और है। आप हाईवे बनाते हैं, यह अच्छी बात है। मैं कल अपनी कांस्टीट्युएंसी से होकर आया हूं। माननीय मंत्री जी ने पिछले साल 18 मार्च को मेरे एक सवाल के जवाब में यहां ऐलान किया था कि एक साल के अंदर सारे टोल प्लाजा खत्म कर दिए जाएंगे। जनता ने सोचा कि शायद फ्री होने वाला है, लेकिन यह होना था कि जीपीएस गाड़ियों में लगाएंगे और कहीं कोई टोल प्लाजा नहीं होगा। मैं कहना चाहता हूं फास्ट टैग्स काम नहीं करते हैं। जो

लोग टोल चलाते हैं, आप उनको कहिए कि वे ऐसी लेटेस्ट मशींस लाएं कि कम से कम फ्री एक्सेस हो। गजरौला के अंदर जो हाईवे बन रहा है, यहां पर कुछ लोग डिमांड कर रहे हैं। कई बार जन-प्रतिनिधियों के प्रेशर में आकर हम लोग ऐसी जगह कट दे देते हैं, जहां पर एक्सीडेंट्स होने के बहुत चांसेज़ होते हैं। ऐसे किसी भी दबाव में नहीं आना चाहिए। जो ब्लैक स्पॉट्स हैं, उन पर किसी भी कीमत पर कट नहीं होना चाहिए। अगर किसी एक व्यक्ति की भी जान जाती है, तो हम लोग उसके लिए जिम्मेदार हो सकते हैं। हमें इस बात का ख्याल रखना होगा।

کنور دانش علی (امروہہ): I am thankful to you, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants relating to the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23.

جناب، یہ ایک ایسی وزارت ہے جس نے واقعی ملک میں بہت کام کیا ہے۔ میں اپنی طرف سے ذاتی طور پر بھی اس وزارت کے وزیر کو کمپلیمینٹ دینا چاہوں گا کہ اس وزارت نے پچھلے کئی سالوں میں لگاتار بہت اچھا کام کیا ہے۔ جب بھی ممبران کو کوئی مسئلہ پیش آتا ہے تو اس وزارت کے جو وزیر ہیں نِتن گڈکری صاحب آج ایوان میں نہیں ہیں، وہ ہمیشہ سیریسلی ٹیک اپ کرتے ہیں۔

جناب، میں سمجھتا ہوں کہ یہ سرکار کا بھی ایک پرایوریٹی والا منترالیہ ہے۔ اس سال جو ایلوکیشن ہوا، وہ تقریباً 68000 کروڑ روپئے کا ہے۔ یہ پچھلے سال کی ایلوکیشن سے 52 فیصد زیادہ ہے ۔ اس کے ساتھ ہی جو میں ڈاکیومینٹس دیکھ رہا تھا، اس میں تشویش کا موضوع بھی آتا ہے کہ این-ایچ-اے-آئی۔ تقریباً 338000 کروڑ روپیے کے قرض میں ہے۔ آنے والے وقت میں کیسے اس سے نکلا جائے گا، یہ بہت تشویش کی بات ہے۔

چیرمین صاحب، میں آپ کے ذریعہ سے منتری جی سے کہنا چاہوں گا کہ نیشنل ہائی ویز تو بن رہے ہیں ، لیکن ریاستوں کے اندر اسٹیٹ ہائی ویز کی حالت بہت خراب ہے۔ آپ کے ڈیپارٹمنٹ کا جو ایلوکیشن ہے ، بھارت مالا پری یوجنا کے تحت پی-ڈبلیو-ڈی۔ جس پر کام کرتی ہے، وہ ایلوکیشن بالکل نہ کے برابر ہے۔ آپ کے ڈیپارٹمنٹ نے خود اس کی جو سیما مقرر کی تھی اس سے میں سمجھتا ہوں کہ آپ نے 10 فیصد بھی ایلوکیشن نہیں کیا۔ اگر میرا آنکڑا سہی ہے تو صرف 200 کروڑ روپئے کئیے ہیں، جبکہ پانچ سے چھہ ہزار کروڑ روپیئے کا ایلوکیشن ہونا چاہئیے۔ سال 2016-17 کے بعد اس بجٹ میں وزارت کا ایلوکیشن تین گُنا بڑھا ہے۔ لیکن سڑک بنانے کی جو رفتار ہے، وہ اس رفتار سے نہیں بڑھی ہے۔ پیسے کا

ایلوکیشن تین گُنا بڑھا ہے، لیکن ہائی وے بنانے کی جو رفتار ہے اس میں کافی ڈِسپیریٹی ہے۔ اگر ہم سال 17-2016 سے ابھی تک کا مِلان کریں تو یہ صرف 63 فیصد ہوتا ہے۔

محترم چیرمین صاحب، نیشنل ہائی وے اتھارٹی آف انڈیا ایک بہت بڑا آرگنائزیشن ہے، یہ اچھا آرگنائزیشن ہے، لیکن دِقت یہ ہے کہ وہاں پر جتنے بھی افسران آتے ہیں، وہ زیادہ تر ڈیپوٹیشن پر آتے ہیں۔ پچھلے دنوں ہم نےدیکھا کافی وقت تک این۔ایچ۔اے۔آئی۔ کی پوسٹ خالی رہی۔ کافی لمبے وقت سے آج بھی کئی امپورٹینٹ پوسٹس خالی ہیں۔ محترم وزیر جنرل وی۔کے۔ سنگھ صاحب یہاں بیٹھے ہیں۔ میری آپ کے ذریعہ سرکار سے یہ اپیل ہے کہ آپ این۔ایچ۔اے۔آئی۔ میں جو بھی ریکرُٹمنٹ کریں، اگر اس میں ڈائریکٹ ریکرُٹمنٹ ہو، جنرل مینیجر کے لیول پر بہت ہی کم ریکرُٹمنٹ ہو رہا ہے، اگر افسران کی ڈائریکٹ ریکرُٹمنٹ ہوگی تو ان کی لائلٹی اپنے ڈیپارٹمنٹ کے لئے زیادہ ہوتی ہے، بجاے اس کے کہ کوئی کرائے دار گھر میں جائے۔ اس کو معلوم ہے کہ 11 مہینے بعد یا تو دوبارہ ایگریمینٹ رینیو ہونا ہے یا مجھے تین سال رہنا ہے اور اس کے بعد نکل جانا ہے۔

جناب، میں دیسی آدمی ہوں اور دیسی زبان کا استعمال کرتا ہوں۔ اگر ڈئریکٹ ریکرُٹمنٹ ہوگی تہ ذاہر سی بات ہے کہ اس کی لایلٹی زیادہ ہوگی۔ ہماری جانکاری میں مینٹی نینس کی ایک بات آئی۔ سڑک بنانا آسان ہے، ہائی ویز بنانا آسان ہے، لیکن اس کی مینٹی نینس آسان نہیں ہے۔ جو چیز آپ عوام کے لئے بنا رہے ہیں، خاص طور سے اس علاقے کی عوام کے لئے بنا رہے ہیں، جہاں پر سروِس روڈس بنتی ہیں، ان کی حالت بہت ہی خراب ہے۔ مجھے ڈوکیومینٹس دیکھ کر تعجب ہوا کہ جو مینٹی نینس کا ایلوکیشن تھا، اس کا 19-2018 اور 20-2019 میں صرف 60 فیصد ہی استعمان ہوا ہے۔ ہزاروں کروڑ روپئیے کا بڑا ہائی وے بنانا ہے تو آپ استعمال کریں گے۔ بڑا کام لینے کے لئے بڑی کمپنیز آجائیں گی، لیکن چھوٹاموٹا

کام کرنے کے لئے، مینٹی نینس کے لئے یا تو آپ کے پاس لوگ نہیں آ رہے ہیں یا آپ کرنا نہیں چاہتے ہیں۔ اس سال کا ہائی ویز بنانے کا آپ کا ٹارگیٹ 12 ہزار کلومیٹر کا تھا۔ اس مہینے کی 10 تاریخ تک وہ آنکڑا صرف 8278 کلومیٹر ہے۔ آپ کو فنڈس مل رہے ہیں، لیکن کہیں نہ کہیں کوئی گڑبڑی بیچ میں ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ وہ یہ بھی ہے کہ پچھلے دنوں این۔ایچ۔اے۔آئی۔ میں اہم پوسٹس خالی رہی تھیں، جبکہ پچھلے سال کا اچھا آنکڑا تھا۔

چیرمین صاحب، میں زیادہ کچھ نہ کہتےہوئے اپنے پارلیمانی حلقہ کے کچھ مسائل سے آپ کو روبرو کرانا چاہتا ہوں۔ میرٹھ - گڑھ بائی پاس بن رہا ہے، نیشنل ہائی وے 709اے۔ میں نے پہلے بھی کہا کہ ہم یوجنائیں بناتے ہیں، لیکن ڈی۔پی۔آر۔ بناتے وقت اگر عوامی نمائندوں سے مشورے لئے جایئں تو شاید بہت آسانی سے لمبی یوجنائیں امپلیمینٹ ہوں گی۔ جب ہائی بن جاتا ہے یا بننے لگتا ہے، تب ایم۔پی۔، ایم۔ایل۔اے۔ کو پتہ چلتا ہے۔ میں پچھلے ہفتے اسے ہائی وے پر گیا تھا۔ جو نیا بائی پاس بننا ہے، وہ تین ریاستوں کو جوڑتا ہے۔ میرے پارلیمانی حلقہ کے تیس گاؤں اس سے متاثّر ہیں۔ متھرا سے ہستناپورجانے والے تیرتھ یاتری سب اسی راستے کو لیتے ہیں، جو کوچیسر چوپلا سے ہوکر شاہ پور اور کِٹھوڑ مارگ کو جوڑتا ہے۔ آبادی سے بالکل ملا ہوا یہ نیا بائی پاس بن رہا ہے۔ میں وہاں گیا تھا، میں چاہوں گاکہ منتری جی آپ بھی وہاں جائیے۔ وہاں آبادی ہے اور آبادی سے لگا ہوا ہائی وے آپ بنا رہے ہیں، جبکہ جنگل خالی پڑا ہوا ہے۔ جب ڈی۔پی۔آر۔ بننا تھا تو اس کو تھوڑا اور آگے لیا جا سکتا تھا۔ میری آپ کے ذریعہ سے ڈیمانڈ ہے، جو وہاں کے لوگوں کی بھی ڈیماند ہے، یہ جو راستہ ہے، کوچیسر چوپلا سے شاہ پور، کِٹھور مارگ، جو کہ 30-35 گاؤوں سے جُڑا ہوا ہے، وہاں پر اُترنے اور چڑھنے کے لئے کٹ نہیں دیا گیا ہے۔ میں آپ کو اس کا خط بھی دوں گا، ورنہ لوگ پھر کِٹھوڑ میں قصبہ میں سے نکل کر جائیں گے۔ ان کو کائی فائدہ اس لئے نہیں ہوگا کہ زمین ان

گاؤں کے لوگوں کی جا رہی ہے، لیکن فائدہ ان کو نہیں ہوگا۔ صرف دور سے آنے والے لوگ اوپر سے چلے جائیں گے۔

جناب، میرا ایک میٹر اور ہے، آپ ہائی وے بناتے ہیں یہ اچھی بات ہے۔ میں کل اپنے پارلیمانی حلقہ سے ہو کر آیا ہوں۔ محترم وزیر نے پچھلےسال 18 مارچ کو میرے ایک سوال کے جواب میں یہ اعلان کیا تھا کہ ایک سال کے اندر سارے ٹول پلازہ ختم کردئے جائیں گے۔ عوام نے سوچا شاید فری ہونے والا ہے، لیکن یہ ہونا تھا کہ جی۔پی۔ایس۔ گاڑیوں میں لگائیں گے اور کہیں کوئی ٹول پلازہ نہیں ہوگا۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ فاسٹ ٹیگس کام نہیں کرتے ہیں۔ جو لوگ ٹول چلاتے ہیں، آپ ان کو کہیئے کہ وہ ایسی جدید مشینیں لائیں کہ کم سے کم فری ایکسز ہو۔ گجرولہ کے اندر جو ہائی وے بن رہا ہے، یہاں پر کچھ لوگ ڈیمانڈ کر رہے ہیں۔ کئی بار عوامی نمائندوں کے پریشر میں آکر ہم لوگ ایسی جگہ کٹ دے دیتے ہیں، جہاں پر ایکسیڈینٹس ہونے کے بہت چانسز ہوتے ہیں۔ ایسے کسی بھی دباؤ میں نہیں آنا چاہیے۔ جو بلیک سپاٹس ہیں، ان پر کسی بھی قیمت پر کٹ نہیں ہونا چاہئیے۔ اگر کسی ایک انسان کی بھی جان جاتی ہے، تو ہم لوگ اس کے لئے ذمہ دار ہو سکتے ہیں، ہمیں اس بات کا خیال رکھنا ہوگا۔

(ختم شد)

श्री राम कृपाल यादव (पाटलिपुत्र): माननीय सभापति महोदय, आज सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की वित्तीय वर्ष 2022-23 की केंद्रीय बजट अनुदान मांग के समर्थन में अपनी बात रखने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। आपने मुझे इस पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं विशेष तौर पर आपका आभार व्यक्त करता हूं।

महोदय, माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय नितिन गडकरी जी, माननीय जनरल वी. के. सिंह जी के प्रति बहुत आभार व्यक्त करता हूं, जिन्होंने निश्चित तौर पर बहुत कम समय में बहुत बड़ा काम किया है। उन्होंने अपने कामों के माध्यम से देश को एक नया स्वरूप और नई तस्वीर देने का काम किया है।

मैं आपके माध्यम से सदन को इतिहास के पन्नों में ले जाना चाहता हूं। वर्ष 1950-51 में भारत में 91 हजार 800 किलोमीटर राष्ट्रीय मार्ग थे। वर्ष 2014 में बढ़कर 92 हजार किलोमीटर हुए। वर्ष 2020-21 में यह बढ़कर 1 लाख 41 हजार किलोमीटर हो गये।

महोदय, आप सरकार की प्रतिबद्धता देखिए, काम करने की क्षमता देखिए। माननीय प्रधानमंत्री मोदी जी, नितिन गडकरी साहब और वी.के.सिंह साहब का विजन देखने का काम कीजिए। 63 सालों में 73 हजार किलोमीटर राजमार्ग का निर्माण हुआ। वहीं माननीय मोदी जी की सरकार में 8 सालों में 50 हजार किलोमीटर राजमार्ग का निर्माण हुआ। मैं समझता हूं कि यह अपने आप में इतिहास बनाने का काम किया है।

महोदय, यूपीए सरकार के दस साल के कार्यकाल के बारे में कांग्रेस पार्टी के माननीय सदस्य बता रहे थे। मैं कुछ आंकड़ा देना चाहता हूं। यूपीए के 10 साल के शासन काल में 1 लाख 54 हजार करोड़ रूपये की राशि से कुल 50 हजार किलोमीटर एनएच का निर्माण हुआ। वहीं एनडीए की सरकार में 2022-23 में केवल एक साल में 25 हजार किलोमीटर एनएच का निर्माण हुआ, जिस पर 1 लाख 99 हजार करोड रुपये बजट का प्रावधान रखने का काम किया गया है। यह बजट पिछले साल के मुकाबले 52 प्रतिशत अधिक है। आप सरकार का विजन और प्रतिबद्धता देखिए। जहां वर्ष 2014-15 में प्रति दिन 12 किलोमीटर एनएच का निर्माण हो रहा था,

वहीं बढ़कर वर्ष 2020-21 में लगभग 36.5 किलोमीटर प्रति दिन एनएच का निर्माण हो रहा है। इस गति को देखने का काम कीजिए।

महोदय, इन आंकड़ों के माध्यम से न तो मैं पूर्ववर्ती सरकार की कोई आलोचना करना चाहता हूं और न अपनी सरकार की बहुत प्रशंसा करना चाहता हूं। माननीय यशस्वी प्रधानमंत्री जी ने कहा है कि देश के इन्फ्रास्ट्रक्चर के विकास को राजनीति से दूर रखना चाहिए । देश का इन्फ्रास्ट्रक्चर किसी दल की विचारधारा नहीं बल्कि देश के विकास का मार्ग होता है। यह हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री जी की सोच है।

आजादी के अमृत महोत्सव के अमृतकाल में लाल किले की प्राचीर से माननीय यशस्वी प्रधानमंत्री जी ने देश में 100 लाख करोड़ रुपये की पीएम गति शक्ति नेशनल मास्टर प्लॉन की घोषणा करते हुए कहा था कि अमृत काल के इस दशक में पीएम गति शक्ति भारत का कायाकल्प करने का काम करेगा और इस पर काम भी चालू हो गया है।

भारत में अत्याधुनिक विश्व स्तरीय हॉलिस्टिक और इंटीग्रेटेड इन्फ्रास्ट्रक्चर के विकास के लिए आजाद भारत में पहली बार किसी प्रधानमंत्री ने नेशनल मास्टर प्लॉन बनाया है। इस देश में मल्टी मॉडल कनैक्विटी का विकास होगा। देश में गांव तक आर्थिक गतिविधियां तेज होंगी और रोजगार के भरपूर अवसर भी पैदा होंगे। पीएम गति शक्ति को बढ़ावा देने के लिए 7 कारक को चुना है । सड़क मार्ग, हवाई मार्ग, रेल मार्ग, विमानपत्तन, माल परिवहन, जल मार्ग और लॉजिस्टक अवसंरचना का निर्माण करने का निर्णय लिया गया है।

रिजर्व बैंक ऑफ इंडिया और अन्य संस्थानों ने आकलन किया है कि भारत सरकार इन्फ्रास्ट्रक्चर के निर्माण पर अगर 1 रुपये खर्च करती है तो इसका मल्टीप्लायर इम्पैक्ट यह होता है कि देश के जीडीपी में ढ़ाई से साढ़े तीन रुपये की वृद्धि होती है।

इन्फ्रास्ट्रक्चर में इन्वेस्टमेंट से लॉजिस्टिक कॉस्ट घटेगी, भारत में लॉजिस्टिक 13 से 14 परसेंट अभी है, सरकार इसे आठ परसेंट तक लाने का प्रयास कर रही है। इससे वैश्विक बाजार में भारत का माल सस्ता होगा, निर्यात बढ़ेगा और भारत की अर्थव्यवस्था को आत्मनिर्भर बनाने और

पांच ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था तक लाने में पीएम गति शक्ति का महत्वपूर्ण रोल निभाने का काम होगा।

महोदय, जिस तरह से समाज की भलाई के लिए सामाजिक न्याय जरूरी है, उसी अवधारणा के तहत देश के संतुलन के लिए विकास जरूरी है। पीएम गति शक्ति में लास्ट माइल कनैक्टिविटी टू लास्ट पर्सन, डेवलपमेंट ऑफ लैंड्स टू पोर्ट, पोर्ट टू लैंड्स के लिए विश्वस्तरीय और आधुनिक मल्टी मॉडल कनैक्टिविटी इन्फ्रास्ट्रक्चर का विकास होगा। स्टार्टअप का ईको सिस्टम गांव से लेकर पोर्ट तक विकसित होगा। मैं इस अवसर पर युग पुरुष माननीय पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को नमन करना चाहता हूं, जिन्होंने नए भारत के निर्माण के लिए आजादी के बाद पहली बार स्वर्णिम चतुर्भुज योजना के तहत चार लेन सड़क और ग्रामीण भारत के लिए प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना की शुरूआत की थी। इसी नींव का परिणाम है कि आज सड़कों की लंबाई के मामले में विश्वस्तरीय आकलन में अमेरिका के बाद भारत का स्थान है।

HON. CHAIRPERSON: Do you not want anything for your constituency?

SHRI RAM KRIPAL YADAV: Yes.

HON. CHAIRPERSON: Please put your demands and sit down.

श्री राम कृपाल यादव: महोदय, पीएम गति शक्ति के तहत पर्वतमाला, सागरमाला, भारतमाला, हाईवेज़, वाटरवेज़, रोडवेज़, रेलवे वेज़, इकोनामिक कोरिडोर और डिफेंस कोरिडोर के तेजी से निर्माण से देश के सभी राज्यों का विकास हो रहा है। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं कि इस पॉलिसी के तहत बिहार, उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल, नार्थ-ईस्ट इलाकों में तेजी से सड़कों का जाल बिछाया जा रहा है। पर्यटन के दृष्टिकोण से उत्तराखंड, कश्मीर, लद्दाख, हिमाचल प्रदेश और बॉर्डर इलाकों में तेजी से काम हो रहा है। राम जानकी मार्ग, अयोध्या मार्ग, बुद्ध सर्किट मार्ग के निर्माण से धार्मिक पर्यटन को बढ़ावा दिया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं और मांग करता हूं कि भारत के सभी ज्योतिर्लिंग की रोड फोर लेन से नहीं जुड़ी हैं, उनको जोड़ने का काम करें और महादेव सर्किट के निर्माण का काम करें।

मैं परिवहन मंत्री नितिन गडकरी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, वे हमेशा सांसदों से कहते हैं, चाहे इस पार्टी के हों या उस पार्टी के हों, कि प्रोजेक्ट लाओ, 80 परसेंट जमीन की क्लियरेंस लाओ, सैंक्शन ले जाओ, पैसे की कोई कमी नहीं है।

महोदय, मैं इस चर्चा के माध्यम से अपने संसदीय क्षेत्र का प्वाइंट उठाना चाहता हूं।

HON. CHAIRPERSON: That is why, I gave you time to talk about your constituency. But now you are coming to that after your time is over. Please conclude.

SHRI RAM KRIPAL YADAV: Sir, I am concluding. राम नगर कन्होली, पटना रिंग रोड सिक्स लेन परियोजना में मनेर, जो मेरे संसदीय क्षेत्र का बहुत महत्वपूर्ण भाग है, विधान सभा है, सैदपुर गंगा नदी पुल का निर्माण होना है। इसका नीतिगत फैसला ले लिया गया है। इस पुल से दानापुर, दियारा का इलाका है, यहां बहुत गरीब लोग रहते हैं, करीब 70-75,000 की आबादी है। मैंने माननीय मंत्री जी से दियारा में दोनों तरफ रैम्प लेने का अनुरोध किया है। मैं पुन: आग्रह करता हूं कि इस पर आगे कार्रवाई की जाए।

राष्ट्रीय मार्ग 30 के अनीशाबाद से जीरो माइल के बीच रामकृष्णा नगर, खेमनीचक और जगनपुरा में फ्लाईओवर का निर्माण कराने की कृपा करें। आपने इसकी स्वीकृति संभवत: दे दी है, लेकिन अभी तक काम नहीं हो पा रहा है। मेरा अनुरोध है कि इस काम पर ध्यान दिया जाए।

HON. CHAIRPERSON: It is okay. Please finish it within a minute.

श्री राम कृपाल यादव: मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। राष्ट्रीय राजमार्ग-30 अनीशाबाद से जीरो माइल के बीच दोनों तरफ सर्विस लेन का निर्माण कराया जाए। राष्ट्रीय राजमार्ग-139 औरंगाबाद से पटना को फोर लेन में परिवर्तित किया जाए। इसके बारे में अभी सुशील सिंह जी ने भी कहा है।

रामनगर कन्हौली से 6 लेन राष्ट्रीय राजमार्ग में बेलदारीचक के पास ग्राम-कंसारी के पास अंडरपास का निर्माण कराया जाए। यह बहुत ही आवश्यक है। पटना-बक्सर राष्ट्रीय राजमार्ग के रद्द एलाइनमेंट नत्थुपुर भुसौला को एनएच-139 का पार्ट बनाकर 4 लेन सड़क का निर्माण किया

जाए, ताकि अनीसाबाद से एम्स, फुलवारी तक बाय-पास सड़क का निर्माण हो सके और अनीसाबाद से फुलवारी एम्स तक लगने वाले महाजाम से मुक्ति मिल सके।

पटना-डोभी एनएच-30 के मसौढ़ी-पुनपुन सेक्शन का निर्माण कार्य जल्दी कराया जाए। जो काम प्रोग्रेस में है, उसको जल्दी किया जाए।

पटना-गया-डोभी एनएच-83 के नदौल में सर्विस लेन का निर्माण किया जाए। यह मेरे संसदीय क्षेत्र से जुड़ा हुआ मामला है, जिसके ऊपर मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं।

अंत में, मैं पुन: इस अनुदान की मांग का समर्थन करता हूं और आपको विशेष धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): सभापति महोदय, आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांग पर हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

सभापति महोदय, आज पूरा देश देख रहा है। विश्व के अंदर कोई भी देश विकसित या विकासशील देश वही कहलाता है, जहां सड़कों का जाल बिछा होता है। आजादी के 70 सालों के बाद अभी भी कई गाँव और इलाके ऐसे हैं जो सड़कों से नहीं जुड़े हैं। प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना आई। केंद्र का पैसा भी अलग-अलग योजनाओं के लिए स्टेट में जाता है, लेकिन दुख इस बात का है कि लंबी-चौड़ी बात करने के बाद भी आज आजाद भारत में, जहां हम आजादी की 75वीं वर्षगांठ मनाने जा रहे हैं, आज भी कई ढाणियां और गाँव ऐसे हैं जो सड़कों से दूर हैं। हम रेगिस्तान के उस मारवाड़ इलाके से आते हैं, जहां सड़क को बहुत अलग तरीके से देखा जाता है। आज भी कई ढाणियां और गाँव ऐसे हैं, जहां यदि कोई बीमार हो जाए तो उसको ले जाने के लिए कोई साधन की व्यवस्था नहीं हो पाती है और लोग रास्ते में ही दम तोड़ देते हैं। मेरी दिल्ली की केंद्र सरकार से मांग है कि यह देश तब तक विकसित देश नहीं कहलाएगा, जब तक प्रत्येक ढाणी और गाँव देश की सड़कों से नहीं जुड़ जाते। हमारी एक बड़ी योजना है। वैसे यह सड़क मंत्रालय का मामला नहीं है। यह योजना प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना की है। आपने गाँवों को तो जोड़ दिया, लेकिन ढाणियां अभी भी बाकी हैं। चूंकि, सड़क के विषय पर बात चल रही है तो मैं यह भी मांग करूंगा कि उस योजना को भी जोड़कर देश की प्रत्येक ढाणी, जहां आबादी 50 से 100 है, उनको भी सड़क से जोड़ा जाए । आप स्टेट को पैसा दें, क्योंकि कई स्टेट पैसा देने की स्थिति में नहीं हैं। केंद्र सरकार उनकी मदद करे।

सभापति महोदय, विगत वर्ष की तुलना में अबकी बार 68,000 करोड़ का अधिक बजट मिला है। हम उम्मीद करेंगे कि माननीय मंत्री जी राजस्थान का विशेष ध्यान रखेंगे। माननीय मंत्री जनरल वी.के.सिंह जी यहां बैठे हुए हैं। माननीय नितिन गडकरी जी ने कोरोना काल में देश के अंदर कई सड़कों का लोकार्पण किया। वीसी के माध्यम से उसमें हम लोग भी उपस्थित हुए थे।

उस समय उन्होंने कई घोषणाएं की थी। दुर्भाग्य इस बात का है कि उनकी घोषणाओं के दो साल हो गए, लेकिन वे धरातल पर नहीं आईं। क्या कारण है कि मंत्री जी ने जो घोषणाएं की थीं, उन पर काम नहीं हो रहे हैं। उन्होंने वे घोषणाएं वीसी के माध्यम से दिल्ली में की थीं। उसमें हम लोग भी जुड़े थे। हमने कुछ डिमांड रखी थी। लेकिन, दुर्भाग्य इस बात का है कि दिल्ली के मंत्री की घोषणा का धरातल पर न आना इस ओर इंगित करता है कि कहीं देश के अंदर मंत्री जी की कम तो नहीं चल रही है? आज माननीय मंत्री जी लोक सभा के अंदर नहीं हैं। हर कोई कह रहा है कि मंत्री जी यहां क्यों नहीं है?

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): वे सब सुन रहे हैं।

श्री हनुमान बेनीवाल: बड़े मंत्री जी नहीं सुन रहे हैं।

श्री राजीव प्रताप रूडी: वे भी अपने चैम्बर में सुन रहे हैं।

श्री हनुमान बेनीवाल: उनको यहां आना चाहिए था। अच्छा होता यदि वे भी यहां होते।

HON. CHAIRPERSON: Do not indulge in cross talk. Please address the Chair.

....(Interruptions)

श्री हनुमान बेनीवाल : सभापति महोदय, सभी ने माननीय मंत्री जी की तारीफ की है। हो सकता है सरकार को तकलीफ हो कि मंत्री जी कि इतनी ज्यादा तारीफ क्यों हो रही है। सरकार तो सरकार के हिसाब से सोचती है। इसलिए, हो सकता है कि जो घोषणाएं उन्होंने की हैं, वे पूरी न हों। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी ने जो घोषणाएं सांसदों के सामने लोकार्पण के समय की थीं, चाहे वे सांसद पक्ष के थे या विपक्ष के थे, उनका मन है कि वे घोषणाएं पूरी हों। यह सही बात है कि जो भी उनके पास जाता है, वे उसका काम करने का प्रयास करते हैं। वे बहुत पॉजिटिव हैं। लेकिन, केवल बातों से क्या होगा? हमें काम चाहिए। चुनाव आ जाएगा। केवल बातों से वोट नहीं मिलेगा। वहां काम करना पड़ेगा।... (व्यवधान) मैं कहना चाहता हूं कि आप हमारा काम कर दीजिए। मैं माननीय मत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा, माननीय राज्य मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। वे मेरी भावना को उन तक पहुंचाएंगे। विकास का आधारभूत ढांचा मजबूत करने के नाम पर सबसे अधिक जोर सड़कों

के विकास पर दिया जाता है । सरकार अपनी विकास की उपब्धियों में सड़क बनाने की उपलब्धियों को गिनाते नहीं थक रही है । लेकिन, इन सड़कों पर सुरक्षा उपायों को लेकर वैसी गंभीरता दिखाई नहीं देती जैसी दिखाई जानी चाहिए।

यही वजह है कि राजमार्गों पर सबसे अधिक जानलेवा दुर्घटनाएं होती देखी जाती हैं। हाल ही में करीब तीन महीने तो लॉकडाउन होने के बाद भी केवल वर्ष 2020 में ही सड़क हादसों में 47,984 लोगों ने अपनी जानें गंवाई हैं। फरवरी 2022 में उत्तराखंड और राजस्थान के अंदर पांच बड़े हादसे इसका प्रमाण है। पहाड़ों की सड़कें वैसे भी मैदानी इलाकों की अपेक्षा ज्यादा खतरनाक और दुर्घटना संभावित मानी जाती हैं । मगर प्रायः देखा जाता है कि उन पर किनारों की तरफ दुर्घटना के वक्त सुरक्षा के लिए लोहे की बाड़ वगैरह लगाने की जरूरत नहीं समझी जाती है, जिसकी वजह से जरा संतुलन खोते ही गाड़ियां गहरी खाई में गिर जाती हैं।

सभापति महोदय, राजमार्गों का निर्माण किया गया है, उन पर गति सीमा अबाध रखी गई है, मगर सड़कों के किनारे अक्सर खुले छोड़ दिए गए हैं, जिसके चलते उन पर आवारा पशु अचानक आ पहुंचते हैं, जिसकी वजह से तेज रफ्तार की गाड़ियां संतुलन खोकर दुर्घटनाग्रस्त हो जाती हैं। अगर बरसात वगैरह की वजह से किसी गाड़ी का पहिया चूक से भी मिट्टी पर पहुंच जाता है, तो वह फिसलकर दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है। फिर भी कई राजमार्गों का विकास कुछ इस तरह हुआ है कि कहीं-कहीं कस्बों और गांव वगैरह के बीच से होकर जब वे गुजरते हैं, तो लगता ही नहीं है कि वह राजमार्ग है। वह सामान्य सड़कों की तरह लगते हैं। यह जोखिम भरा काम है। इसलिए लंबे समय से मांग की जा रही है कि राजमार्गों का विकास करते समय उनकी सुरक्षा व्यवस्था भी पुख्ता होनी चाहिए, ताकि उन पर होने वाली दुर्घटनाओं को रोका जा सके। मगर अफसोस है कि अभी तक इस दिशा में गंभीरता से ध्यान नहीं दिया गया है।

सभापति महोदय, मैं क्वॉलिटी कंट्रोल की भी बात करूंगा। क्वॉलिटी कंट्रोल बोर्ड्स बने हुए हैं, चाहे राज्यों के अंदर हों या देश के अंदर हों, जब हम मांग करते हैं, तो आप जांच के लिए इंजीनियर भेजते हैं। चूंकि इंजीनियर ही इंजीनियर की जांच करेगा, तो आज तक मैंने ठेकेदारों और

इंजीनियरों को जेल जाते हुए नहीं देखा है। जो सड़कें करोड़ों-अरबों रुपये लगाकर बनाई जाती हैं, उनकी पांच साल की गारंटी भी होती है, लेकिन एक साल के बाद ही वह सड़क, चाहे वह सीआरएफ से बनी हो, चाहे स्टेट या नेशनल हाइवे हो, उनमें गड्ढे पड़ जाते हैं। कई जगह तो ऐसी हालत होती है कि तीन दिनों के बाद ही डामर उखड़ जाता है। वहां पर क्वॉलिटी कंट्रोल की टीम जाती है, तो कागजों के अंदर सारा मामला रफा-दफा कर दिया जाता है। मैं चाहूंगा कि क्वॉलिटी कंट्रोल की जो जांच हो, वह मजबूत तरीके से हो। अगर कोई बदमाशी करे, घोटाला-घपला करे, कोई इंजीनियर या ठेकेदार दोषी हो, तो उसको सजा मिलनी चाहिए। मैं यह मांग करना चाहूंगा।

सभापति महोदय, मैं टोल टैक्स की बात करूंगा। अखबारों की माने तो एक्सप्रेस वे और नेशनल हाइवे पर अप्रैल माह से टोल टैक्स की दरों में 10 प्रतिशत की वृद्धि की जा सकती है। ऐसा हो सकता है। आए दिन हम यह भी पढ़ते हैं कि सरकार ने डीजल-पेट्रोल पर एक्साइज ड्यूटी और रोड सेस बढ़ाया है। यह सब सुनकर लगता है कि शायद ही कोई ऐसा देश होगा, जिसमें केवल सड़क पर चलने के लिए यात्रियों को तीन लेयर का टैक्स देना पड़ता है। पूरे विश्व में हिन्दुस्तान ही पहला ऐसा देश है, जहां पर आम जनता को तीन तरह का टैक्स देना पड़ता है, रोड सेस, रोड टैक्स और टोल टैक्स। अगर लंबी दूरी की बात करें, तो ऐसी बहुत ही कम सड़कें हैं, जिनमें टोल टैक्स न लगता हों। सरकार की तरफ से प्रति लीटर डीजल-पेट्रोल पर रोड सेस लिया जाता है, जिससे सड़क, ब्रिज, अंडरपास और सड़क से जुड़े बाकी इन्फ्रास्ट्रक्चर बनाए जाते हैं। …(व्यवधान) सरकार इसे पेट्रोल और डीजल यूज करने वालों से वसूलती है। भारत में एक उपभोक्ता हर लीटर डीजल-पेट्रोल खरीदने पर 10 रुपये रोड सेस देता है। इतना सेस देने के बाद भी उपभोक्ता को हर राजमार्ग पर फिर से टोल टैक्स देना पड़ता है। इतना टोल देने के उपरांत भी कोई भी एक यात्री गड्ढे और जाम की समस्या से निजात नहीं पा सकता है।

सभापति महोदय, राजमार्गों के विकास सहित एक्सप्रेस वे जैसी चौड़ी सड़कों का मकसद भी वाहनों की सरल आवाजाही सुनिश्चित करना था, लेकिन निजी कंपनियों को सड़कों पर वाहनों से टोल टैक्स वसूलने की जिस हद तक खुली छूट दी गई है, उस पर कई बार तो भारत के नियंत्रक

एवं महालेखा परीक्षक (सीएंडएजी) ने भी सवाल उठाए हैं। कई मामलों में खुद सरकार ने राजमार्गों का विकास करने वाली निजी कंपनियों को टोल वसूली के लिए निर्धारित से ज्यादा समय दे दिया है। यातायात को सुचारु बनाने के मकसद से निर्मित की गई सड़कों को तैयार करने वाली कंपनियां बरसों से टोल वसूलती रही हैं। जबकि कई जगहों पर इन सड़कों को बनाने पर आया खर्च और मुनाफा काफी पहले ही वसूला जा चुका है। एक रिपोर्ट के अनुसार राजस्थान, महाराष्ट्र व उत्तर प्रदेश के बाद तीसरा ऐसा राज्य है, जहां हाइवे पर गाड़ी चलाना महंगा पड़ रहा है।

माननीय सभापति : हनुमान बेनीवाल जी**,** प्लीज कनक्लूड कीजिए।

श्री हनुमान बेनीवाल: सभापति महोदय, मैं सरकार से मांग करूंगा कि आपकी हर योजना आम और गरीब आदमी तक पहुंच सके। आप ऐसी योजना लाइए, ताकि हिन्दुस्तान की जनता को टोल टैक्स नहीं देना पड़े और देश टोल मुक्त हो जाए। राष्ट्रीय लोकतांत्रिक पार्टी राजस्थान के अंदर भी टोल फ्री की बात कर रही है। पिछली बार राज्य सरकार ने स्टेट हाइवे टोल फ्री किए थे। मैं मांग करता हूं कि देश को टोल फ्री किया जाए। आप पेट्रोल-डीजल की कीमतें बढ़ाकर 100 रुपये के पार ले जा रहे हैं। यूपीए सरकार के बाद से पेट्रोल-डीजल बढ़ते-बढ़ते 100 रुपये के पार हो गया है। कैसे कोई व्यक्ति गाड़ी चला पाएगा? कैसे गरीब आदमी यह सोचेगा कि मैं गाड़ी लेकर सड़क पर चलूं? अगर एक ट्रक वाला चारों महानगरों से ट्रक लेकर निकलता है, तो वह पूरे देश का चक्कर लगाकर लगभग 25,000 रुपये का टोल देकर वापस अपने घर आता है। यह दुर्भाग्य की बात है। मैं एकाध मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। मैं कुछ सुझाव भी देना चाहता हूं।

सभापति महोदय, मैं मांग करना चाहूंगा कि देश टोल मुक्त हो। वर्ष 2018 में राष्ट्रीय राजमार्ग पर 1,40,843, वर्ष 2019 में 1,37,191 और वर्ष 2020 में 1,16,496 सड़क दुर्घटनाएं हुई हैं। मंत्री जी इसको लेकर चिंतित हैं, परंतु राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़क दुर्घटनाओं को रोकना बहुत बड़े चैलेंज का काम है। इसलिए मेरा आग्रह है कि जो ब्लैक स्पॉट्स चिन्हित कर लिए गए थे और जो चिन्हित किए जाने हैं, उनको सुधारने के लिए सख्त कदम उठाए जाएं।

महोदय, मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि राजस्थान से गुजर रहे जयपुर-किशनगढ़, गुरुग्राम-जयपुर, रींगस-जयपुर व जयपुर-महुआ तथा जयपुर-टोंक-देवली आदि राष्ट्रीय राजमार्गों पर स्थित टोल से उक्त राजमार्गों के निर्माण लागत से अधिक टोल टैक्स वसूला जा चुका है। …(व्यवधान) ऐसे में क्या मंत्री जी इन मार्गों को टोल मुक्त करेंगे? यह हमारी राष्ट्रीय लोकतांत्रिक पार्टी का मुद्दा भी है।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude. Otherwise, I will have to call the other Member.

श्री हनुमान बेनीवाल: मैं 'भारतमाला परियोजना' की बात करना चाहता हूँ। भारतमाला परियोजना के तौर पर सरकार एक अच्छी परियोजना लेकर आई है।

HON. CHAIRPERSON: Beniwal Ji, please conclude. A good speaker must finish within the stipulated time with all the points. I think you are a good speaker.

श्री हनुमान बेनीवाल: सर, मैं एक मिनिट में खत्म कर रहा हूँ। भारतमाला परियोजना के लिए मेरा यह निवेदन है, चूँकि हम मंत्री जी मिले थे तो राजस्थान के माननीय सांसद भी कह रहे थे कि पंजाब-हरियाणा और दूसरे राज्यों के अंदर जो 'भारतमाला परियोजना' के तहत जमीनें एक्वायर की गई थीं, उनको मुआवजा ज्यादा मिला और हमें कम मुआवजा मिला, इसलिए भारतमाला परियोजना के अंदर जो जमीनें अधिकृत की गई हैं, उनको स्टेट गवर्नमेंट से बात करके ज्यादा मुआवजा दिया जाए।

सभापति जी, अब मेरे एक दो सुझाव हैं।

HON. CHAIRPERSON: Shrimati Navneet Ravi Rana, please start.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record, except Shrimati Rana's speech.

… (*Interruptions*) … *

HON. CHAIRPERSON: Your problem is you are not at all finishing your speech.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: This is not fair on your part. I allowed you three times. In spite of that, you are not able to finish your speech.

श्री हनुमान बेनीवाल: सर, प्लीज। मुझे एक मिनिट और दे दीजिए।

HON. CHAIRPERSON: Okay, finish in one minute.

श्री हनुमान बेनीवाल: सीआरआईएफ के माध्यम से मेरे नागौर जिले हेतु अधिक राशि का आवंटन किया जाए, क्योंकि मेरा सड़कों की दृष्टि से अभी काफी पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। मंत्री महोदय जी, मेरे संसदीय क्षेत्र नागौर में अजमरे-नागौर राष्ट्रीय राजमार्ग के मध्य आने वाले कुचेरा नगरपालिका क्षेत्र के बाहर बने बाय पास पर खजवाना ग्राम के चौराहे पर बहुत दुर्घटनाए होती हैं, इसलिए यहां पर फ्लाई ओवर बनाया जाए साथ ही नागौर से जोधपुर जाने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग पर नागौर जिले के ही भाकरोद तथा खींवसर के पदमसर चौराहे पर जहां दर्जनों दुर्घटनाएं हो गई, दर्जनों लोगों ने अपनी जान गंवा दी, इन दोनों स्थानों पर भी जल्द से जल्द फ्लाईओवर बनाया जाए। नागौर से जोधपुर, बीकानेर तथा अजमेर तक जाने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर ब्लेक स्पॉट को चिह्नित जल्द से जल्द करके ग्रामीण सड़कों को जाड़ने वाले स्थानों पर इलेक्ट्रिक इंडिकेशन लगवाए जाएं।

सभापति महोदय, मेरी मांग है कि दिसम्बर, 2020 में मंत्री जी ने राजस्थान से जुड़ी परियोजनाओं के लोकापर्ण के दौरान नागौर शहर में बीकानेर रेलवे क्रॉसिंग से बीकानेर राष्ट्रीय

* Not recorded.

राजमार्ग पर गोगेलाव की तरफ 6.2 किलामीटर फोर लेन सड़क पर डिवाइडर, रोड लाइट्स आदि कार्य के लिए 18 करोड़ से अधिक का कार्य स्वीकृत किया, उसकी वित्तीय स्वीकृति जल्द से जल्दी की जाए।

HON. CHAIRPERSON: Now, Shrimati Rana. Please start.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record except Shrimati Rana's speech.

… (Interruptions) … *

HON. CHAIRPERSON: Shrimati Rana, please start.

… (*Interruptions*)

श्रीमती नवनित रवि राणा (अमरावती): सभापति महोदय, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद ।… (व्यवधान) सर, आपका हो गया है ।… (व्यवधान) This is so difficult to speak in between like this. … (*Interruptions*) महोदय, डिमांड्स फॉर रोड्स ट्रांसपोर्ट एंड हाइवेज़ के लिए यहां पर सभी माननीय सदस्य अपने-अपने क्षेत्र के हाइवेज़ की परेशानियां लेकर आ रहे हैं। मेरे कुछ कुलीग अभी पीछे कुछ बोल रहे थे। वे उत्तर प्रदेश से बीएसपी को बिलाँग करते हैं। यह एक ऐसा डिपार्टमेंट है, जहां पर रोड या हाइवेज़ के इश्यू को लेकर जाइए, मंत्री महोदय गडकरी साहब, हमारे मंत्री वी.के. सिंह जी आपको पॉजिटिव रिस्पॉन्स देकर आपकी बात को सुनते हैं। अगर स्टेट से नेशनल हाईवे करना है तो किस योजना से काम करना है, उसके लिए यह एक ही डिपार्टमेंट है, जहां बहुत ज्यादा पॉजिटिविटी से काम किया जाता है । पिछले सात वर्षों से मैं जिस क्षेत्र (अमरावती) महाराष्ट्र से बिलाँग करती हूँ, वहां आज भी बहुत सारी रोड्स की दिक्कतें आती हैं। लेकिन मुझे लगता है कि इस डिपार्टमेंट ने पिछले सात वर्षों में अमरावती में इंटरनल या बाहरी जो

---

* Not recorded.

रोड्स हैं, उनको अच्छा करने का काम किया है। आज अमरावती में कोई भी बड़ा नेता आते हैं या कोई भी बड़ा व्यक्ति आता है तो वहां की रोड्स को देखकर उसका दिल खुश हो जाता है कि ये रोड्स सेन्ट्रल गवर्नमेंट के द्वारा बने हुए हैं और इस रोड की तैयारी इस डिपार्टमेंट ने की है।

सर, मैं आपसे विनती करना चाहूंगी कि नेर, यवतमाल, बनेरा, अमरावती, अचलपुर और धारणी ये जो मेजर स्टेट हाईवे हैं, ये कुल 14 हैं। पिछले तीन वर्षों से, वहां के नागरिकों से, डिपार्टमेंट्स से हमारे सभी लोक प्रतिनिधि, वहां के एमपीज़, एमएलएज़ कंटीन्यू इसका फॉलोअप ले रहे हैं। वे चाहते हैं कि इसे नेशनल हाईवे घोषित किया जाए, क्योंकि महाराष्ट्र गवर्नमेंट के पास फंड नहीं है। इस रोड पर सुबह से लेकर शाम तक बहुत एक्सीडेंट्स होते हैं। इसको फोर लेन करना बहुत आवश्यक है। यह मेरे ट्राइबल क्षेत्र को भी जोड़ने का काम करता है। अमरावती शहर को जोड़ने का भी काम करता है। अचलपुर जो क्षेत्र है, वहां पर अगर आपने ध्यान देकर जानकारी ली होगी तो वहां पूरी रोड खराब है। इसलिए मैं आपसे विनती करूंगी कि इसे नेशनल हाईवे घोषित करके इसका काम जल्दी से जल्दी शुरू किया जाए।

इससे हमारे क्षेत्र को और हमारे क्षेत्र से लगने वाले यवतमाल डिस्ट्रिक्ट को भी इसका फायदा पहुंचेगा।

सर, पिछली बार जब नेशनल हाइवे के लोकार्पण के लिए गडकरी साहब हमारे डिस्ट्रिक्ट में आए थे, तब हमारे क्षेत्र के लोगों ने और लोक प्रतिनिधि के रूप में मैंने उनसे आग्रह किया था कि नागपुर से अमरावती तक एक मेट्रो ऑनरोड चलाई जाए, जिससे हमारी बस की जो ट्रांसपोर्ट है, उसमें ज्यादा लोग ट्रैवल न करें, वह ईज़ी हो और एक से सवा घण्टे में वह अमरावती से चांदुर बाजार, चांदुर बाजार से अमरावती पहुंच जाए। सर ने स्टेज से उसे एनाउंस किया है तो मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगी कि उसके लिए महाराष्ट्र से प्रपोजल मंगवाकर, जल्द से जल्द उसका काम शुरू किया जाए। वहां के ग्रामीण क्षेत्र और तालुकों को जोड़ने का यह काम है।

14.35 hrs (Shri Kodikunnil Suresh *in the Chair*)

सर, मेलघाट में जो घटांग रोड है, जो भांडुम एरिया पड़ता है, उसका रास्ता मध्य प्रदेश से लगा हुआ है। मैं अभी चार दिनों तक अपने आदिवासी क्षेत्र में थी और चार दिन वहां पर थी। जब हम मध्य प्रदेश से महाराष्ट्र में और महाराष्ट्र से मध्य प्रदेश की ओर बॉर्डर क्रॉस करते हैं तो कोई अननोन व्यक्ति भी यह पहचान जाएगा कि अभी हम महाराष्ट्र में हैं और अब हम मध्य प्रदेश में हैं, क्योंकि हमारे महाराष्ट्र की रोड्स में खड्डे हैं या खड्डों में रोड है, यही पता नहीं लगता है। दूसरी तरफ, जैसे ही मध्य प्रदेश में आएंगे, गांवों के अंदर भी और गांवों के बाहर भी गाड़ी फ्लाइट जैसी स्मूथली चलती है। मैं आपसे विनती करूंगी कि वह मेरा ट्राइबल क्षेत्र हैं और वहां रोड्स की बहुत आवश्यकता है। अगर गांवों में कोई इमरजेंसी आ जाती है तो वहां रोड तक जाने के लिए दिक्कत होती है और बहुत बार प्रेग्नेंट लेडीज की मृत्यु उसके दौरान ही हो जाती है, क्योंकि रोड्स इतनी खराब हैं कि उनकी मरम्मत भी नहीं कर पाते हैं। मैं आपसे विनती करूंगी कि ऐसी रोड्स पर ध्यान देकर काम करना बहुत जरूरी है। बडनेरा रोड का फ्लाईओवर है, अमरावती जिले में इस फ्लाईओवर के इस तरफ फोरलेन रोड है और दूसरी तरफ भी फोरलेन रोड बनी है, लेकिन फ्लाईओवर टू-लेन है। इसके लिए मैं अपने डिपार्टमेंट से पिछले तीन सालों से कंटिनिवस फॉलो-अप ले रही हूं और उसके लिए हमारे महाराष्ट्र सरकार के डिपार्टमेंट ने 75 करोड़ रुपये का प्रपोजल यहां भेजा है। फोर-वे से टू-वे में आने पर एक्सीडेंट्स और क्लैशेज होने के चांसेज बहुत बढ़ गए हैं और हम वहां डेवलपमेंट कर रहे हैं। इसलिए अगर हम बीच के पार्ट को डेवलपमेंट से अलग रखते हैं तो वह प्राब्लमेटिक होगा। It is a very genuine demand what I am asking. I will take two or three minutes more. उसका भी काम कराएं। अमरावती में एक ओवरब्रिज का काम शुरू हुआ है – चित्रा चौक से लालखेड़ी, वह सब उसी एरिया का भाग है। उसका काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। वह बहुत अच्छा प्रोजेक्ट है और वह बहुत ज्यादा ट्रैफिक वाला एरिया है, वहां पूरा बाजार भरता है और बहुत पुराना बाजार है। अगर उस काम को थोड़ा स्पीडी कर दिया जाए तो वहां के लोगों को इस काम का लाभ लेने में बहुत सुविधा होगी।

सर, हमने एक प्रपोजल दिया था कि दस्तूर नगर, लालखेड़ी, भानखेड़ा और चांदुर रेलवे रोड, जो नागपुर शहर को जोड़ने का काम करती है, अगर हमने उसके ऊपर थोड़ा सा ध्यान दिया तो हम

बहुत सारी चीजें कर पाएंगे और ट्राइबल एरिया पर थोड़ा सा ज्यादा ध्यान देने की बहुत आवश्यकता है। मैंने बहुत से माननीय सदस्यों को बोलते हुए सुना है। I agree to abide by the orders from the Chair. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

श्रीमती नवनित रवि राणा: मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगी कि आपको अमरावती के बारे में बहुत अच्छे से पता है, अगर आप थोड़ा सा इंट्रेस्ट लें, क्योंकि यह मेरे अमरावती के लिए बहुत इम्पोर्टेंट सब्जेक्ट है। यह अमरावती, यवतमाल मेन रोड हो गया है। चांदुर बाजार, अमरावती का जो रोड है, भानखेड़ा से चांदुर रेलवे रोड है और मध्य प्रदेश एवं महाराष्ट्र में जो डिफ्रेंस है, उसे हमें खत्म करना चाहिए।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यही मांग करती हूं। ये सब डिटेल्स लेकर मैं आपको पास फॉलो-अप करने के लिए आऊंगी। ये सब चीजें जल्द से जल्द पूरी हों, मैं यही रिक्वेस्ट आपसे करती हूं। धन्यवाद।

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): Sir, thank you for giving me the opportunity to speak. I congratulate Shri Gadkari Ji and Shri V.K. Singh Ji and their team for being able to get five per cent of the total Budget allocated to the Road Transport and Highways Ministry. This is the first time in the history that five per cent is allocated to the Ministry. It is a great achievement. In this regard, I thank them.

Further, the decision of the Ministry not to borrow or take loans for this financial year is much welcomed. The allotment for road safety is a priority issue because a lot of road accidents are taking place in our country and it is the highest in the world. The road accidents are very high when compared to other countries and many people are dying due to these road accidents. But the Budget allocated by the Ministry towards road safety is just 0.2 per cent of

the total Budget, which is Rs. 229 crore and it is very less. So, I would request the Ministry to take care of road safety issues and allocate more Budget for road safety issues because human life is very valuable and I think that we should protect human life. Road accidents should not happen, and I think that more Budget should be allocated for road safety.

As regards National Highway maintenance, the Budget allocated for it is just 1.24 per cent of the total Budget of the Ministry. This is just 40 per cent of the requirement of the highway maintenance. There is 60 per cent more required for just maintaining the highways. If you build world-class highways and if its maintenance is not good, then vehicle maintenance will be more, and accidents will be more. Further, the freight average is very high in India when compared to the other countries in the world. If you want to reduce that freight average per km., then you have to maintain the roads well. So, I would request the hon. Minister, through you, to allocate sufficient Budget for maintenance of the National Highways.

Coming to my State of Andhra Pradesh, there are 433 black spots identified in our State out of which only 76 black spots have been cleared. This is causing road accidents. This is a major concern. So, I would request the hon. Minister, through you, to clear the rest of the black spots and ensure safety.

There are nearly 37 delayed road projects in the State of Andhra Pradesh worth Rs. 10,000 crore. I would request the hon. Minister to immediately fast-track the projects and finish them immediately. I would also

like to thank hon. Gadkari ji for inaugurating nearly 21 projects worth Rs. 11,000 crore, and also 31 projects worth nearly Rs. 10,000 crore last month when he came to Vijayawada. In all of Andhra Pradesh the total sum of the projects that he has inaugurated or has already laid foundation is worth Rs. 21,000 crore and many other projects for which foundation stone has been laid are in the pipeline. I would like to thank the Ministry, especially Gadkari ji, for supporting us very well from the beginning after the State was bifurcated and for building the new Andhra Pradesh.

Now, I would like to mention one or two issues pertaining to the State. NH-30 starts from Vijayawada, my Constituency and goes up to Uttarakhand. It goes through Andhra Pradesh, Telangana, Chhattisgarh, Madhya Pradesh, Uttar Pradesh and Uttarakhand. It is one of the longest highways in the country. It is ending in Ibrahimpatnam in Vijayawada. When Shri Chandra Babu Naidu, our Leader, was the Chief Minister, he thought of connecting this highway to the present State capital of Amravati, which is just 10-12 kms. away from the ending point of NH-30. It will cost just Rs.300-400 crore. Actually, we have laid a foundation stone for the project, which will include a 3.2 kms. bridge on river Krishna and about 3-4 kms. of road. It will connect the State capital to the NH. So, we would request the Minister to accept and sanction our proposal, that is, extending NH-30 from Ibrahimpatnam to our State capital Amravati.

Sir, the Vijayawada-Hyderabad NH-65 - and the old no. was NH-9 – is one of the busiest highways in the country but it has only four-lanes. So, we request the hon. Minister to expand it to six-lane highway.

When the State of Andhra Pradesh was bifurcated in 2014, as per the Andhra Pradesh Reorganisation Act, a greenfield expressway from Amaravathi, the new Capital of Andhra Pradesh, to Hyderabad was promised. Hence, I request the hon. Minister to initiate the project – from Amaravathi-Vijayawada to Hyderabad immediately.

This is my last suggestion. It is about promoting the electric vehicles (EV). It is very much welcomed and appreciated. As of today, 70 per cent of the thermal power plants are coal-based, which is causinga lot of pollution. It would take nearly 15 years to bring down the pollution. Hence, I would like to request the hon. Minister particularly about the commercial vehicles, as the CAPEX is also very high to buy an electric commercial vehicle.

I would like to request the Ministry to look into this. Commercial manufacturing of CNG vehicles is also supported and promoted by the Ministry. This would be useful for the country for reducing pollution and also to reduce the cost of commercial vehicle operations and lead to reduction of CAPEX when it comes to CNG vehicles.

In the end, I would request the hon. Minister to look into all the suggestions I have made, including on CNG vehicles.

Thank you, Sir.

[*]**श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा):** सर्वप्रथम मैं सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय को आवंटित बजट के समर्थन में अपने विचार रखती हूं। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वर्ष 2021 में राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण में प्रतिदिन 37 किमी सड़क निर्माण का माइलस्टोन हासिल किया है। पिछले 7 वर्षो में राष्ट्रीय राजमार्गों की लंबाई 50% बढ़कर दिसंबर 2021 तक 1 लाख 40 हजार 937 किमी हुई है। मंत्रालय का कुल बजटीय परिव्यय वित्तीय वर्ष 2015 में 33 हजार 414 करोड़ रुपए था, जो वित्तीय वर्ष 2022 में 1 लाख 83 हजार 101 करोड़ रुपए हुआ है। वित्तीय वर्ष 2020 की तुलना में वित्तीय वर्ष 2021 में स्वीकृत राशि मे 126 % की वृद्धि हुई है। वित्तीय वर्ष 2020 की तुलना में वित्तीय वर्ष 2021 में स्वीकृत्त लंबाई में (किलोमीटर मे) 9% की वृद्धि हुई है। वित्तीय वर्ष 2015 से वित्तीय वर्ष 2021 के दौरान औसत वार्षिक परियोजना पुरस्कार (वार्षिक औसत पुरस्कार लंबाई) वित्त वर्ष 2010 से वित्त वर्ष 2014 की तुलना में 85% बढ़ गया है। वित्तीय वर्ष 2015 से वित्तीय वर्ष 2021 के दौरान औसत वार्षिक निर्माण लंबाई वित्तीय वर्ष 2010 से वित्तीय वर्ष 2014 की तुलना मे 83% की वृद्धि हुई है। वित्तीय वर्ष 2020 की तुलना में वित्तीय वर्ष 2021 के अंत में चल रहे परियोजना कार्यो की संचयी लागत मे 54% की वृद्धि हुई है। इस बार केंद्रीय बजट में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के लिए 1 लाख 99 हजार 107 करोड़ रुपए आवंटित किए गए है, जो पिछले केंद्रीय बजट की तुलना मे 68% ज्यादा है। वित्तीय वर्ष 2022-23 के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों के नेटवर्क में 25 हजार किमी विस्तार का लक्ष्य हासिल करने के लिए है। पीपीपी मॉडल के माध्यम से चार स्थानो पर मल्टीमोडल लोजीस्टिक्स पार्को का कार्यान्विन वर्ष 2022-23 मे ही किया जाएगा। केंद्रीय बजट में की गयी घोषणा के मुताबिक लोगो और सामान की आवाजाही को ज्यादा सुविधाजनक बनाने हेतु राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए पीएम गतिशक्ति मास्टर प्लान वर्ष 2022-23 मे ही तैयार किया जाएगा। वित्तीय वर्ष 2022-23 में 60 किमी लंबी आठ रोपवे परियोजनाओ का भी कार्यान्विन किया जाएगा। इस राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम की

[*] Speech was laid on the Table.

वजह से उत्तर पूर्व, उत्तराखंड, हिमाचल प्रदेश और कश्मीर को लाभ मिलेगा। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा दुनिया की पाँचवी सबसे लंबी और भारत की सबसे बड़ी परियोजना सुवर्ण चतुर्भुज हाइवे का निर्माण किया जा रहा है। जिसकी कुल लंबाई 5846 किलोमीटर है और जिसे 600 बिलियन रुपए की लागत से बनाया जा रहा है , जिसमे चार और छह लेन एक्सप्रेस राजमार्ग का निर्माण शामिल है। यह सुवर्ण चतुर्भुज सड़क परियोजना के अंतिम चरण में मुंबई से दिल्ली को जोड़ा जाएगा। जिसका लाभ गुजरात राज्य को और मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा को भी मिलेगा, जिसके लिए मैं आदरणीय प्रधानमंत्रीश्री नरेंद्र मोदी जी और माननीय केंद्रीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का धन्यवाद व्यक्त करना चाहूंगी। इस सड़क परियोजना के निर्माण के तहत मुंबई, सूरत, गांधीनगर, वडोदरा, अहमदाबाद, जयपुर, उदयपुर, गुरुग्राम और दिल्ली को आपस में जोड़ा जाएगा, जिसकी कुल लंबाई 1419 किमी होगी।

इस सड़क परियोजना के निर्माण से यातायात कर रहे यात्रियो का मुसाफरी समय आधा हो जाएगा, इसके साथ ही यह सड़क परियोजना प्रमुख शहरो और बंदरगाहों के बीच तेजी से परिवहन नेटवर्क प्रदान करेगा। यह सड़क परियोजना भारत के प्रमुख कृषि, औद्योगिक और सांस्कृतिक केन्द्रो को भी कनेक्टिविटी प्रदान करेगा। मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा के गाँव दुमाड़ जंक्शन पर ट्राफिक जाम और वाहनों की लंबी कतार की समस्या रहती थी जिसके लिए माननीय केंद्रीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा करीब 34.50 करोड़ रुपए की लागत से मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा मे राष्ट्रीय राजमार्ग 48 , राष्ट्रीय द्रुतमार्ग -1, और वडोदरा - सावली मार्ग के जंक्शन (दुमाड़ जंक्शन) का सुधार कार्य के तहत ओवरब्रिज का निर्माण किया जा रहा है। जिसका शिलान्यास हाल ही में 17 सितंबर 2021 यानि आदरणीय प्रधानमंत्रीजी नरेंद्र मोदी जी के जन्मदिन के अवसर पर माननीय केंद्रीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी द्वारा किया गया है, जिसके लिए मैं आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और माननीय केंद्रीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का हृदयपूर्वक धन्यवाद व्यक्त करती हूँ। मैं यह बताना चाहूंगी कि मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा के देणा गाँव से वडोदरा शहर मे आवाजाही का रास्ता नेशनल हाइवे नं 48 से होते

हुए जाता है जिस कारण गाँव के लोगो को आवाजाही करने के लिए नेशनल हाइवे नं 48 क्रॉस करते हुए वडोदरा शहर आना पड़ता है । जिस जगह पर डिवाइडर के पास ट्राफिक ब्लेक स्पॉट होने की वजह से कई बार बड़े अकस्मात हो चुके है । जिस समस्या के निवारण के लिए मेरे द्वारा माननीय केंद्रीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को प्रस्ताव प्रेषित किया था, जिसे मंजूर करते हुए उन्होंने उक्त समस्या निवारण के लिए अंडरपास निर्माण करने की मंजूरी दी है, जो करीब 14 करोड़ रुपए की लागत से निर्माण किया जाएगा एवं उसका शिलान्यास हाल ही में सुशासन दिवस के अवसर पर हमारे गुजरात के माननीय मुख्यमंत्री श्री भूपेन्द्रभाई पटेल जी द्वारा किया गया है । इसके साथ ही मैं यह बताना चाहूंगी कि मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा के पास देणा गाँव के लोगो को वडोदरा शहर आने के लिए नेशनल हाइवे क्रॉस करते हुए आवाजाही करनी पड़ती है, जिसके लिए लोगों को काफी समस्या का सामना करना पड़ता है एवं काफी बड़े अकस्मात भी हुए हैं जिसकी वजह से मेरी तरफ से माननीय केंद्रीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को देणा – छाणी अंडरपास निर्माण करने के लिए प्रस्ताव प्रेषित किया गया था , जिसको भी स्वीकृति प्रदान की गयी है ।इन सभी समस्याओं के निवारण करने के लिए मैं आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और माननीय केंद्रीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का हृदयपूर्वक धन्यवाद व्यक्त करती हूँ । मैं बुनियादी ढांचे के विकास और विस्तार करने हेतु सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को आवंटित किए गए केंद्रीय बजट का पूर्ण रूप से समर्थन करती हूँ ।

*__SHRI MOHANBHAI KUNDARIYA (RAJKOT):__ I would like to express my views on the demands for grants of the Road Transport & Highway 2022-23.

I would like to express my gratitude to Hon. Prime Minster Shri Narendra Modi ji and the Hon. Minister of Road Transport & Highway Shri Nitin Gadkari ji, for special consideration weaving of road network not only in Gujarat but also connecting 550 districts in the country through national highway linkages launched under Bharatmala Pariyojana by Hon. Prime Minister Shri. Narendra Modi.

Keeping in view of increasing of road transportation between cities, towns & villages Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi's Bharatmala Pariyojana a umbrella program for the highways sector under state-run National Highway Authority of India (NHAI) and the Ministry of Road Transport and Highways focusing of optimizing the efficiency of road traffic movement across the country by bridging critical infrastructure gaps.

It is known that the project would be covering a whopping 34800 km of the road would be completed in a phased manner.

The roads built under India's ambitious Bharatmala programme will increase vehicle-travelling speed by around 2025%, thereby helping reduce logistics costs, in turn would help reduce India's supply chain cost to 6% from the present levels of and reducing vehicular accidents and deaths to minimal.

* Speech was laid on the Table.

This ambitious Bharatmala project propelled by Shri Nitin Gadhkari ji, Hon. Minister of Road Transport & Highways under the guidance of Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji, would create 100 million man-days of jobs during the construction phase and 22 million permanent jobs due to the increased economic activity triggered by it.

It highly appreciated the vision of Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji, for integrating the Bharatmala Project with the Sagarmala project components by way of providing the connectivity to the areas that are dotted along the shorelines and important Indian Ports.

People of my Lok Sabha Constituency Rajkot would be ever grateful to Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji, & Hon. Minister of Road Transport & Highways for resolving the issues pertaining to my Lok Sabha Constituency may it be of ongoing widening from 4 lanes to 6 lanes of Rajkot Ahmedabad National Highway along with upgradation / improvement / widening, flyovers under various programmes through National Highways Authority of India (NHAI).

Apart the above people of Saurashtra region are thankful for getting completed of 4-laning of projects comprising about 620 Km length of coastal highway with cost of Rs. 7,950 crore and at present ongoing construction works of projects comprising length of 520 Km with cost of Rs. 8,036 crore. The physical progress of these works is varying from 3.5% to 92.1 9%. These works are targeted for completion by 2022-23.

Between the lines I would request the Hon. Minister of Road Transport & Highway Shri Nitin Gadkari ji, to get expedite the long pending demand for constructing of a by-pass road on National Highway 27 passes through Awakener city of Morbi District.

I once again thank Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji for launching Bharatmala Pariyojana, a biggest-ever infra project in its history that will be changing the destiny of the Country.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, though I belong to the Opposition Benches and I am vehemently opposing the policies and programmes of the Government, I do hereby stand to support the Demand for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways. Why? It is because of the performance of the Ministry under the leadership of Shri Nitin Gadkari *ji.* Wonderful performance has been showcased by the Ministry and the National Highways Authority of India in strengthening the road infrastructure in the country.

At the same time, I would make a reservation regarding the absence of the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari *ji* because he is demanding Rs.1.99 lakh crore from this House. He is the Minister who is responsible for demanding this amount from the House. The House has to sanction such a big amount – Rs.1,99,171 crore. Unfortunately, the Cabinet Minister who is responsible - and the sole responsibility is with him - was missing on the day the debate was initiated, and today also he is missing. This is quite unfortunate. This is against the conventions and practices of this House. Please direct the hon. Cabinet Minister…..… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: The MoS is present.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Yes. I fully respect the hon. V.K. Singh *ji,* who is capable of replying and he is competent to reply but the Cabinet Minister is the Minister who is representing the Cabinet and making the demand. He has to come to the House and demand such a huge amount from the House. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: We could not insist.

(*Interruptions*)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Then, we will also speak `online' .

HON. CHAIRPERSON: Premechandran *ji,* we could not insist.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: But I am saying that this is the parliamentary ethics; it is the collective responsibility of the Cabinet. This was the previous convention of this House. Yes, I am not saying that throughout the debate, the hon. Minister should be present. We fully congratulate the hon. Minister for his wonderful performance. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: We will see that the Cabinet Minister or the MoS is present in the House.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Sir, the MoS is competent to make the demand but my point is regarding the parliamentary ethics and collective responsibility of the Cabinet. The Cabinet Minister has to come; make the demand. Let him go after that. But unfortunately, his absence in the House is quite unfortunate, which I want to mention here.

HON. CHAIRPERSON: The reply will come from the Government side.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Sir, day before yesterday I had pointed out this matter to the hon. Speaker. Mr. V.K. Singh *ji*, who is present throughout the debate. He is attending the entire debate. I would also congratulate him for that. It is about the question of propriety, ethics, conventions and precedents of the House.

Sir, India has the third largest rail network and the second largest road network in the world. I am not going into the statistics. We have 5.89 million kms of road. The roads carry 64.5 per cent of country's goods and 90 per cent of the country's passenger traffic. The total budget allocation for the Ministry of Road Transport and Highways is around Rs. 1.9 lakh crore for the financial year 2022-23. This is 68 per cent increase compared to the Revised Estimate of the previous year. This is absolutely appreciated. I fully congratulate the Government for giving such an increase in the funds for the road infrastructure.

The road transport is one of the most cost effective and convenient modes of transportation. In India, both for freight and passenger traffic, roads have high potential penetration level with door-to-door delivery. Importance of roads is widely recognised as a potent means of socio-economic integration and it is vital for the economic development of the country. So, much importance and significance should be given to the road infrastructure because it is being applicable to all the people of this country both in the freight traffic as well as in the passenger traffic. The ambitious plan of this Ministry is to construct 25,000 kms of National Highway in the financial year 2022-23. The Prime Minister's Gati Shakti Master Plan is the flagship programme of the Government to facilitate faster movement of the goods and the people.

In all this sense, if you examine, the infrastructure is given much significance and importance in the budget for the financial year 2022-23. So, once again I want to place on record my appreciation for the Ministry of Road

Transport and Highways. At the same time, I would like to raise some concerns and apprehensions on my part. I fully support the critical observations made by Mr. Vishnu, hon. MP, from the Opposition Party, the Congress. He has made so many reservations and concerns. I fully support him. The first concern is regarding the performance of the consultancy.

Kindly see, the National Highway Authority of India is entrusting the entire work to the consultancy and the consultancy is the sole supreme authority for the construction of the entire work, the plan design, and alignment. Everything is being made by the consultancy. When you appoint the consultancy, the quality of the consultancy has to be checked. I also would like to urge upon the Government and draw the attention of the hon. Minister that these consultancies are not consulting the Members of Parliament. We are not being taken into confidence. At least, the consultancy has to take into confidence the people's representatives before finalising the alignment, plan and all these things. At least, the people's representatives have to be consulted. Unfortunately, the consultancies are under the impression that they are above all these things. Whatever the decision is taken by the consultancy, that gets approved.

That is not good because we are mingling with the people, we are living with the people, and we know the difficulties at the ground level. Regarding the alignment, evacuation and all these things, we are well aware, but unfortunately, most of these consultancies are not transparent in making the plan, alignment, structure, and all these things. So, kindly give a direction to these consultancies to have a consultation with the people's representatives before finalising the

alignment and plan. I can very well cite one example also. Now, on National Highway-66 in my constituency and in the State of Kerala, the Ministry is constructing a four-lane traffic road but what they are doing is retaining earthen wall which is being constructed in the junctions. For example, in my constituency, Parippally, Chathannoor, Kottiyam and in Karunagappalli, which is my learned friend's constituency, you are constructing big walls like China walls and a small underpass. The entire urban area is being lost. Suppose, it is an elevated highway on pillars, the urban area or town area will be protected.

When we discussed with the officials, they said that pillar construction involves ten times greater expenditure than earthen walls type construction. If that is the case, they should also share the expenditure. This concern has to be addressed. The consultancy should not be the supreme authority. They should also consult the people's representatives before finalising things.

My next point is relating to the maintenance and repair of national highways. Advance contracts have to be given for this purpose. Annual maintenance contracts must be given in advance so that the national highways are maintained properly.

My next concern is relating to the quality of work. We know that there is a three-level inspection or surveillance mechanism in Prime Minister's Gramin Sadak Yojana. Similarly, in the case of national highways also the quality of work has to be reviewed from time to time and accountability has to be fixed on people. It has been seen that within three months after repair, these roads are getting damaged. We have many such instances as far as national highways are

concerned. So, a new mechanism has to be evolved in order to ensure that roads are maintained properly.

My next point is regarding the delay in completion of NHAI projects. What is the structure of NHAI? The National Highways Authority of India has very minimal staff. There is not enough manpower in the NHAI. Everything is being outsourced as a result of which they are having no responsibility. There are no people with expertise in NHAI. Lack of manpower is one of the major problems the NHAI is facing. That is why the C&AG has made a very stringent and critical observation regarding procedural inefficiencies in NHAI. Procedural inefficiencies in NHAI have been noted by the C&AG. That has to be looked into. That is another concern which I would like to express while congratulating the Minister.

I have a concern as regards the cost overruns. What is the estimated expenditure on a one-kilometre road? It is very high. Maximum estimate is being provided. You are providing such estimates that the rural roads of best quality can also be constructed within them. Kindly have a review of these estimates which are being provided. The cost of the road being constructed and the estimates, both have to be compared and examined.

The quantum of work and the estimate which is being provided do not match. That is another concern which I would like to express.

My last point is on vehicular safety. In this also the Ministry is doing a good job. We want to have a stringent policy committed to improving the automobile safety ecosystem. About 1,50,000 people are dying in about five

lakh road accidents every year. It is resulting in a loss of 3.1 per cent of our GDP.

To address the issue of vehicular safety, you have proposed to implement a new programme called Bharat New Car assessment Programme. It is a welcome step on the part of the Government in providing Star Safety Rating System. For this, I suggest that stringent rules have to be framed so as to have the star safety rating system not only for the cars but all the automobiles. This rating system should be provided for all the vehicles.

Mr. Chairman, your Constituency is connected with my Constituency. Regarding roads in my Constituency, I am thankful to the Government for having a new road under Bharatmala Project from Aryankavu, Penmala, Pattadi, Chadayamangalam to Parupalli, the border of my Constituency. NH 183 passes through the Chairman's Constituency. I suggest to the hon. Minister to have NH 183A connected to NH 183 from Chavara, Titanium junction to Bharanikavu so that it can be connected to NH 66. Work is progressing on NH 66. I request that junctions be provided at Paripalli, Chathannoor, Kottayam and Karunagapally.

I am thankful to the Union Government for widening the existing national highway, Kollam Bypass, from two-lane to six-lane traffic road. On this also the Government has done a wonderful job in expediting the work. For all these things we, the Members of Parliament, are thankful to the Government for having a better road infrastructure in the country.

Sir, this is the first time in my Parliamentary experience that sitting on the Opposition benches I am supporting the Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and Highways.

With these words, I conclude. Thank you.

*SHRI P. R. NATARAJAN (COIMBATORE):** I would like to express my views on General Discussion under Demands for Grants on Ministry of Road & Transport 2022-23.

Karur to Coimbatore Greenfield Highway and Ring Road Connecting Ettimadai to Narasimhanaickenpalayam via Arisipalayam, Kalangal, Kunnathur etc. request proposal to be dropped.

The Existing highway (Erstwhile NH-67) connects the two cities. This highway was proposed to widen however abruptly that proposal was shelved and a greenfield alignment between the two cities was conceived. In addition, a ring road was attached to this project.

The existing Highway can be expanded to a six-lane highway. The proposed greenfield alignment between the two cities (according to the NHAI) is shorter than the existing highway by only 6Kms. For a mere reduction of 6 kms a greenfield alignment is unnecessary.

Further, none of the townships along the existing highway (KSN Puram, Palladam, Pongalur, Avinashipalayam, Kangeyam, Vellakoil, Thennilai and Paramathi) is connected by the proposed greenfield alignment. More than 500 Tamil Nadu State Government owned buses (approximately 1 crore passengers annually) ply on the existing highway connecting these townships between Coimbatore and Karur. The greenfield proposal ignores this fact (connectivity for the townships along the existing highway). Further, the

---

* Speech was laid on the Table.

proposed greenfield alignment is planned across the PAP (Parambikulam Aliyar Project command area) canal irrigated area which will be a major agricultural disaster.

The Proposed Greenfield alignment reaches Karanampettai from Karur and Forks South and North in a semi-circular fashion to reach Ettimadai in the South and Narasimha Naickenpalayam on Mettupalayam road (existing erstwhile NH-67) in the North. The circuitous semi ring road is 80 odd kms in length. From Narasimha Naickenpalayam it is proposed to be linked to the proposed Western bypass to form a ring road.

The Southern alignment of the ring road is circuitous and is unnecessary as the existing L&T bypass is available. The NHAI for reasons unknown does not seem to be interested to expand the existing L&T Bypass for which land is available.

The Northern alignment is also circuitous and will increase the travel distance. Further, there are several arterial roads that can be widened that connect Mettupalayam Road (NH-67), Sathy Road (NH-209), and Avinashi Road (NH-47) and hence one more alignment is unnecessary.

The Circuitous alignment for the ring road will not be used by either the intra city commuters or the intercity commuters as the travel distance will increase substantially on the proposed ring road alignment.

Sound Traffic management calls for Traffic to be dispersed and not aggregated on one alignment. The traffic will be dispersed by improving the existing arterial roads connecting Mettupalayam Road and Sathyamangalam

Road (there are over 14 arterial roads), Sathyamangalam and Avinashi Road (there are 5 arterial roads) and Avinashi Road and Trichy Road (there are 3 arterial roads).

The proposed linking of the ring road with the proposed western bypass at Narasimhanaickenpalayam will be disastrous as man-animal conflict will increase.

The Alignment for the proposed western bypass has been changed several times since the project was mooted. The present alignment has also been changed in certain places for reasons unknown. This alignment is abutting the hills and if implemented will worsen the man-animal conflict. Also, the area covered by the proposed Western By-pass is an environmentally sensitive area with large scale violations being reported frequently. The western bypass should be realigned and the alignment should be away from the Hills.

The ring road that is being proposed will not serve the purpose of Traffic Decongestion and hence should be dropped. The existing Karur to Coimbatore Highway can be widened and the Greenfield Alignment scrapped.

15.00hrs

श्री सय्यद ईमत्याज़ जलील (औरंगाबाद): सभापति महोदय, वर्ष-2022-23 के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग पर चर्चा करने के लिए आपने मुझे अनुमति दी, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद अदा करता हूं।

महोदय, राजनीति अपनी जगह है और मतभेद अपनी जगह है। अगर भारतीय जनता पार्टी का कोई कट्टर विरोधी है, तो वह भी इस बात को कबूल करेगा कि आज इस देश के अंदर अगर अच्छी सड़कें देखने को मिल रही हैं, बड़े-बड़े फ्लाई ओवर्स देखने को मिल रहे हैं, एक्सप्रेस वे और सुपर एक्सप्रेस वे देखने को मिल रहे हैं, तो उनका सेहरा केवल श्री नितिन गडकरी जी के सिर पर जाता है। यकीनन, आज इस मंत्रालय में जो काम किया जा रहा है, वह वाकई काबिले-तारीफ है। मैं जितना दिल खोलकर नितिन जी की तारीफ कर रहा हूं, उतना ही दिल से यह उम्मीद कर रहा हूं कि वह मेरे चुनावी क्षेत्र औरंगाबाद, जो महाराष्ट्र में आता है, वहां पर भी ध्यान देंगे। हम वहां पर कोई चांद-सितारे नहीं मांग रहे हैं, बल्कि हमारे शहर की जो सबसे बड़ी लाइफलाइन है, जो सबसे क्राउडेड एरिया है, जो जालना रोड है, उस पर हम एक फ्लाई-ओवर की मांग कर रहे हैं। मैं यह उम्मीद करता हूं कि एक फुल फ्लाई-ओवर की मांग, जिसकी हमने श्री गडकरी साहब के साथ कई बार चर्चा भी की है, उसे वह सैंक्शन करेंगे।

महोदय, यदि गडकरी साहब चुस्त हैं और उनके डिपार्टमेंट के कुछ अधिकारी सुस्त हैं, तो जनरल साहब, उसका असर कैसा होता है, उसे एक उदाहरण के तौर पर मैं बताना चाहता हूं। 2 नवम्बर, 2019 को 7 बजकर 56 मिनट पर गडकरी साहब एक ट्वीट करते हैं और यह बताते हैं कि

> "The poor condition of Highway connecting Aurangabad -Sillod-Jalgaon has come to my notice. I have instructed Chief Engineer National Highway Division PWD to take immediate action and make sure that road is in good condition within eight days. Else,

face consequences. This is not acceptable. Officer or contractor, nobody shall be spared for negligence.”

महोदय, 2 नवम्बर, 2019 को मंत्री जी ट्वीट करके कहते हैं कि 8 दिनों के भीतर यह हो जाना चाहिए। वर्ष 2019 चला गया, वर्ष 2020 चला गया, वर्ष 2021 चला गया और अब वर्ष 2022 आ गया। यह सड़क आज तक नहीं बनी है। औरंगाबाद से अजंता जाने वाली सड़क, जो वर्ल्ड हेरिटेज मॉन्यूमेंट की तरफ जाती है, गडकरी साहब का ट्वीट आने के बावजूद यह पिछले 4 सालों में नहीं बनी है। भारतमाला परियोजना, जिसके बारे में गडकरी साहब ने मैगजीन में एक आर्टिकल 'बूस्टिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर' लिखा है। उसमें उन्होंने यह बताया है कि नैशनल हाईवे हम हर रोज 37 किलोमीटर बना रहे हैं। एक साल के अंदर साढ़े तेरह हजार किलोमीटर का हम लक्ष्य रख रहे हैं। औरंगाबाद से अजंता जाने वाली यह रोड महज डेढ़ सौ किलोमीटर है।

आप एक तरफ कह रहे हैं कि हम हर रोज 37 किलोमीटर रोड बना रहे हैं, वहीं दूसरी तरफ यह रोड पिछले 5 सालों में नहीं बनी है, तो फिर इसके लिए दोषी कौन है? यह सोचना बहुत जरूरी है। हम एक तरफ अच्छी सड़कें बना रहे हैं, जिसके लिए गडकरी जी के मंत्रालय को हम बहुत-बहुत धन्यवाद देते हैं, लेकिन इसका दुष्परिणाम यह हो रहा है कि जब सड़कें अच्छी बन रही हैं, तो मौतें भी ज्यादा हो रही हैं। लोग ज्यादा मर रहे हैं। एक्सिडेंट्स की संख्या भी हर साल बढ़ती जा रही है। मैं अगर अकेले महाराष्ट्र की बात करूं, तो पिछले साल 30 हजार एक्सिडेंट्स महाराष्ट्र में हुए। महाराष्ट्र हाईवे सेफ्टी पैट्रोल ने यह बताया कि केवल महाराष्ट्र में 13 हजार 500 लोग ओवर स्पीडिंग की वजह से अपनी जानें गंवा चुके हैं। सड़कें अच्छी बन रही हैं तो लोग ओवर स्पीडिंग कर रहे हैं।

जनरल साहब, मैं आपसे हाथ जोड़कर विनती करता हूं। वर्ष 2017 में सुप्रीम कोर्ट ने एक ऑर्डर पास किया था कि जो स्टेट्स और नैशनल हाईवेज हैं, उनमें 500 मीटर की दूरी में किसी भी होटल, किसी भी रेस्टोरेंट या शराब की दुकान में आप शराब का कारोबार नहीं कर सकते हैं। यह सुप्रीम कोर्ट का जजमेंट था। इसका असर यह हुआ कि तमाम राज्य, जिनको एक्साइज ड्यूटी

के माध्यम से पैसा मिलता है, वे सुप्रीम कोर्ट गए और कहा कि उसका यह फैसला गलत है, इसको रिव्यू किया जाए।

आज ड्रंक एंड ड्राइविंग की वजह से बहुत सारे लोगों की जानें जा रही हैं। मैं शराब पी रहा हूँ, मैं गाड़ी चला रहा हूँ, अपनी जान तो जोखिम में डाल ही रहा हूँ, लेकिन सामने वाले कितने लोगों की जान मैं जोखिम में डाल रहा हूँ, यह भी सोचने की जरूरत है। इसीलिए ड्रंक एंड ड्राइविंग के ताल्लुक से भी, आपकी मिनिस्ट्री आंकड़े रिलीज करती है, पिछले साल के आंकड़े मैंने बहुत खोजे, लेकिन मुझे नहीं मिले, हम आपसे अनुरोध करेंगे कि आप यह बताएं कि ओवर स्पीडिंग की वजह से और ड्रंक एंड ड्राइविंग की वजह से कितने लोगों की जानें गई हैं?… (व्यवधान)

महोदय, मैं अपनी पार्टी की तरफ से बोल रहा हूँ। दूसरा, मैं प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के बारे में कहना चाहूँगा, अभी-अभी हमारे सम्माननीय सदस्य प्रेमचन्द्रन जी ने कहा है कि हम नेशनल हाइवेज, सुपर एक्सप्रेसवे के ऊपर तो बहुत ध्यान देते हैं, लेकिन प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना, जो गाँवों के अंदर जाती है, आप हिन्दुस्तान के किसी भी गाँव के अंदर चले जाइए, मैं अपने चुनावी क्षेत्र औरंगाबाद के बारे में बात करता हूँ, वहाँ पर एक जंग लगा हुआ बोर्ड लगा मिलेगा कि यह सड़क प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के जरिए बनाई गई है। क्या वजह है कि उसकी इतनी बुरी हालत रहती है? इसकी वजह आप भी अच्छी तरह से जानते हैं। वजह यही है कि ठेकेदार को अधिकारी का डर नहीं और अधिकारी को इसलिए किसी का डर नहीं, क्योंकि वह अपने नेताओं को खुश करके, टोल देकर अपना काम चला रहा है। आप क्वालिटी कंट्रोल के लिए एक टीम तैयार कीजिएगा, आपके पास ऑलरेडी एग्जिस्टिंग है, लेकिन कम से कम केन्द्र सरकार की जो स्कीम्स हैं, चाहे वह प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना की हो या सीआरएफ फंड के पैसे से जो रोड बनाई जाती है, उनकी क्वालिटी जाँचने के लिए है। … (व्यवधान)

मैं आपसे पूछना चाहूँगा कि अगर यह गुनाह है, यह जुर्म है, यह कानून है कि अगर कोई ठेकेदार पैसों का गलत इस्तेमाल कर रहा है, कितने ठेकेदारों को आज देश भर के अंदर आपने

सजा सुनाई है? कितने अधिकारियों के ऊपर आपने कार्रवाई की है? आप कार्रवाई नहीं कर रहे हैं, इसलिए उनके हौंसले और बुलन्द होते जा रहे हैं।

15.07 hrs (Shri A. Raja *in the Chair*)

ऐसे ठेकेदारों को जेल के अंदर डालिए। अधिकारियों के ऊपर कार्रवाई कीजिए। आप तो जनरल हैं, आपके पास आर्मी का तो अनुशासन था, उस अनुशासन को यहाँ पर लेकर आइए। उन अधिकारियों का कोर्ट मार्शल कराइए, तब जाकर हमारे गाँव की सड़क भी अच्छी बनेगी।

आखिर में मैं अपने चुनावी क्षेत्र की बात करता हूँ। डॉ. भागवत कराड साहब मेरे औरंगाबाद से ताल्लुक रखते हैं। हमने जालना रोड के लिए एक फ्लाई ओवर माँगा, मंत्री जी चुनकर आए, उन्होंने कहा कि नहीं, मैं दस साल के बाद आपके एक मेट्रो दूँगा। नहीं चाहिए, हमें आज के दिन सिर्फ जालना रोड के लिए एक फ्लाई ओवर चाहिए। औरंगाबाद से पुणे का एक सुपर एक्सप्रेस-वे बना दीजिएगा। शिरडी में सारे देश भर से और दुनिया भर से श्रद्धालु आते हैं।

औरंगाबाद से शिरडी महज 100 किलोमीटर का रास्ता है, अगर आप उसे सुपर एक्सप्रेसवे के अंदर बना देते हैं तो जो श्रद्धालु शिरडी आएगा, वह हमारे औरंगाबाद में अजंता एलोरा देखने के लिए आएगा। हम पिछले दो साल से यह माँग कर रहे हैं कि औरंगाबाद और शिरडी को एक सुपर एक्सप्रेसवे के अंदर बनाया जाए। औरंगाबाद और पुणे को सुपर एक्सप्रेसवे के अंदर बनाया जाए। एक अहम, जो कन्नड़ का घाट है। … (व्यवधान)

वहाँ का ऑतराम घाट का एक मुद्दा है, कई सालों से यह पेन्डिंग है, मंत्री जी मैं आपसे अनुरोध करूँगा कि कन्नड़ का ऑतराम घाट जो है, जो नेशनल हाइवे को जोड़ता है, उस घाट के ताल्लुक से सरकार कुछ न कुछ फैसला करे, मैं यह उम्मीद करता हूँ।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

***डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर):** विगत आठ वर्षों में राष्ट्रीय राजमार्गों का विस्तारीकरण और नवीनीकरण का जो कार्य देश में हुआ है, वह ऐतिहासिक है, मैं समझती हूँ कि सड़कों का जिस तरह से भारत में जाल पिछले आठ वर्षों में फैला है वह संसार में सर्वाधिक होगा । राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी तथा श्री नितिन गड़करी जी को बधाई देती हूँ । वर्ष 2022-23 के लिए विभाग द्वारा 25 हजार किलोमीटर मार्ग बनाने का जो लक्ष्य निर्धारित किया गया है, वह प्रशंसनीय है इससे देश की प्रगति, उन्नति, रोजगार तथा व्यापार को बढ़ावा मिलेगा । मैं माननीय वित मंत्री जी को भी बधाई देती हूँ कि उन्होंने लगभग 2 लाख करोड़ का आवंटन सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के लिए दिया है ।

मेरे संसदीय क्षेत्र भावनगर में भी माननीय मंत्री जी द्वारा दो राष्ट्रीय राजमार्गो भावनगर-सोमनाथ तथा भावनगर-अहमदाबाद की स्वीकृति दी गई थी, जिस पर कार्य चल रहा है । समय की मांग के अनुसार इन दोनों राजमार्गो की बहुत जरूरत थी जिसको माननीय प्रधानमंत्री जी तथा माननीय गड़करी साहब ने पूरा किया। मैं माननीय सड़क परिवहन मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र में भावनगर-सोमनाथ मार्ग का कार्य काफी वर्षों से चल रहा है, लेकिन अभी तक पूर्ण नही हुआ है, जिससे इस मार्ग पर चलने वाले यात्रियों तथा अन्य मालवाहक वाहनों को काफी परेशानी हो रही है । इसके साथ ही भावनगर-सोमनाथ और भावनगर-अहमदाबाद मार्ग पर पुलों का निर्माण अभी शेष है, और यहाँ पर टोल भी प्रारम्भ किये जा चुके हैं । अतः यहाँ पर जल्द कार्य करवाया जाए।

इसी क्रम में भावनगर जिले की तहसील सिहोर है, भावनगर-राजकोट राजमार्ग का रास्ता इसी शहर के बीच से जाता है । इसी मार्ग पर शहर के पास एक रेलवे फाटक है, जब कोई रेलगाड़ी मार्ग से गुजरती है तो जाम दो-तीन गुणा बढ़ जाता है । परिस्थितियाँ विकट जब होती है, जब कोई आपातकालीन वाहन, अस्पताल तथा स्कूल जाने में विलम्ब होता है । इस तरह के वाहनो को

* Speech was laid on the Table.

रास्ता न मिलने से जनसामान्य को काफी परेशानी होती है इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि सिहोर शहर के बाहर इस राष्ट्रीय राजमार्ग पर एक बाईपास बनवाने की स्वीकृति दी जाए तथा भावनगर-राजकोट राज्जीय मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित किया जाए । मैं माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय वित मंत्री जी तथा माननीय सड़क एवं परिवहन मंत्री जी को राजमार्गों के निर्माण तथा प्रगति के लिए बधाई देती हूँ ।

*__SHRI K. NAVASKANI (RAMANATHAPURAM):__ Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for allowing me to take part in the discussion on Demands for Grants pertaining to the Ministry of Road Transport and Highways. Roads and Highways are very much essential for the development of every area, every State and the Country at large. Recently Road transport has gained much importance. People use road transport very much in comparison to other modes of transport. With this view Hon Chief Minister of Tamil Nadu Thiru M. K. Stalin has been implementing a Scheme ensuring free bus rides for women in Tamil Nadu. We welcome such development programmes in the country as well. At the same time while planning the road projects, necessary care should be taken to ensure that such plans do not affect the habitats or the livelihood of the general public. Roads are for the development of an area. But if such projects affect the livelihood of the people, they are forced to protest against the implementation of such road projects. Therefore such developmental projects get stalled or delayed. At the planning

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

stage itself, it should be meticulously planned as such these Highway projects never affect the livelihood of general public. In my Ramanathapuram parliamentary constituency, in Pamban area, people are protesting against the four lane project as it affects their habitation. There should be alternative plans if such road schemes seem to affect the habitation as well as the livelihood of the people. Alternative livelihood and adequate compensation should be given by the Union Government to the people affected by such road projects. Last year the Ministry of Road Transport and Highways was allocated Rs 135000 Crore. This year it has increased to Rs. 2 lakh Crore which is Rs 65000 more than the last year. But there is no clarity as to which are the new schemes to be started and which are the existing schemes waiting for revival through this allocation of funds. There is no detailing about the completion of number of Highway projects with the funds allocated during last year. Under the Bharatmala Road Scheme, this Government had allocated Rs 5 lakh Crore approximately for construction of 34500 kms of road. But roads have been constructed to a length of only 6900 kms as on date. Only 35% of work has been completed. Why is there such a delay? There are 28 Highway projects in Tamil Nadu that are getting delayed. Due to land acquisition and corona lockdown issues, 28 National Highway projects such as Chennai-Tada Highway project, Sriperumpudur- Wallajah Highway project and Wallajah-Krishnagiri Highway project are getting delayed. I urge that these Road projects should be completed soon by the Union Government without delay with adequate allocation of funds. Union Government has been delaying

several important road projects meant for Tamil Nadu. In constant consultation between the State and Union Governments all the pending and delayed Road projects should be completed in Tamil Nadu. Hon Chief Minister of Tamil Nadu Thiru M.K. Stalin is an able administrator who always gives priority to the important developmental projects. Hon Chief Minister of Tamil Nadu has always been supportive for implementation of such development-oriented projects for the welfare of the people of Tamil Nadu. With the support of the State Government of Tamil Nadu, the Union Government should ensure early completion of all the pending and delayed Highway projects. Additional funds should be allocated for Tamil Nadu for early completion of such pending projects. Union Government should do the needful to provide road safety and ensuring quality roads. This Government should also take into consideration that lakhs of people die in road accidents every year. I wish to bring to your notice that out of the total allocation of Rs 2 lakh Crore, only Rs 396 Crore has been allocated for road safety. This comes to just 1.67 per cent of the total allocation of funds. On one side an additional Rs 65000 Crore has been allocated by this Government for Road Transport and Highway sector, whereas only a meagre Rs 386 Crore has only been allocated for road safety. It is a matter of great concern to say that in the Quality roads index, out of 160 countries, India ranks 44. Whether this Government accepts that even though adequate funds are allocated, quality roads could not be constructed?. I urge that the Government should act cautiously in order to provide quality roads ensuring road safety besides protecting the lives of road users. My

Ramanathapuram parliamentary constituency is an important area in the country. Lakhs of devotees visit Rameswaram and other places on a pilgrimage. Non availability of basic amenities in such this area has led to backwardness with no industrial and economic development. In order to improve avenues for industrial and economic development, additional importance should be given to construct Highway projects through Ramanathapuram district. I want to ask about the status of implementation of Karaikkudi-Ramanathapuram Extension project? I urge that needful be done for speedy execution of Karaikkudi-Ramanathapuram Extension project. Madurai-Rameswaram Four lane project has four lanes till Paramakkudi and the remaining part remains as two lane. Therefore with proper planning up to Rameswaram this Highway project should be made four lane soon. From Krishnagiri via Dhanushkodi-Rameswaram, Madurai-Krishnagiri, up to Delhi-Varanasi, a National Highway project should be developed. This project will be of national importance as it will be used by devotees and traders. This project should be implemented as part of development activities in my constituency. In consultation with the State Government all the pending National Highway projects in Tamil Nadu should be expedited soon. Necessary road infrastructure has not been set up in Ramanathapuram district as regards National Highways. I urge that such an infrastructure should be set up soon. Inadequate lighting facilities along the National Highways have become a reason for accidents taking place in these Highways. I therefore urge that such dark spots should be identified and proper lighting should be provided. Along

the Madurai-Rameswaram, Tuticorin-Nagappatinam National Highway, many routes pass through Ramanathapuram district. Therefore the Project Director's Office of this National Highway should be set up in Ramanathapuram district. It is at present situated in Karaikkudi of Sivagangai district. Tuticorin-Nagappattinam NH maintenance work should be started soon. I urge that more funds under CRF should be allocated for Ramanathapuram district. From Ariyanenthal of Ramanathapuram up to Rameswaram, this Highway remains as two lane and four lane at some places. Most particularly toll is collected along the two lane roads. Due to this, the people are affected. Government should consider giving up collection of toll from these toll plazas. Construction of quality roads as well as new roads, and maintenance of roads are all the duties of the Union Government. It is unacceptable that you have to maintain these roads by collecting toll from the users. Therefore toll plazas should be closed at least in the two lane roads. Fast tag is being made mandatory for smooth passing through the toll plaza. Those who don't have fast tags are asked to pay double the fee. Due to technical glitches in some toll plazas, people are also forced to pay double the amount as toll. Therefore keeping in view of the difficulties faced by the people, it should be an ordinary amount that should be collected as toll. While undertaking maintenance work on bridges along National Highways, there is a traffic congestion in such areas. I urge upon you that to avoid vehicular congestion at times of maintenance work in National Highways, alternative routes should be arranged for easing the vehicular traffic. Thank you.

*__श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज):__ मैं सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राज मार्ग मंत्रालय सम्बन्धी अनुदान की माँग पर अपने विचार रखता हूँ । वितीय वर्ष-2022-23 के लिए सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय के अनुदान की माँग का समर्थन करते हुए बताना चाहूँगा कि आज हमारे देश के अंदर कोने-कोने में जितनी तीव्र गति से सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय द्वारा हर स्तर के सड़कों का जाल बिछाया जा रहा है वह अपने आप में ऐतिहासिक और विश्व में कृतिमान स्थापित करने वाला है।

वर्तमान वितीय वर्ष में राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय द्वारा भारत माला योजना के तहत राज मार्ग परियोजनों हेतु चार हजार पांच सौ करोड़ रूपये (4,500 करोड़) रूपये जारी किया जाना सड़क निर्माण के क्षेत्र में सबसे बड़ी धन राशि है । इस परियोजना के पूर्ण होने पर हमारे देश में सड़क मार्ग से यातायात करनेवाले यात्रियों को बहुत ही तीव्र गति से अपने गंतव्य तक जाने-आने में सुविधा तो मिलेगी ही साथ ही इससे बड़े पैमाने पर माल ढुलाई से लाजिस्टिक के क्षेत्र में भी क्रांतिकारी परिवर्तन होगा । उक्त परियोजनाओं के अलावे 25 हजार किलोमीटर तक राष्ट्रीय राजमार्गों का विस्तार किये जाने और साठ किलोमीटर लंबी आठ रोपबे परियोजनों को, आने वाले समय में पूर्ण करने का निर्णय भी पर्यटन के साथ-साथ कनेक्टिविटी को बढ़ानेवाला है।

वितीय वर्ष-2022-23 में सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राज मार्ग मंत्रालय द्वारा रोड ट्रांसपोर्ट क्षेत्र से जुड़े हुए लोगों के लिए उक्त रोपबे के निर्माण के साथ-साथ “ppp" मोड के माध्यम से चार स्थानों पर मल्टीमाडल लाजिस्टिक पार्कों के कार्यान्वयन का निर्णय,रोड ट्रांसपोर्ट के क्षेत्र में बहुत बड़ा निर्णय है । इससे वस्तुओं की माल ढुलाई अपने देश में तीव्र गति से कम समय में कम खर्च पर होगी जिससे जनता को बहुत ही लाभ होगा।

इसी के साथ अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र महाराजगंज लोकसभा, बिहार के कुछ कार्यों को सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय से कराने की माँग करना चाहूँगा जो इस प्रकार है:- मेरे

* Speech was laid on the Table.

संसदीय क्षेत्र से गुजरने वाली राष्ट्रीय राजमार्ग-531 (पुराना-NH-85) के एकमा-आमडाढ़ी रेलवे ढाला पर बन रहा ओभर ब्रिज अभी तक पूर्ण नहीं हुआ है । काफी लम्बा समय हो गया है इसे जल्द से जल्द पूर्ण कराया जाये। उक्त राष्ट्रीय राजमार्ग में ही कोपा,दाउदपुर,एकमा और रसूलपुर में सड़क किनारे स्थापित होने वाले लाइट आधे-अधूरे रह गए हैं । कहीं लाइट जलता है कहीं नहीं,इसे भी पूर्ण रूप से दुरुस्त कराते हुए सभी लाइटों को शीघ्र जलवाया जाये। उपर्युक्त राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण भी गुणवतापूर्ण तरीके से नहीं हो पाया है जिस कारण अभी से ही जहाँ-तहाँ सड़क क्षतिग्रस्त होने लगा है । इस सम्बन्ध में मेरे द्वारा सड़क बनते समय सम्बन्धित सक्षम पदाधिकारियों को भी बार-बार अवगत कराया गया था | इसलिए NH-531 के गुणवतापूर्ण कार्यों की भी जाँच कराई जाये। मेरे संसदीय क्षेत्र के ही सारण जिला के ताजपुर से डूमाईगढ़ एवं एकमा होते हुए मशरक तक से जाने वाली सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग (NH) में परिवर्तित किया जाये। हमारे संसदीय क्षेत्र के सिवान,से महाराजगंज,जनताबाजार,पैगम्बरपुर,खाकीमढिया होते हुए नगरा तक जाने वाली सड़क को भी राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित किया जाये। मेरे संसदीय क्षेत्र के ही सिवान जिला अंर्तगत कर्णपुरा बाजार एवं अफराद बाजार से होकर बनने वाली श्री रामजानकी राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या- 227A का मार्ग परिवर्तित करते उसे पुराने सर्वे के अनुसार SH-73 के 500 मीटर दक्षिण निर्जन क्षेत्र से निकालकर बनाया जाये जिससे कि हमारे क्षेत्र का बहुत ही पुराना कर्णपुरा बाजार एवं अफराद बाजार का अस्तित्व कायम रह सके। मेरे संसदीय क्षेत्र के सारण जिला अंतर्गत तरैया बाजार से पानापुर, अंबेडकर चौक,लखनपुर होकर सत्तर घाट तक जाने वाले सड़क को भी राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया जाये ताकि बिहार राज्य के उत्तरी भाग में स्थापित महत्वपूर्ण व्यावसायिक शहरी स्थानों पर मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता को अवागमन करने में सुविधा मिल सके।

*SHRI C.N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI):** I am indeed thankful for giving me an opportunity to participate on discussion on the Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Road Transport and Highways. The Ministry has been allocated Rs. One Lakh Ninety-Nine Thousand One Hundred Eight Crore). My demand is that the Government should provide more fund allocation to Tamil Nadu.

I, however, express deep concern over NHAI's total debt which stands at Rs. 3.3 Lakh Crore that needs resolution/clearance. NHAI needs to remove procedural inefficiencies and must adhere to the Ministries guidelines on maintenance of project-wise balance sheet and cash flow. The amount allocated towards road safety is less than 0.2% of the Ministries total budget. Therefore, the Ministry may seek higher fund allocation towards road safety, and driver training programmes. Maintenance of roads is also required to enhance the life span of roads.

The National Highways network will be expanded by 25,000 kms in 2022-23. I expect that Tamil Nadu would be a beneficiary of this expansion by undertaking more projects in the State. The Ministry of Road Transport and Highways needs to ensure completion of the undertaken projects without time and cost overruns. In this regard, I would like to highlight that the National Highway No. 77 under National Highway Development Programme Phase-3 is running behind the schedule. The laying of double lines between Tindivanam

---

* Speech was laid on the Table.

and Krishnagiri Section is required to be given top priority so as to facilitate better access to the temple city of Tiruvannamalai.

It will be more beneficial if the Electric Vehicles charging stations are set up at close intervals i.e., 20-30 kms. On the National Highways to enable speedy and continued movement of E-Vehicles.

Thank you very much.

श्री राजू बिष्ट (दार्जिलिंग): सर, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद जो आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का समय दिया। यह हमारे जैसे क्षेत्र विशेषकर दार्जिलिंग, कालिंगपोंग और सिलिगुड़ी के लिए और भी महत्ता का विषय बन जाता है। हमारे क्षेत्र को पिछले 65 सालों से ठगा गया है। हमारे कांग्रेस के साथी, यूपीए के साथी भी हमारे बीच में हैं। पता नहीं कारण क्या रहे होंगे, लेकिन यूपीए के समय पॉलिसी कुछ ऐसी थी कि जो भी बॉर्डर रीजन है, उसका डेवलपमेंट नहीं करना, वही अपने आप में एक राष्ट्रीय पॉलिसी उन्होंने बना रखी थी। पता नहीं उनके सलाहकार कौन थे। सर, मैं आपसे यह भी निवेदन करता हूँ कि दार्जिलिंग क्षेत्र, जो चार इंटरनेशनल बॉर्डर से लगा हुआ क्षेत्र है, चाइना, भूटान, बंग्लादेश और नेपाल से लगता हुआ यह एरिया है, थोड़ा अधिक समय आप हमको जरूर दें।

सबसे पहले तो मैं आदरणीय प्रधान मंत्री मोदी जी और नितिन गडकरी जी का बहुत आभार व्यक्त करता हूँ कि आप लोगों के मार्गदर्शन में और लीडरशिप में पिछले 7 सालों से नॉर्थ-ईस्ट जैसे क्षेत्र या बॉर्डर के जितने भी रीजन्स हैं, हिमालय रीजन में बहुत तेजी से विकास हो रहा है और वे सब आंकड़े भी हमारे समक्ष उपस्थित हैं, जो उसको सत्य करते हैं। हमारे मंत्री नितिन गडकरी जी हमेशा एक बात बोलते हैं, उससे हम सबको बहुत प्रेरणा मिलती है। लोग कहते हैं कि हमारा देश विकसित होगा, तभी हमारी सड़कें अच्छी बनेंगी। लेकिन वे हमेशा एक बात कहते हैं कि अगर हम अच्छी सड़क बना सकते हैं तो देश अपने आप जरूर विकास करेगा। सर, जैसा कुछ सांसदों ने कहा कि अमेरिका के बाद विश्व का दूसरा सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क भारत का है। 65 पर्सेंट के आस-पास गुड्स का ट्रांस्पोर्टेशन हम सड़क के माध्यम से करते हैं और आज भी 90 पर्सेंट से ज्यादा पैसेंजर्स का ट्रैफिक सड़क के माध्यम से ही होता है। वर्ष 2013-14 तक जहां, रोज 12 किलोमीटर सड़क बनती थी, वहीं आज 37 किलोमीटर प्रति दिन तक हम पहुंच गए हैं। पिछले 7 सालों में 300 पर्सेंट से ज्यादा की वृद्धि इसमें हुई है। अगर इसी तेज़ी से हम आगे बढ़े तो एक दिन हम अमेरिका को भी पीछे छोड़ देंगे।

सर, 65 सालों तक जब यूपीए या कांग्रेस का शासन रहा तो देश में करीब 90 हजार किलोमीटर का नेशनल हाइवे था। वह आज 7 सालों में बढ़ कर डेढ़ लाख किलोमीटर का हो गया है। यह अपने आप में दर्शाता है कि किस तेज़ी से यह सरकार काम कर रही है और सरकार के साथ-साथ इस मंत्रालय से जुड़े हुए सभी अधिकारियों का भी मैं बहुत आभार करना चाहूंगा। सर, इतना ही नहीं ग्रीन एनवायरमेंट और ग्रीन टैक्नोलॉजी को भी बढ़ावा दे रहे हैं, जिससे कार्बन फुटप्रिंट कम हो। ग्रीन एक्सप्रेस हाइवे बन रहे हैं। गतिशक्ति के बारे में बताया गया। सीमलेस ट्रांसपोर्ट को बढ़ावा दिया जा रहा है। साथ ही मुझे लगता है कि यह बड़ा क्रांतिकारी उपयोग होगा।

सर, मैं कुछ बातें दार्जिलिंग और बंगाल के विषय में भी करना चाहूंगा। सर, जैसा मैंने आपको बताया कि बॉर्डर के रीजन्स आज बहुत तेजी से विकसित हो रहे हैं। नॉर्थ-ईस्ट में भी बहुत तेज़ी से विकास हो रहा है, जिसके कारण नॉर्थ-ईस्ट में पीस भी हो रहा है और डेवल्पमेंट भी हो रहा है और आने वाले समय में पूरे देश के लिए एक ग्रोथ इंजन का काम नॉर्थ बंगाल या नॉर्थ-ईस्ट का क्षेत्र अवश्य करने वाला है।

सर, कुछ योजनाएं, जो मेरे क्षेत्र में चल रही हैं, उनके बारे में मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इन सब कामों में बहुत तेजी लाने की आवश्यकता है। इस विषय को रखने से पहले आपके माध्यम से मैं एक विषय और रखना चाहूंगा कि आज पश्चिम बंगाल में करीब डेढ़ लाख करोड़ के आसपास की योजनाओं के ऊपर काम चल रहा है। हमने यह देखा है और यह महसूस भी किया है कि अगर पश्चिम बंगाल में कोई कॉन्ट्रैक्टर दस प्रतिशत से ज्यादा कमीशन नहीं देता है तो कोई भी काम नहीं होता है। मुझे लगता है कि इस डेढ़ लाख करोड़ रुपये में अगर मंत्रालय ठीक तरह से इसकी देखरेख करे तो हम हिन्दुस्तान के 15,000 करोड़ रुपये से ज्यादा पैसे बचा सकते हैं।

सर, हमारे क्षेत्र में एन.एच. 717A, कालिमपोंग से होते हुए गंगटोक, सिक्किम तक जाती है। यहां करीब 2400 करोड़ रुपये की योजनाओं पर काम चल रहा है। यह काम ठीक ठाक तरीके से चल रहा है, लेकिन मेरा ऐसा मानना है कि इसमें और तेजी लायी जा सकती है।

दूसरा, एशियन हाईवे, घोषपुकुर से लेकर बागडोगरा तक चार लेन की सड़क बन रही है, जिसे वर्ष 2022 तक पूरा होना है। इसमें बहुत थोड़ा समय है। इसके काम को थोड़ा और तेज करना पड़ेगा। इसी तरह, एन.एच.-34, रायगंज से दालखोला के बीच चार लेन की करीब 1000 करोड़ रुपये की योजना है।

सर, सिलीगुड़ी शहर हिमालय की गोद में बसा हुआ है। मुझे लगता है कि यह भारत का सबसे सुन्दर शहर है, लेकिन आज वह पूरा शहर ट्रैफिक की समस्या और छोटी-छोटी सड़कों की वजह से परेशान है। पश्चिम बंगाल से हम इसकी अपेक्षा भी नहीं रख सकते क्योंकि ऑलरेडी लक्ष्मी हमसे रुठी हुई है और ममता दीदी के कारण आज पश्चिम बंगाल छ: लाख करोड़ रुपये के कर्ज के ऊपर बैठा हुआ है।

सर, आपने एक योजना की स्वीकृति दी है। पहले तो मैं इसके लिए मंत्रालय को बधाई देता हूं। बालासन ब्रिज से लेकर सेवोक आर्मी कैन्टोनमेंट एरिया तक 12.5 किलोमीटर तक 4-लेन और कहीं-कहीं 6-लेन एलिवेटेड रोड बनना है। इसके लिए करीब 990 करोड़ रुपये की स्वीकृति इसी बजट में हुई है। मैं चाहता हूं कि यह काम जल्द से जल्द हो। इसके कारण सिलीगुड़ी की ट्रैफिक की जो समस्या है, वह 80 प्रतिशत अच्छी हो जाएगी।

सर, आज दार्जीलिंग जाने के लिए सिलीगुड़ी से जो रोड्स जाती हैं, सारी रोड्स कुर्सियांग में जाकर मिल जाती हैं। उसके बाद एक ही रोड होती है और अंग्रेजों के समय से यही रोड है। हमने यह मांग की थी कि दार्जीलिंग तक पहुंचने के लिए सिलीगुड़ी से एक अल्टरनेटिव हाईवे बने। उसका काम अभी डी.पी.आर. के स्टेज पर है। मैं चाहूंगा कि उसका काम भी जल्द से जल्द हो।

सर, इसी तरह से, एन.एच.-10, जो कालिमपोंग और सिक्किम को जोड़ता है, इसी रोड का उपयोग करते हुए आप चीन बॉर्डर तक भी जाते हैं, लेकिन उसकी आज बहुत खस्ता हालत है क्योंकि उसके एक तरफ तीस्ता नदी बहती है और नदी के कारण सड़क विलुप्त होती जा रही है। मंत्रालय ने करीब 1175 करोड़ रुपये के खर्च से 52 किलोमीटर की एक सड़क बनाने की योजना भी रखी है। मैं चाहूंगा कि इस काम में भी बहुत तेजी लाने की आवश्यकता है।

सर, इसी एन.एच.-10 में आगे चलकर एक कोरोनेशन ब्रिज आता है। हमारे बीच माननीय मंत्री जी बैठे हैं। इन्हें उसके बारे में अच्छे से जानकारी है। यह कोरोनेशन ब्रिज अंग्रेजों द्वारा बनाया गया था और इसके करीब 100 साल हो गए हैं। कभी भी यह किसी बड़ी घटना को अंजाम दे सकता है। यह बहुत ही खस्ता हालत में है। मंत्रालय ने इसकी भी स्वीकृति दी है। मैं चाहूंगा कि करीब 1100 करोड़ रुपये के बजट से जो बनने वाला पुल है, यह 6.5 किलोमीटर का पुल भी जल्द से जल्द बने।

सर, इस बार नितिन गडकरी जी ने एक और घोषणा की है कि गोरखपुर से लेकर सिलीगुड़ी तक, करीब 30,000 करोड़ रुपये के खर्च से एक ग्रीन फील्ड योजना आएगी। मैं चाहूंगा कि इस पर भी जितना जल्दी काम हो सके, वह किया जाए, ताकि भारत के दूसरे क्षेत्रों से हमारी अच्छी कनेक्टिविटी हो जाए।

हमें यह भी ध्यान रखना पड़ेगा कि यह 'चिकेन नेक' एरिया है, लेकिन डेवलपमेंट नहीं होने के कारण वह 'चिकेन नेक' आज 'बॉटलनेक' बन गया है। उस बॉटलनेक के कारण, जब तक आप सिलीगुड़ी या दार्जिलिंग का विकास नहीं कर सकते, तब तक नॉर्थ ईस्ट में विकास करने की कल्पना अधूरी रहेगी, ऐसा मुझे लगता है।

महोदय, इसके साथ ही रेल ओवरब्रिज और अण्डरब्रिज के करीब 8,000 करोड़ रुपये के काम हैं। मैं यह भी चाहूंगा कि वे काम भी जल्द से जल्द पूरे हों।

सर, आपके माध्यम से मैं दो बातें माननीय मंत्री जी के समक्ष रखना चाहूंगा। जैसा मैंने कहा, सिलीगुड़ी शहर की आबादी बहुत तेजी से बढ़ रही है। मैंने मंत्री जी से निवेदन किया था कि सिलीगुड़ी के चारों तरफ एक रिंग रोड बने, जैसा कि दिल्ली में बना हुआ है। इसकी फिजिब्लिटी वर्क-आउट हो रही है। मैं चाहता हूं कि हमारे क्षेत्र के लिए यह काम जल्द से जल्द हो।

सर, अंत में मैं एक और विषय 'पर्वतमाला योजना' के बारे में रखना चाहूँगा। चूंकि मैं पहाड़ी क्षेत्र से आता हूँ। हम सब जानते हैं कि कंवेन्शनल ट्रांसपोर्ट के माध्यम से पहाड़ के बहुत सारे क्षेत्रों तक नहीं पहुँचा जा सकता है। मेरी इच्छा है कि इस योजना के अंतर्गत दार्जिलिंग के तीन स्थानों

पर सिंगमारी से लेकर सिंगला, बतासे से लेकर रॉक गार्डेन और तुंगसुंग से लेकर पनदम तक रोपवे बने। इसके कारण हमारे लोकल लोगों को काफी फायदा होगा।… (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

श्री राजू बिष्ट: सर, जैसा कि मैंने पहले ही कहा था कि मेरा क्षेत्र बड़ा ही सेंसेटिव एरिया है। बस, प्लीज़ दो मिनट का समय दीजिए।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude in one minute.

श्री राजू बिष्ट: सर, मेरी यह इच्छा है कि अगर ये तीन रोपवे बनते हैं, जो तीन से चार किलोमीटर डिस्टेंस वाले होंगे, इसके कारण टूरिजम भी बढ़ेगा और हमारे जो लोकल लोग हैं, उनको भी उसका बहुत फायदा होगा।

सर, आपने मुझे इतना सारा विषय रखने के लिए समय दिया, मैं आपका बहुत आभारी हूँ। अंत में, मैं मंत्री जी से यही निवेदन करता हूँ कि खासकर पश्चिम बंगाल को लेकर, केन्द्र सरकार से हमारी बहुत अपेक्षा है। जैसा कि हमारे माननीय सदस्य यहाँ बैठे हुए हैं, आज तीन साल होने को हैं, वहाँ 'दिशा' कमेटी की कोई मीटिंग नहीं हुई। पश्चिम बंगाल में केन्द्र सरकार के पैसे से कोई भी योजना होती है, लेकिन उसकी जानकारी सांसदों को नहीं होती है। मैं यह भी कहना चाहूँगा कि आपके माध्यम से वहाँ पर ये सारे काम हों। स्पीकर्स सर ने यह एनाउंसमेंट की थी। उनकी यह योजना थी कि हमारे यहाँ हर महीने 'दिशा' कमेटी की मीटिंग हो।

सर, आपने मुझे इस विषय पर बोलने का समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI POCHA BRAHMANANDA REDDY (NANDYAL): Sir, at the outset, I would like to thank the Union Minister, Shri Nitin Gadkari Garu for recognising Andhra Pradesh as a progressive State, committed to the development of public works for the betterment of its people.

During the hon. Minister's recent visit to our State, 51 projects were inaugurated including the Western flyover II at Benz Circle. The much-awaited Eastern bypass which will reduce the vehicular burden and decrease road accidents between Guntur and Krishna districts was also sanctioned.

About six greenfield express highways have also been sanctioned for our State to be completed over the next five years and Central support has also been pledged for the development and growth of our roads and infrastructure with a promised outlay of rupees three lakh crore between 2022 and 2024. While acknowledging and appreciating these steps, I would like to bring to your notice some points.

According to the WHO report of 2018, 11 per cent of the accident-related deaths in the whole world occur in India. Despite this, funds sanctioned for road safety in 2022-23 are less than 0.2 per cent of the Ministry's total Budget. Countries like USA spend up to six per cent of their highway budgets on road safety.

The State's representatives have been requesting since 2021 that Narsipatnam-Sabbavaram Junction Road and Narsipatnam-Tuni Road should be declared as National Highways. These two roads are already connected to National Highways such as Kolkata-Chennai and Raipur-Visakhapatnam and

the State Highways such as Vaddadi-Paderu Road and Anakapallle-Chodavaram Road. The development of these roads into national highways would ease traffic and further the development of the State by connecting National and State Highways.

The Government of Andhra Pradesh has urged the Central Government to establish a Multi-Model Logistics Park at Kopparthi in Kurnool district of Andhra Pradesh. The Ministry has not mentioned about this in the Demand for Grant.

The issuance of CFS license for the Multi-Model Logistics Hub at Vishakhapatnam remains unfulfilled till date despite the fact that the proposal for a Park had been sanctioned in 2014. The non-issuance of the license is hampering the full realisation of the Park's economic potential.

I request that the Ministry of Road Transport and Highways may coordinate with the Ministry of Ports, Shipping and Waterways to expedite the same.

Our dreams of realisation of creation of public works and jobs along with it will only work if we do not falter at the stage of implementation. With regard to this, I would like to request that the vacancies in NHAI must be filled at the earliest to ensure maximum efficiency.

Sir, the Government has initiated some ambitious plans. But I have no doubt that they would be realized. So, I hope to see a positive change and greater efficiency with respect to our road infrastructure dreams not just for the people of Andhra Pradesh, but for the whole country.

डॉ. आलोक कुमार सुमन (गोपालगंज): सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने डिमांड्स फॉर ग्रांट्स अंडर कंट्रोल ऑफ मिनिस्ट्री ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट एंड हाईवेज़ पर अपनी बात रखने का मौका दिया।

महोदय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की मांग संख्या 86 के अनुसार वर्ष 2021-22 में संशोधित आबंटन 1,31,149.07 करोड़ रुपये था, जिसे बढ़ाकर बजट 2022-23 में 1,99,107.71 करोड़ किया गया है, जो लगभग 52 पर्सेंट ज्यादा है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं एवं आभार व्यक्त करता हूं।

महोदय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वित्त वर्ष 2022-23 में राष्ट्रीय राजमार्गों पर 2,42,020 करोड़ रुपये खर्च करने का लक्ष्य रखा है, जिसमें बजटीय परिव्यय के माध्यम से 1,87,020 करोड़ रुपये, आईईबीआर से 1 लाख रुपये, आईएनवीआईटी के माध्यम से 10 हजार करोड़ रुपये, एसपीवी के माध्यम से 15 हजार करोड़ रुपये और निजी निवेश के माध्यम से 30 हजार करोड़ रुपये शामिल हैं। वर्ष 2022-23 के लिए मंत्रालय 12 हजार किलोमीटर का कार्य अवार्ड कर चुका है और 12 हजार किलोमीटर एनएच बनाने का लक्ष्य है। इससे हमारे देश की प्रगति एवं विकास को बल मिलेगा।

महोदय, भारतमाला परियोजना के पहले चरण में कुल 20,632 किलोमीटर लंबाई के निर्माण का कार्य सौंप दिया गया है और दिसम्बर 2022 तक 7,375 किलोमीटर सड़क का निर्माण कार्य पूरा हो जाएगा। भारतमाला परियोजना के पहले चरण का निर्माण वर्ष 2027 तक पूरा कर लेना है।

महोदय, बिहार में हमारे माननीय दूरदर्शी मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने, बिहार में पहले सड़क के नाम पर केवल गड्ढे थे, उसको डबल इंजन की सरकार में उन्होंने गली-गली, गांव-गांव तक सड़कें पहुंचा दीं। मैं आपके माध्यम माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र गोपालगंज के सारण बांध की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं, जो सोनपुर से शुरू होकर यूपी के बार्डर सिसवाँ तक जाता है और दोनों राज्यों के विभिन्न जिलों के कृषि बिजनेस सेंटर्स को जोड़ता है। इसका

लगभग आधे से ज्यादा हिस्सा जो सारण-छपरा संसदीय क्षेत्र में पड़ता है, माननीय मंत्री जी के द्वारा स्वीकृति के साथ आबंटन भी दे दिया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि बाकी बचे सारण बांध जो डुमरिया घाट से सिसवां यूपी बार्डर तक है, उसको राष्ट्रीय राजमार्ग में शामिल कर हाईवे का काम शुरू कराया जाए। इससे कई जिलों के लोगों को राजधानी पटना से जुड़ने का सीधा मार्ग मिल जाएगा, साथ ही कृषि एवं अन्य व्यापार और रोजगार का भी सृजन होगा।

महोदय, एनएच 27, ईस्ट-वेस्ट कोरीडोर का पार्ट है। गोपालगंज शहर में एलिवेटेड रोड दस वर्षों से ज्यादा समय से लंबित थी। अब आपके आशीर्वाद से उसके बनने की प्रक्रिया शुरू है, लेकिन वह धीमी गति से बन रही है। इसका निर्माण समय से पूरा करने के लिए आप अपने स्तर से आदेश निर्गत करने की कृपा करें। साथ-साथ एनएच 27 के गंडक नदी पर वर्षों से लंबित पुल का निर्माण कार्य भी जल्द शुरू करने का आदेश निर्गत करेंगे।

महोदय, एनएच 27 जो गोल्डन क्वार्ड्रीलैटरल का ईस्ट-वेस्ट कोरीडोर है, में गोपालगंज जिले के क्षेत्र में अधूरे डिवाइडर, अधूरे प्लांटेशन, अधूरी बैरिकेटिंग एवं जगह-जगह गड्ढे हैं, जो दुर्घटना का कारण बनते हैं।

प्रोजेक्ट डॉयरेक्टर का पद एक वर्ष से खाली है, जिस पर मंत्री जी के विशेष आर्शिवाद की जरूरत है क्योंकि बिहार पर आपकी विशेष कृपा रहती है। अंत में, मैं डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर अपनी बात रखते हुए मंत्री जी से पुन: निवेदन करता हूं कि एनएच 19 जो बक्करघाट वाया मेकर पड़िया, राजापट्टी, बैकुंठपुर, डुमरिया घाट तक राष्ट्रीय राजमार्ग का काम शुरू है, जो डुमरियाघाट तक विस्तारित कर सिसवाँ यूपी बार्डर तक हो जाता है तो एनएच 19, एनएच 27, एनएच 28 बी से जुड़ जाएगी। इससे न केवल बिहार की लगभग दो करोड़ आबादी एवं यूपी के सीमांत कृषि आधारित गांव एवं जिले भी जुड़ जाएंगे। राजधानी पटना की दूरी भी तीन से पांच घंटे कम हो जाएगी और 350 गांवों के विकास के साथ-साथ आर्थिक एवं सामाजिक पिछड़ापन भी दूर होगा। इससे रोजगार का भी सृजन होगा।

अत: में, मैं इन्हीं बातों के साथ अपनी बात समाप्त करते हुए डिमांड्स फॉर ग्रांट्स का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

डॉ. ढालसिंह बिसेन (बालाघाट): आदरणीय सभापति महोदय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं। मैं देश के यशस्वी प्रधानमंत्री जी, सड़क परिवहन मंत्री माननीय गडकरी जी और श्री वी.के.सिंह जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूं जिनकी दृढ़ इच्छाशक्ति के कारण आज राजमार्ग विभाग 4 लेन, 6 लेन और 8 लेन की सड़कें बना रहा है। एक से एक पुलों का निर्माण हो रहा है। अंतर्राज्ययी र्राज्यीय मार्गों और सीमाओं पर पुलों का लगातार निर्माण करके नए-नए विकास के आयाम गढ़ते चले जा रहे हैं।

सभापति महोदय, मैं इस अवसर पर देश के पूर्व प्रधानमंत्री स्वर्गीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को याद करना चाहूंगा और श्रद्धा-सुमन अर्पित करते हुए कहना चाहता हूं कि वह देश के ऐसे पहले प्रधानमंत्री थे, जिन्होंने गांव के लोगों के लिए पक्की सड़कों का सपना देखा था। उनके सपनों को पूरा करने में गडकरी जी ने बड़ा योगदान दिया है।

मैं इनका पुन: आभार व्यक्त करते हुए एक बात बताना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र से कश्मीर से कन्याकुमारी तक एनएच-7 जाता है। इस एनएच-7 को उस समय के तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री अटल जी के समय स्वीकृत किया गया था। किस तरह से पिछली सरकारें विकास के काम में रोड़ा बनती हैं, इसका एक प्रत्यक्ष उदाहरण मेरा लोक सभा क्षेत्र सिवनी शहर है। जब सड़क स्वीकृत हुई थी, तब स्वर्णिम चतुर्भुज योजना के अंतर्गत स्वीकृत हुई थी, किन्तु इसे लगातार दस वर्षों तक अटकाया गया, इसे बनने नहीं दिया गया। एनजीओ के माध्यम से कोर्ट में केस कराए गए, इसे लटकाने का काम किया गया।

जब वर्ष 2014 में मोदी जी की सरकार आई और गडकरी जी मिनिस्टर बनें, तब जाकर इस योजना को स्वीकृति मिली। यह मोहगांव से नागपुर तक को सड़क से जोड़ती है। यह एशिया का पहला ऐसा सड़क मार्ग बना है जो साउंड प्रूफ है क्योंकि यहां पेंच नेशनल पार्क है, वहां जंगली जानवर हैं, वन्य पशु हैं। उनकी सुविधा का भी ध्यान रखा गया है।

केवल आठ किलोमीटर सड़क मार्ग 900 करोड़ रुपये में बना कर दिया, जिसकी जितनी तारीफ की जाए, यह एशिया का पहला ऐसा मार्ग है, पेंच नेशनल पार्क को देखने दुनिया भर से लोग आते हैं। जबलपुर से नागपुर के बीच ऐसी स्थिति थी कि हमको चार-छह घंटे लगते थे, न हम नागपुर की तरफ से पहुंच पाते थे, न जबलपुर की तरफ से पहुंच पाते थे। लेकिन आज की स्थिति में नागपुर से डेढ़ घंटे में पेंच पहुंच सकते हैं और ढ़ाई घंटे में जबलपुर से पेंच आ सकते हैं।

मैं ऐसे अद्भुत काम के लिए माननीय गडकरी जी को हृदय से धन्यवाद देना चाहूंगा। इस तरह से सड़कें बनने के कारण चाहे शिक्षा या चिकित्सा की बात हो, सारी सुविधाएं प्राप्त हुई हैं। जिसके कारण देश बहुत तेजी से विकास की तरफ बढ़ा है। इस समय हमारा भारत दुनिया के दूसरे नम्बर का देश है जहां सर्वाधिक लंबाई की सड़कें हैं, जो लगभग 64.45 लाख किलोमीटर सड़कें हैं जो अमेरिका के बाद सबसे लंबी सड़कों का देश है।

मैं इस अवसर पर यह भी बताना चाहूंगा कि जिस तरह से शरीर में धमनियों का महत्व होता है, ऐसे ही देश के विकास के लिए अच्छी सड़कों का होने का महत्व है। इस काम को करने के लिए आदरणीय गडकरी जी ने जिस तरह की व्यवस्था बनाई। वर्ष 2014-15 में जहां सड़क केवल 91 हजार 287 किलोमीटर सड़कें थीं। वर्ष 2021-22 में 1 लाख 41 हजार 190 किलोमीटर लंबी सड़क बनाई जा चुकी है। इसी तरह वर्ष 2014-15 में जो बजट था, आज की तारीख में तीन गुना से ज्यादा लगभग 1 लाख 99 हजार करोड़ रुपये का बजट देकर इन सारे कामों को करने का मार्ग प्रशस्त किया है।

इसी तरह से सात साल में, माननीय मोदी जी के कार्यकाल में, माननीय गडकरी जी के कार्यकाल में डेढ़ गुना राशि दी और सड़कों को बनाने का काम किया। इसीलिए कहा जाता है - मोदी है तो मुमकिन है। गडकरी जी का जो विज़न है, वह देश को ऊंचाइयों की ओर लेकर जा रहा है।

महोदय, मैं इस अवसर पर आदरणीय गडकरी जी को हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने सीआरआईएफ के अंतर्गत सड़कों को स्वीकृत किया। हमारे यहां बंडोल से कोका सड़क

40 किलोमीटर है, इसका निर्माण होगा। यह सिवनी से छिंदवाड़ा इंटर कनैक्टिविटी का मार्ग बनेगा।

महोदय, मैं हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूं, पूर्व राजमार्ग मंत्री, जो पड़ोसी छिंदवाड़ा के थे, उन्होंने अपने यहां जितनी सड़कें बनाईं, जितने एनएच बनाए, टोल अपने क्षेत्र में नहीं लगने दिया बल्कि अन्य जिलों की तरफ स्थानांतरित किया। इसके कारण सिवनी में बहुत ज्यादा टोल हो गए थे। माननीय मंत्री जी ने एनएच का टोल हटाने का काम किया गया है, यह जनता की मांग थी।

महोदय, छिंदवाड़ा से सिवनी के बीच, सिवनी से करीब 15 किलोमीटर दूर टोल लगा दिया गया है, जबकि हमारे यहां से दूरी 25 किलोमीटर पड़ती है। शहर से निकलने वाले व्यक्तियों को सिवनी में जाना हो तो टैक्स देना पड़ता है और छिंदवाड़ा के लोगों को देना नहीं पड़ता है। यहां की जनता की मांग है कि कम से कम इसे बॉर्डर पर लगाया जाए। इससे यहां की जनता को सुविधा होनी चाहिए।

महोदय, माननीय गडकरी जी ने नए आयाम गढ़े हैं, इसी संदर्भ में मैं अपने लोक सभा क्षेत्र की डिमांड करना चाहता हूं। मेरे लोक सभा क्षेत्र में कान्हा नेशनल पार्क है। यहां लोग हवाई मार्ग से आते हैं। बालाघाट जिले में अभी एक भी एनएच नहीं है, एक भी बाईपास नहीं है। वहां सड़कें नहीं होने के कारण बहुत दिक्कत होती है। मेरी मानीनय मंत्री जी से मांग है कि बालाघाट से भंडारा को जोड़ दिया जाए। यहां से लोगों को इलाज के लिए नागपुर जाना पड़ता है। सिवनी से तुमसर मार्ग जोड़ दिया जाए तो जबलपुर से भंडारा का सीधा मार्ग हो जाएगा जो अभी नागपुर होकर जाता है। इसी तरह लोग कान्हा जाने के लिए नागपुर से बालाघाट आते हैं। ऐसे ही एक मार्ग बालाघाट से कान्हा के लिए, घड़ी से आमानाला तक महाराष्ट्र की सीमा से बना दिया जाए तो कान्हा में लोगों को आने में सुविधा होगी।

महोदय, गुंदिया से बालाघाट तक फोर लेन के काम की स्वीकृति दे दी गई है। सिवनी से रायपुर के लिए सीधा मार्ग है इसलिए बालाघाट से लेकर सिवनी तक फोर लेन मार्ग का निर्माण

किया जाए। सिवनी मंडला मार्ग भी है। यदि कान्हा जाना हो तो सिवनी होकर जाते हैं, इसलिए सिवनी-मंडला एनएच बनाया जाए।

मेरे यहां सिवनी में रेल के काम से पहले एनएच बना दिया गया, लेकिन उस समय पुल नहीं बनाया गया। सिवनी से छिंदवाड़ा मार्ग तक, सिवनी से नागपुर मार्ग तक, खेरीटेक से नंगझर तक एनएच-7 बनाने का काम नहीं किया गया। यह वन टाइम बनाकर देना था, लेकिन इसे ठीक से बनाकर नहीं दिया गया, बल्कि आधा-अधूरा बनाकर ट्रांसफर कर दिया। माननीय मंत्री जी ने इस पर सहमति भी प्रदान की है। मेरा विभाग से आग्रह है कि सिवनी शहर से गुजरने वाले 11 किलोमीटर मार्ग को फोर लेन बनाया जाए। सिवनी शहर, नागपुर और जबलपुर के बीच का मार्ग है, इसके बनने से जनता को सुविधा हो जाएगी।

महोदय, मेरा प्रांत महाराष्ट्र से लगा हुआ है। बालाघाट से नागपुर जाने के लिए बोनकट्टा पर एक पुल पड़ता है। यह महाराष्ट्र में आता है, इसके लिए कहीं से राशि नहीं मिल रही है। महाराष्ट्र सरकार इसके लिए धन आबंटित नहीं कर रही है। मैंने माननीय मंत्री जी के सामने मांग रखी थी, उन्होंने अपनी सहमति भी दी है। बोनकट्टा पर अंतर्राज्जीय पुल बन जाएगा तो जनता को बहुत सुविधा होगी। यहां से अभी केवल टू और फोर व्हीलर ही निकल रहे हैं, बड़े वाहन नहीं जा पा रहे हैं। अगर किसी को इलाज कराने या व्यापार के लिए जाना होता है तो दिक्कत होती है।

मैं पुन: अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। जय हिंद, जय भारत।

SHRI M. SELVARAJ (NAGAPATTINAM): At the outset, I thank the hon. Chairperson for giving me this opportunity.

Sir, road infrastructure is crucial for economic development and social integration of this country. Road transport has emerged as the dominant segment in India's transportation sector. It also acts as a feeder service to railways, shipping, and air traffic in our country.

National Highways play a very important role in building road network in the country. The Ministry of Road Transport and Highways is primarily responsible for development of National Highways, the works of which are sanctioned under different schemes such as Bharatmala Pariyojana.

Sir, in Tamil Nadu, about 25 NH projects are pending. Talking about my Constituency, Nagapattinam, it has 100 kilometres long coastal area having non major ports and fishing ports namely Arucottuthurai, Nambiyarkuppam, Nagore, Pattinacherry, and Samanthaipettai. I would request the Government to allocate funds under the Bharatmala Pariyojana to improve the connectivity of these areas and also to make the livelihood of fishermen economical.

Sir, there are many National Highway Road projects in my Consituency which are pending for long. The Government should give priority to complete the projects for easy and smooth movement of common people.

The road work from Thanjavur to Nagapattinam of NH 83 was started in 2017 for a length of 66 kilometres and bye-pass length of 40 kilometres. It is still pending for completion. I would request the hon. Minister to give special attention on this and allocate more funds to complete the project.

The NH 45A with a length of 155 kilometres from Nagapattinam to Villupuram is at slow progress. Moreover, the NH 45C from Vikravandi to Thanjavur is still pending. The NH 45A with a length of 333 kilometres from Nagapattinam to Kanyakumari is still at the stage of preparation of DPR. So, a special priority should be given to this project. As regards the road from Trichy to Vedaranyam, the Government announced this as a National Highway but so far, the funds have not been allocated and it is still at the survey level. Rajaji had marched on this road during the Salt Satyagraha which was a historical movement.

Sir, during the discussion, I want to point out that the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Thalapathi M.K. Stalin sanctioned Rs. 136 crore for the development of ECR. I congratulate the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Thalapathi M.K. Stalin for this.

Sir, I strongly oppose the outsourcing of workers in road sector. You can utilise the Class – 4 workers and employ them permanently. You should also consider installing CCTV cameras for ensuring the safety of the commuters and also for identifying the law breakers. The road quality of all the NH roads should be improved. … (*Interruptions*) The toll exemption should be given to the domestic vehicles. It is a very important issue throughout Tamil Nadu. Thank you very much.

*श्री मितेष पटेल (बकाभाई) (आनंद): मेरे मत विस्तार आनंद में आनंद तालुका अंतर्गत समरखा चौराहा पर रेलवे द्वारा निर्मित ओवरब्रिज है, जो पुराना होने से डैमेज हो रहा है। आनंद तालुका और उमरेठ तालुका के सभी गावों के लोग आनंद सिटी में आने के लिए इसी ब्रिज का उपयोग करते हैं क्योकि यही एक मात्र रास्ता है। इस ओवरब्रिज पर आने जाने हेतु सिंगल लेन रोड होने के कारण अक्सर भयंकर जाम का सामना करना पड़ता है। डैमेज हो रहे इस ब्रिज पर परिवहन का काफी भार है जो भविष्य में किसी अनहोनी का कारण भी बन सकता है । इस कारण से संभावित खतरे को ध्यान में रखते हुये इसे तोड़कर नया ओवर ब्रिज इस तरह से डिजाइन कर बनाया जाय जिससे जाम की समस्या से मुक्ति मिले । इसके अलावा निर्माणाधीन (Construction of Proposed ROBand Its Approaches in Replacement of Existing L.C. No. 3X at Km. 88.565 of NH-64 District-Anand in state of Gujarat. Total Revised cost Rs. 69,11,70,252.00 (Job No. 064-GJ-2019-20-631) में गटर लाईन और वाटर पाइप लाईन जो ज्यादा डैमेज हैं जिसे अच्छी प्लानिंग के साथ व्यवस्थित करने के लिए अलग से लगभग 4 करोड़ रुपए के बजट की आवश्यकता पड़ेगी।

संबन्धित विभाग से मेरा आग्रह है कि मेरे मत विस्तार आनंद अंतर्गत समरखा चौराहा पर रेलवे द्वारा निर्मित ओवर ब्रिज है, जो पुराना होने से डैमेज हो रहा है तोड़कर नयी डिजायन का ओवर ब्रिज बनाने तथा (Construction of Proposed ROBand Its Approaches in Replacement of Existing L.C. No. 3x at Km. 88.565 of NH-64 District-Anand in state of Gujarat) प्रोजेक्ट के गटर लाईन और वाटर पाइप लाईन को अच्छी प्लानिंग के साथ व्यवस्थित करने के लिए अनुदान देने हेतु बजट 2022-23 में सूचीबद्ध किया जाय।

* Speech was laid on the Table

श्री रामशिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती आकांक्षी जिलों में आता है। इस संसदीय क्षेत्र में दो जिले श्रावस्ती और बलरामपुर आते हैं। मैं आपके माध्यम से इस क्षेत्र की मूलभूत सुविधाओं की तरफ सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। जैसे देवीपाटीन, तुलसीपुर में नए बस स्टॉप बनाने की आवश्यकता है। बलरामपुर जनपद में बस स्टॉप पर पर्याप्त सुविधा नहीं है। जैसे यात्रियों के बैठने के लिए प्रतीक्षालय, स्वच्छ पेयजल के साथ-साथ सुलभ शौचालय एवं साफ-सफाई की अच्छी व्यवस्था कराई जाए। बहराइच का ककरदरी मार्ग का निर्माण कार्य बहुत ही मंद गति से चल रहा है। इस कार्य में तेजी लाने की आवश्यकता है।

श्रावस्ती जनपद में भिंगा-लक्ष्मणपुर बाजार मार्ग का निर्माण बहुत ही धीरे गति से चल रहा है। इस कार्य को तेजी से पूरा कराने की आवश्यकता है। जनपद बलरामपुर में हरिहरगंज बाजार से ललिया, शिवपुरा, बरदौलिया, बनकटवा मार्ग का चौड़ीकरण व सुदृढ़ीकरण कराने की आवश्यकता है। जनपद बलरामपुर में उतरौला-बलरामपुर मार्ग से महेशभारी तिराहा से बाबगंज संपर्क मार्ग का चौड़ीकरण होना अति आवश्यक है। जनपद बलरामपुर से चंदनपुर, पचपेड़वा, उतरौला मार्ग का चौड़ीकरण कराने की आवश्यकता है। जनपद बलरामपुर से बालपुर-तिलकपुर संपर्क मार्ग का चौड़ीकरण होना अति आवश्यक है, जो बलरामपुर जनपद से श्रावस्ती जनपद को जोड़ने का कार्य करता है। जनपद श्रावस्ती में भिंगा, इकौना, गिलौला, जमुनहा, श्रावस्ती, सिरसिया में बस स्टॉपेज़ पर यात्रियों के लिए प्रतीक्षालय कक्ष एवं पेयजल, शौचालय एवं सफाई की व्यवस्था भी पर्याप्त रूप से नहीं है।

इसके साथ ही साथ श्रावस्ती जनपद में हवाई अड्डे का निर्माण हुआ था और आज तक उसका संचालन नहीं हो पा रहा है। वह बौद्ध स्थल भी है। मैं चाहूंगा कि उसका संचालन भी जल्द से जल्द शुरू किया जाए। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि इन बिन्दुओं पर गंभीरता से

विचार करने की सख्त जरूरत है, क्योंकि ये मेरा लोक सभा क्षेत्र अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, ओबीसी, माइनोरिटी एवं सामान्य वर्ग यानी बहुसंख्यक आबादी वाला क्षेत्र है। यह क्षेत्र नेपाल की सीमा से सटा हुआ क्षेत्र है, तराई क्षेत्र एवं हमेशा बाढ़ प्रभावित क्षेत्र एवं नेपाली पहाड़ी नालों से सटा हुआ क्षेत्र भी है। इसको विशेष पैकेज देकर इस क्षेत्र को आगे बढ़ाने की आवश्यकता है एवं साथ ही साथ पूरे देश एवं प्रदेश में भी सड़क परिवहन एवं राजमार्ग पर विशेष रूप से ध्यान देने की जरूरत है।

श्री संतोख सिंह चौधरी (जालंधर) : सभापति जी, आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

सभापति जी, ये जो फ्लाईओवर्स बनते हैं, ये लोगों की सुविधा के लिए बनते हैं। अगर इनकी डिजाइनिंग प्रॉपर न हो, तो ये कई दफ़ा असुविधा का कारण बन जाते हैं। इन्हीं में से जब नेशनल हाइवे लुधियाना से जालंधर डिस्ट्रिक्ट में एंटर करता है, तो जो पहला फ्लाईओवर है, वह फिल्लौर फ्लाईओवर है। फिल्लौर का जो टाउन है, उसके ऊपर से वह गुजरता है। मैं समझता हूं कि जब इसकी डिजाइनिंग की गई थी, तब यह नहीं देखा गया था कि फिल्लौर में एंट्री और एग्जिट पाइंट कहां से रखना है। यह एक बड़ी असुविधा का कारण बन गया है। न तो इसकी फिल्लौर शहर में प्रॉपर एंट्री और न ही प्रॉपर एग्जिट है। फिल्लौर शहर का जो बस स्टैंड है, उसकी भी कोई प्रॉपर एंट्री और एग्जिट नहीं है। वह बिल्कुल डिफंक्ट हो गया है। जो बस स्टैंड है, लोग फ्लाईओवर के ऊपर खड़े होकर बसें पकड़ते और उतरते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि यह एक बहुत बड़ी असुविधा है। इसलिए इस फ्लाईओवर की रिडिजाइनिंग की जाए। जो फिल्लौर शहर की कठिनाइयां हैं, उनको दूर किया जाए। फिल्लौर का कारोबार खत्म हो गया है।

फिल्लौर के जो दुकानदार हैं, उनकी बिक्री नहीं हो रही है, वे घर बैठ गए हैं । यह एक असुविधा का कारण है । इसी तरह से नेक्स्ट फ्लाईओवर जालंधर में जो पीएपी जंक्शन है, जो मोस्ट इंपोर्टेंट जंक्शन है । वहां से लोग जालंधर से बाहर जाते हैं । वहां से लोग दिल्ली की तरफ आते हैं । अगर बार्डर पर अमृतसर की तरफ जाते हैं तो वे उस जंक्शन से जाते हैं । अमृतसर साइड पर जो एक्जिट है, जो जाने का रास्ता है, वह प्रॉपर नहीं हैं। वहां जंक्शन से डेढ़ किलोमीटर पहले दिल्ली की तरफ जाना पड़ता है, उसके बाद डेढ़ किलोमीटर वापस आकर फ्लाईओवर को पकड़ना पड़ता है।

हमने रेलवे डिपार्टमेंट को भी रिक्वेस्ट की है कि पीएपी जंक्शन के ऊपर जो आरओबी है, उसको एक्सटेंड किया जाए। मेरा आपसे यह अनुरोध है कि रेलवे से कॉर्डिनेट करके आरओबी को जल्दी से जल्दी चालू किया जाए।

इसी तरह से इसके आगे सूर्य एनक्लेव जंक्शन है। वहां पर सिक्स्थ लेन रोड है, वह फॉर लेन में मर्ज हो जाती है, जिसके कारण बहुत एक्सीडेंट्स होते हैं। मेरा यह भी अनुरोध है कि इसको भी रिडिजाइन किया जाए।

मेरा दूसरा पॉइंट यह है कि जो एनएच पर स्ट्रॉम वाटर ड्रेन्स हैं, वे बंद हैं। जहां पर ये लो क्वालिटी के हैं, वहां पर पानी का डिस्चार्ज ठीक से नहीं हो रहा है। वहां सड़कें टूट रही हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र के एनएच पर जो पठानकोट वाला रोड आता है, ट्रांसपोर्ट नगर आता है, वहां पर ड्रेनेज सिस्टम पूरी तरह से खत्म हो चुका है। जब बारिश होती है तो पूरे शहर में पानी-पानी हो जाता है। इसी तरह से होशियारपुर रोड पर एक सेखा गांव का फ्लाईओवर है।

उसका भी ड्रेनेज सिस्टम बंद हो चुका है। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि इस ड्रेनेज सिस्टम को सुधारने के लिए कोई पुख्ता इंतजाम किए जाएं। मेरा तीसरा पॉइंट है कि आदमपुर का नेशनल हाईवे 03 है, जो फोर लेन है और वह जालंधर से शाहपुर है। यह बहुत महत्वपूर्ण हाईवे है। यहां से शरणार्थी माता ज्वालामुखी मंदिर जाते हैं।

वहां बहुत लोग ट्रेवल करते हैं । आदमपुर फ्लाईओवर को क्रॉस करके आदमपुर में हवाईअड्डा भी बना है। इसका जो कट ऑफ डेट है, वह 31.12.2022 है, लेकिन अब तक वहां पिलर ही खड़े नहीं हुए हैं। शहर के दोनों साइड जो लेन है, वे बंद हैं। वहां पर कीचड़ हैं, वहां पानी भरा है, शहर का कारोबार खत्म हो गया है।

लोग वहां अंदर नहीं जा सकते हैं और बाहर भी नहीं आ सकते हैं। मेरा आपसे यह अनुरोध है कि एनएचएआई को आदेश दिए जाए कि यह जो प्रोजेक्ट है, इसको फौरी तौर पर मुकम्मल किया जाए। जब तक यह काम नहीं हो रहा है, तब तक साइड की जो लेन हैं, उनको पक्का किया जाए और उनको प्रॉपर किया जाए ताकि जो ट्रैफिक को असुविधा हो रही है, वह खत्म हो सके।

मैं इन्हीं बातों के साथ आपका धन्यवाद करता हूं और सरकार तथा मिनिस्ट्री ऑफ ट्रांसपोर्ट से अनुरोध करता हूं कि मेरे जो मुद्दे हैं, उन पर ध्यान दिया जाए। ये बहुत महत्वपूर्ण मुद्दे हैं, इनको रिड्रेस किया जाए। धन्यवाद।

*SHRI V.K. SREEKANDAN (PALAKKAD): I would like to expess my views concerning the Ministry of Road Transport and Highways.

The 68% increase in the allocation for the Ministry of Road Transport and Highways will definitely see more development in road sector in this fiscal. The highest allocation will also help to bear the exorbitant cost involved for the land acquisition. More importantly, it will also help to achieve a target of construction of 50 kms. Per day. To draw a very meagre amount of the higher allocation. I suggest and demand implementation of few projects in the State of Kerala as enumerated hereinafter:

The people of this part of Kerala that is from Palakkad to Kozhikode have high hope on the proposed Palakkad to Kozhikode Greenfield Highway under Bharatmala Pariyojana and they are eager to have it completed at the earliest as this proposed six-lane Greenfield Highway can reduce a travel distance by 45 kms and in other words the travel time can be reduced by at least one hour. It has come to know that this stretch between Palakkad and Kozhikode has been approved under the said Pariyojana. Therefore, in the interest of the people the land acquisition proceedings and all other technical aspects such as route map and alignment of the road be expedited, so that the benefit of Bharatmala can reach to the people living in this part of Kerala as well.

---

* Speech was laid on the Table.

It has been a long pending demand of the people mostly tribals living in Attappadi to declare the State from Mannarkkad to Chinna Thadagam via Attappadi as Sub Highway to National Highway No.966. Declaring this State Road as sub highway to National Highway No.966, will really help the tribal people. Due to the present condition of the road, the people are not able to save the lives of their near and dear as the journey to nearest hospitals at Perinthalmanna or at Coimbatore takes a lot of time and in between the patients succumb to illness.

Moreover, Attappadi is an agricultural area cultivating many types of spices and other agricultural produce and these tribal farmers are finding it very difficult to transport their produce to nearby market at Coimbatore and as such are unable to a decent price for their produce.

Declaring this State Road as sub highway and the expected development on this account will reduce the travel distance from Kozhikode to Coimbatore and can save fuel as well as pave the way for overall development of this tribal living area. Therefore, it is urged that the said State Road may please be declared as sub highway to National Highway No.966 at the earliest.

Finally, I would like to mention over here that India ranks first in the number of road accident deaths across the 199 countries and accounts for almost 11% of the accident-related deaths in the world during the calendar year 2019 alone. Therefore, along with the development of roads, we need to ensure prevention of road accidents. One of the reasons cited for the increased number of road accidents in the country is because of laying of road

in an unscientific way as well as not providing or taking adequate steps to prevent road accidents. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister as he aims to achieve a target of 50 kms per day of construction, the hon'ble Minister should also set a target to reduce the number of road accidents in the country.

With this I conclude and I urge the hon'ble Minster to implement the above said few suggestions or demands concerning my Parliamentary Constituency, Palakkad.

Thank you.

[*]**DR. DNV SENTHILKUMAR S. (DHARMAPURI):** The MORTH Minister has been allocated Rs. 1,99,108 crore for the year 2022-23. It is nearly 68,000 crore more than 2021-22 and it has seen a highest increase in absolute terms from RE of 2021-22 among all ministries in 2022-23. This additional allocation is earmarked for investment in NHAI and subsequently from total allocation to ministry is highest for NHAI which is at Rs 1,34,015 crore (67%). The allocation towards NHAI has been tripled from 2019-20 to 2022-23. Expenditure on the NHAI includes funding towards the Bharatmala Pariyojana scheme which is the umbrella highway scheme. Under phase I of the scheme 34,800 km of roads will be developed over a period of five years (2017-18 to 2021-22) was the target and it also subsumed additional 10,000 Km of balance road works under the National Highway Development Programme. If this is the case as of December 2021 only 19,926 Km have been approved under this phase I of the scheme in that only 35% of the approved project length has been completed. This adds up with the Finance Minister Budget Speech 2022-23 where she announced that by March 2023, the NH network will be expanded by 25,000 km. The existing scheme is still not completed and the present speed of the daily road construction is 37 Km/day. If the target of expanding the NH network by 25,000 km, then the pace has to be increased to about 68 Km/day.

---

[*] Speech was laid on the Table.

The allocation towards roads and bridges has seen a decrease of 2% over the RE of 2021-22.Next comes investment in maintenance of roads as the ministry has allocated Rs 2,586 for the which is 7% lesser than RE of 2021-22. The point to be noted is in both 2018-19 and 2019-20, the actual expenditure was less than 60% but the maintenance of the road should be given top priority as its increases the lifespan but the amount allocated for maintenance is just 1.3% of the Ministry budget. The Standing Committee on Transport and the National Transport Development Policy Committee has noted that the amount spent on maintenance of the road is low. This end up in safety consequences for the people because the total NH length of 1.5 lakh Km has to be maintained with this low amount whereas the US spends 51% of its total budget on highways towards improving the condition and performance of their NH.

NITI Aayog has also suggested that 10% of the Ministry's annual budget should be earmarked for maintenance. This area has to be looked into. Similarly, investment on road safety is less than 0.2% of the Ministry total budget for the year 2022-23. In comparison to US which spends 6%. As per the World Road Statistics, 2018, India ranks first in the number of road accident deaths (among 199 countries reported), followed by China and the US. Hence as per the Standing Committee suggestion investment on road safety should increase because I am representing the constituency which is known for Thoppur Ghat black spot where the accidents and fatalities recorded is one of the highest in India. Hence, I know the need of increase in allocation

of fund to the road safety. This is my short observation on Demand for the Ministry of Road Transport and Highways.

[*]**बिद्युत बरन महतो (जमशेदपुर):** सर्वप्रथम मैं वर्ष 2022-23 के लिए सड़क परिवहन मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा तथा मतदान पर अपने विचार रखता हूं ।

हमारी सरकार का जोर अब इंफ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाने पर है । भारतमाला परियोजना के जरिए देश के हर गांव तक पक्की सड़क पहुंचाया जा रहा हैं । वर्ष 2022-23 में एक्सप्रेस मार्ग के लिए पीएम गतिशक्ति मास्टरप्लान का प्रतिपादन किये जाने की बात माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा कही गयी जिससे लोगों और वस्तुओं का और अधिक तेजी से मूवमेंट हो पायेगा साथ ही इस वर्ष में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क में भी 25,000 किमी को जोड़े जाने की बात कही गयी है जो देश के सड़क परिवहन की सुदृढ़ता में अत्यंत सहायक सिद्ध होगा ।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र से सम्बंधित कुछ मांगों पर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूँ, मांगों के विवरण निम्नलिखित हैं –

मेरी पहली मांग है कि दिनांक 27 जनवरी 2016 को झारखण्ड राज्य के पूर्वी सिंहभूम जिला अन्तर्गत महुलिया-बहरागोडा (NH-33 एवं 6) 4 लेन सडक के शिलान्यास के दौरान मैने निम्नांकित सडकों को नये राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने के संबंध में प्रस्ताव दिया था जिसको मंत्री जी ने सहर्ष स्वीकार कर NHAI में स्थानांतरित करने की घोषणा भी की । इस घोषणा से पूरे कोल्हान प्रमण्डल में हर्ष एवं खुशी व्याप्त है । ये सडकें निम्नलिखित है ।

एन0 एच0 33 जमशेदपुर, आसनबनी कालीमंदिर (पारडीह) से पटमदा कटीन, बांदवान, झिलीमिली, खतड़ा होते हुए बांकुडा तक एन0 एच0 का निर्माण ।

चाईबासा से हाता-मुसाबनी-डुमरिया-आस्ति- गुडाबान्धा- कोईमा होते हुए उडीसा के बोम्बे चौकी एन0 एच0 6 तक राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण ।

[*] Speech was laid on the Table

उपरोक्त सभी सड़कों का एन0 एच0 के रूप में परिवर्तन होने पर एक बड़ा आदिवासी बहुल उपेक्षित क्षेत्र जो कभी उग्रवाद से प्रभावित रहा है राज्य के मुख्यधारा से जुडेगी एवं आर्थिक गतिविधि में व्यापक बढोत्तरी होगी।

इस संबंध में मैने माननीय मंत्री जी से पत्राचार भी किया है। अतः मेरी मांग है की इन दोनों सड़कों का डी.पी.आर. यथाशीघ्र तैयार करके इसका निर्माण कार्य प्रारंभ करवाया जाये।

मेरी दूसरी मांग यह है कि मेरे लोक सभा क्षेत्र जमशेदपुर अन्तर्गत विभिन्न प्रखण्डों के निम्नलिखित स्थानों पर निरंतर हो रहे दुर्घटना को रोकने के लिए फ्लाई ओवर का निर्माण कराना जनहित में अत्यंत आवश्यक है:-

बहरागोडा के कालियाडिंगा चौक जो कि त्रिवेणी संगम स्थल के नाम से जाना जाता है क्योंकि यह स्थान झारखण्ड, पश्चिम बंगाल, उड़ीसा तीनों राज्य का मिलन होता है। सड़क और राजमार्ग बनने के बाद यहाँ प्रतिदिन बहुत ज्यादा ट्रैफिक होती है। उड़ीसा बंगाल से आने वाले वाहन दिखते नहीं है जिस कारण यह स्थान एक्सीडेंट जोन बना हुआ है। इसलिए इस स्थान पर ओवरब्रिज का निर्माण अत्यंत आवश्यक है। इस रोड के दोनों छोर सर्विस रोड है एवं कालीकरण किया हुआ है साथ ही यहां की मिटटी भुरभुरी होने के कारण रोड बराबर टूट जा रही है। इसलिए इस सड़क के दोनों छोर को पुल के पास से एक किलोमीटर तक पी०सी०सी० रोड बनाने की भी आवश्यकता है।

घाटशिला के फुलडंगरी NH 33 में ओवरब्रिज का निर्माण-घाटशिला के फुलडंगरी में बहुत अधिक ट्रैफिक होने के कारण यहां प्रतिदिन अत्यधिक दुर्घटनाएं हो रही है। जिससे लोगों की जान हानि भी हो रही है इनको रोकने के लिए ओवरब्रिज या अंडरपास का निर्माण अत्यंत आवश्यक है।

बहरागोड़ा के ओम होटल कॉसिंग के पास भी प्रतिदिन सड़क दुर्घनाएँ हो रही है। इस स्थान पर भी ओवरब्रिज का निर्माण कराना जनहित में अतिआवश्यक है।

आशा करता हूँ कि मेरी उपरोक्त सभी मांगों पर माननीय मंत्री जी द्वारा शीघ्र कार्यवाही की जाएगी जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता को आवागमन में सुविधा हो पायेगी ।

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद): सभापति महोदय, मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

<u>15.59 hrs</u> (Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki *in the Chair)*

माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी, जिन्होंने इस देश को लीड किया और अब हमारे सड़क के तंत्र को नेतृत्व दे रहे हैं, ऐसे हमारे जनरल वी.के. सिंह साहब, दोनों मंत्रियों को धन्यवाद भी करता हूं और अभिनंदन भी करता हूं कि आपके प्रयासों से इस देश में सड़कों के प्रति और विकास के प्रति एक नई सोच और नया वातावरण बना है।

सभापति महोदय, इस मंत्रालय को बजट में जो प्रावधान किया गया, उसके हिसाब से मुझे लगता है इस मंत्रालय को ज्यादा बजट की आवश्यकता थी। अगर इसके बजट में और बढ़ोतरी की जाती तो मुझे लगता है कि देश में सड़क परिवहन मंत्रालय को काम करने में ज्यादा आसानी होती। मैं आपके माध्यम से वित्त मंत्रालय से भी आग्रह करूंगा कि सड़क हमारा एक ऐसा सेक्टर है, जो देश में बाजार और प्रगति का द्योतक है।

<u>16.00 hrs</u>

इसके ऊपर जितना फोकस किया जाएगा, देश उतनी प्रगति करेगा, उतना आगे बढ़ेगा। 25 हजार किलोमीटर का अगले वर्ष के लिए प्रावधान और 20 हजार करोड़ रुपये की व्यवस्था करने के संकल्प के साथ मंत्रालय आगे बढ़ा है। मैं स्मरण कराना चाहता हूं कि स्वर्गीय प्रधानमंत्री वाजपेयी जी के समय में नॉर्थ-साउथ-ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर का प्रावधान किया गया था। अगर वह चीज नहीं होती, देश में वे महत्वपूर्ण चार बड़े मार्ग नहीं बने होते तो शायद जो कनेक्टिविटी आज देश में है, उतनी बेहतर कनेक्टिविटी हम इस देश को नहीं दे पाते।

दूसरा जो काम मंत्रालय विशेष रूप से कर रहा है, वह यह है कि दुर्घटनारहित मार्ग होना चाहिए। जो एक्सीडेंट-प्रोन एरियाज थे, उनको ठीक करके दुर्घटनाएं कम हों, इसको केन्द्रित करके डिपार्टमेंट जो काम कर रहा है, मुझे लगता है कि उसको प्रशंसा मिलनी चाहिए। मैं आपके माध्यम से सदन में उसकी प्रशंसा करता हूं और उसके लिए मंत्रालय के प्रति धन्यवाद ज्ञापित करता हूं।

माननीय सभापति महोदय, सड़क प्रगति लेकर आती है, साथ ही विकास और बाजार भी पैदा करती है। मेरा संसदीय क्षेत्र इस बात का सबसे बड़ा उदाहरण है। नॉर्थ-साउथ कॉरिडोर मेरे संसदीय क्षेत्र से होकर गुजरता है। उसके पहले की परिस्थितियों और आज की परिस्थितियों में जमीन और आसमान का अंतर है। माननीय मंत्री जी यहां पर बैठे हैं, मैं आपके माध्यम से आग्रह करना चाहता हूं कि सड़कों के ऊपर जितना हो सके, हमारे देश में सांसदों को अनुकूल परिस्थितियां मिलनी चाहिए। पहले सांसद के आग्रह पर सीआरएफ से हम लोगों को फण्ड मिलता था, लेकिन आजकल इस प्रावधान में परिवर्तन किया गया है और शायद सीआरएफ में हमारी अनुशंसाएं उतनी शामिल नहीं की जाती हैं, जितनी पहले की जाती थीं। मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि जो सेंट्रल रोड फण्ड है, चूंकि सांसदों के पास सीधे फण्ड देने की कहीं कोई व्यवस्था नहीं होती है, तो कम से कम इसमें सांसदों को सीधे तौर पर साझीदार रखा जाए। यह मंत्रालय से मेरा आग्रह है।

महोदय, एक बड़ी विसंगति इस देश में यह है कि टोल नाके लगे हुए हैं। टोल देने में दिक्कत नहीं है, लेकिन टोल के कारण, गाड़ियों का जो हर्डल-फ्री मूवमेंट होता है, उस पर रोक लगती है और टोल के कारण कई बार विसंगतियां पैदा होती हैं। मेरा आग्रह है कि जहां पर टोल नाका स्थापित होता है, उससे दस किलोमीटर के दायरे में जो स्थान हैं, वहां से दैनिक आवागमन करने वाले जो लोग होते हैं, जैसे किसान, बाजार जाने वाले लोग, स्कूलों में पढ़ने वाले बच्चों की गाड़ियां आदि ऐसे अनेक लोग होते हैं, जिनका अनावश्यक रूप से बहुत पैसा भी लगता है और व्यवधान भी पैदा होता है। मेरी इस बात से शायद पूरा सदन भी सहमत होगा कि टोल के नजदीक 10 किलोमीटर की परिधि में रहने वाले लोग अगर वहां प्रमाणित रूप से बताते हैं कि हम 10 किलोमीटर की सीमा में रहते हैं तो उनको टोल फ्री आवागमन की सुविधा मिले या उनसे महीने में पांच या सात बार टोल लिया जाए। इस तरह का कोई एक सिस्टम या मैकेनिज्म डेवलप होना चाहिए। मैं आपको अभी का उदाहरण बताता हूं। हमारे यहां जबलपुर-भोपाल नया हाइवे तैयार हुआ है, वहां बरेली के पास, उदयपुरा के पास एवं अन्य कई ऐसी जगहें हैं, जहां से लोग रोज

निकलते हैं और दिन में अनेक बार उनको टोल देना पड़ता है। मंथली पास के बाद भी उसकी एक मैक्सिमम कैपिंग है। मंत्रालय इसमें कोई न कोई संशोधन करेगा, ऐसा मेरा आग्रह है।

मेरा एक अनुरोध है कि जो पुराना नॉर्थ-साउथ कॉरिडोर और ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर है, उसका जो डीपीआर तैयार किया गया था, मुझे लगता है कि वह बहुत जल्दबाजी में तैयार किया गया था। उसमें कई जगहें ऐसी हैं, जहां आज भी बहुत दुर्घटनाएं हो रही हैं। उस पर काम करने की जरूरत है और नॉर्थ-साउथ कॉरिडोर के ऊपर, खासकर सागर, नरसिंहपुर और जो लखनादोन, नागपुर की ओर हाइवे जाता है, अनेक प्वाइंट्स ऐसे हैं, जहां लगातार दुर्घटनाएं हो रही हैं। उनको चिन्हित कराकर ठीक करने की जरूरत है। मंत्रालय इस पर काम करेगा, ऐसी मेरी आपके माध्यम से विनती है।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण मार्ग है, जो जबलपुर, नरसिंहपुर, गाडरवारा, पिपरिया, होशंगाबाद, हरदा, खण्डवा होते हुए सीधा जलगांव जाता है । हम देश में अनेक एक्सप्रेस वे बना रहे हैं और सरकार कई नए एक्सप्रेस वे के लिए प्रावधान भी कर रही है । आपके माध्यम से, माननीय मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि जो हाइवे जबलपुर से नरसिंहपुर, गाडरवारा, पिपरिया होकर होशंगाबाद और जलगांव महाराष्ट्र को जोड़ता है। माननीय गडकरी जी का स्टेट भी महाराष्ट्र है, जलगांव हमारे यहां एजुकेशन हब है, जबलपुर में हाईकोर्ट है, गाडरवारा आचार्य रजनीश की जन्मस्थली है और पिपरिया-पंचमढ़ी हमारे यहां टूरिज्म का हेडक्वार्टर है। इन सबको जोड़ने के लिए एक एक्सप्रेस बने, जल्दी बने, मैं ऐसा आग्रह करता हूं।

माननीय सभापति महोदय, जो निर्माण कार्य चल रहे हैं, माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में इस देश में ट्रांसपेरेंट सिस्टम और एक ईमानदार सोच के साथ काम करने की प्रवृत्ति पैदा हुई है। इस सबके बाद भी अगर कहीं कोई गुणवत्ताहीन काम होता है तो मुझे लगता है कि वह चिन्ता का विषय होता है। जबलपुर-भोपाल होकर जो मार्ग जयपुर जाता है, इसके बारे में पहले भी मैंने अनेक

बार शिकायत की है, हम लोगों ने सीधे जाकर मंत्रालय में भी आग्रह किया है और आज आपके माध्यम से सदन में भी इस बात को रख रहा हूं।

जबलपुर से भोपाल के लिए जो राजमार्ग है, उसमें नरसिंहपुर जिले का कुछ हिस्सा और रायसेन जिले में जो मार्ग बन रहा है, उसका अभी उद्घाटन हुआ है और टोल चालू हो गया है, लेकिन निहायत ही गुणवत्ताहीन राष्ट्रीय राजमार्ग तैयार हुआ है, तुरंत उसकी चिंता करने की जरूरत है। यह संदेश ठीक नहीं जाता है कि जब आज हम हर चीज अच्छा कर रहे हैं, अगर चार सौ किलोमीटर में मार्ग अच्छा बना है, तो 100 किलोमीटर मार्ग क्यों खराब बना है? इस पर हमारी चिंता है, जिस पर मंत्रालय ध्यान देगा।

मेरा दूसरा अनुरोध है कि हमारे जो हाइवेज तैयार हुए हैं, हम ने बायपास तैयार किए हैं, लेकिन अंदर के मार्ग छूट गए हैं, जैसे इसी भोपाल-जबलपुर हाइवे के ऊपर चाहे देवरी बायपास, उदयपुरा का बायपास, खरगौन का बायपास, बरेली का बायपास हो या बाड़ी का बायपास, इनके अंदर के मार्ग नहीं बनाए गए हैं। उनकी नरक जैसी स्थिति हो रही है, वहां पर धूल उड़ रही है, व्यापारी रोज परेशान होते हैं, हम लोग उस रास्ते से जाते हैं। चूंकि, राष्ट्रीय राजमार्ग सीधा भारत सरकार से जुड़ा हुआ विषय है, इसलिए लोग हम लोगों से आग्रह करते हैं कि इसकी मेनटेनैंस होनी चाहिए, निर्माण होना चाहिए। मेरी आपके माध्यम से यह प्रार्थना है कि सरकार इस पर शीघ्र निर्णय करे।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आखिरी बिन्दु कहना चाहता हूं कि जो नॉर्थ-साउथ कॉरिडोर है, उसमें नरसिंहपुर जिले का हिस्सा और जबलपुर-जयपुर एक्सप्रेसवे की क्रॉसिंग समतल भूमि पर है। वह एशिया की श्रेष्ठ भूमि है, उसमें ये दोनों हाइवेज क्रॉस करते हैं। वहां की भूमि समतल होने के कारण पानी की निकासी नहीं है। वहां पानी भर जाता है, महीनों तक पानी भरा रहता है। खासकर उस राजमार्ग चौराहे पर, नरसिंहपुर जिले में, जहां इस एनएच के कारण हजारों की संख्या में लोग बस गए हैं, किसान को अपनी बुआई आदि के समय में

वहां से पानी की निकासी नहीं हो पा रही है। मंत्रालय ड्रेनेज सिस्टम के लिए कोई बड़ा प्रोजेक्ट बना कर लोगों की मदद करेगा, मैं आपके माध्यम से यह भी अनुरोध करता हूं।

पुनः, मैं सड़क और परिवहन मंत्रालय के अनुदान मांग का समर्थन करता हूं एवं आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपका हृदय से आभार व्यक्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI THOMAS CHAZHIKADAN (KOTTAYAM): Thank you, Mr. Chairman, for giving me an opportunity for participating in this discussion on the Demand for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways.

This is a very important Ministry. As we all know, road infrastructure is very important for the growth of any country, and for economic as well as social development of any country. As per the available information in the NHAI website, we have around 1,32,000 kilometres of highways, out of which more than 70,000 kilometres are under NHAI. There are several projects proposed by NHAI. The total amount of allocation in the Budget is Rs. 68,000 crore but the demand is of Rs. 1,99,000 crore. Of course, the demand is very correct and the amount required is definitely more than Rs. 68,000 crore.

The Government is proposing so many highways, including greenfield highways and expressways. But I am constrained to mention that out of these greenfield highways and expressways, there is not a single expressway proposed in Kerala. We have a few greenfield highways proposed in Kerala and also a few other highways, out of which four are connecting my constituency. Out of these four highways, there is one greenfield highway, NH-85, Kochi-Munnar-Theni, 152 kilometres in length. More than 30 years ago, there was a proposal for constructing a bypass at Tripunithura which is connecting three constituencies, Kottayam, Chalakudy, and Ernakulam. A bypass having a length of more than eight kilometres was proposed to be constructed in two phases. The first phase was four kilometres long for which 16 hectares of land was proposed to be acquired.

Four hectares of land was acquired more than 30 years ago. The balance land was frozen. Our hon. Member Shri N.K. Premachandran was mentioning that when the consultants were preparing the project for the construction of highways, they were not consulting the Members of Parliament, the representatives of that area. That has happened here in this case also. The consultants have prepared a new alignment, for which they have proposed a bypass from Angamaly to Kochi, which is avoiding this Tripunithura Byepass. Again, this NH-85 greenfield highways is avoiding the Tripunithura Byepass. More than 219 families are suffering now.

They are not allowed to use the land for the last 30 years. We have already represented to the NHAI. I understand that as per the NHAI rules, there can be a standalone project which can be a `spur connectivity' to Tripunithura from NH-85, that is Kochi-Munnar -Theni Byepass. That will save the lives of 219 families. I have already represented it. We all have represented it. I would request you to take up this matter and give directions to the NHAI that while they construct the NH-85, that is greenfield highway from Kochi-Munnar-Theni, they should construct a spur connectivity for the Tripunithura town which is connected to the greenfield highway.

Sir, there is another proposal for construction of a new greenfield highway parallel to the MC Road. MC road is the first State highway in Kerala from Trivandrum to Angamaly. There is a proposal for construction of a greenfield highway, parallel to MC Road. The length of the highway is more

than 228 kilometers. The proposal is pending there. Some alignment has been taken up, but no fund has been allotted. So, I would request that immediate steps may be taken for construction of a greenfield highway from Trivandrum to Angamaly, parallel to MC Road which will help reduce the present congestion on MC Road. MC Road has a length of more than 200 kilometers and a parallel greenfield highway will definitely set off the congestion on MC Road.

There is another proposal which has been agreed to by the hon. Minister with our hon. Chief Minister, that is a road connecting from NH-183 to NH-85 starting from Kottayam, that is my own constituency, via Palai to Thiruvalla to Oonnukal. Oonnukal is connecting to NH-85. So, the proposal for connecting NH-183 and NH-85 has been agreed to by the hon. Minister for Ministry of Road Transport and Highways and our hon. Chief Minister, but no further progress is there. This will boost the tourism potential of Kerala. Kerala is famous for tourism. Kumarakom is just 15 kilometres away from the starting point of this highway. From Oonnukal, you can go to Munnar and Kumarakom. One is a backwater station and one is a hill station. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI THOMAS CHAZHIKADAN: That proposal should be taken up immediately.

Lastly, all the Members were mentioning about road safety. There is a slight reduction of 12 per cent in road accidents during the last one year when

compared to the previous year, but the Government should take steps to reduce these accidents. There are people who are driving after drinking; there are people who are over speeding; there is jumping of the traffic signals; driving while using mobile phones; and driving without seatbelts, etc.

These things should be restricted and prevented, and action should be taken against those people who are violating the law.

Thank you.

***श्री रतनसिंह मगनसिंह राठौड़ (पंचमहल):** मैं केन्द्रीय बजट वर्ष 2022-23 के लिए सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय संबंधी अनुदानों की माँगों पर अपने विचार रखता हूँ।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी की सरकार द्वारा आज जिस प्रकार से सड़कों का निर्माण तीव्र गति से किया जा रहा है, यह अत्यंत ही सराहनीय कार्य है। आज भारत माला परियोजना के तहत जिस प्रकार सड़कों का निर्माण किया जा रहा है, इससे सड़क परिवहनों द्वारा बड़े शहरों की दूरी तय करने में काफी आसानी हो रही है।

मेरी माननीय सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्री जी से माँग है कि भारत माला परियोजना के अंतर्गत मुम्बई-दिल्ली राजमार्ग का निर्माण किया जा रहा है। उसमें गोधरा में प्रवेश एवं निकास बिंदू (Entry and Exit Point) दिया जाए, जिससे इस राजमार्ग से यात्रा कर रहे यात्रियों को गोधरा से निकास कर उदयपुर, श्रीनाथद्वारा (राजस्थान) और अम्बाजी शक्तिपीठ जाने के लिए काफी सुविधाजनक होगी।

सधन्यवाद।

* Speech was laid on the Table

*__श्री भरतसिंहजी शंकरजी डाभी (पाटण):__ मैं केन्द्रीय बजट 2022-2023 के लिए सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय संबंधी अनुदानों की मांगों पर अपने विचार रखता हूं।

माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी सरकार द्वारा आज जिस प्रकार सड़कों की निर्माण तीव्र गति से किया जा रहा है यह अत्यंत ही सराहनीय कार्य है। आज भारत माला परियोजना के जिस प्रकार सड़कों का निर्माण किया जा रहा है इससे सड़क परिवहनों द्वारा बड़े शहरों की दूरी तय करने में काफी आसानी हो रही है। मेरी माननीय सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्री जी मांग है कि भारत माला परियोजना के अंतर्गत मुम्बई दिल्ली राजमार्ग का निर्माण किया जा रहा है। उसमें गोधरा में प्रवेश एवं निकास बिन्दु (Entry and Exit Point) दिया जाय जिससे इस राजमार्ग से यात्रा कर रहे यात्रियों को गोधरा से निकास कर उदयपुर, श्रीनाथद्वारा (राजस्थान) और अम्बाजी शक्तिपीठ जाने के लिए काफी सुविधा होगी एवं मध्य गुजराज एवं दक्षिण गुजरात के लोग इस राजमार्ग का महत्तम लाभ उठा सकेंगे।

सधन्यवाद,

---

* Speech was laid on the Table

*__श्री गजानन कीर्तिकर (मुम्बई उत्तर पश्चिम):__ मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांग 2022-23 पर अपने विचार रखता हूँ।

माननीय केन्द्रीय परिवहन मंत्री जी ने देश के सभी महामार्गों का दुरुस्ती कार्य शुरु किया है व कुछ नये द्रुतगति महामार्ग भी बनाये जा रहे है, इसकी मैं सराहना करता हूं, किंतु, कुछ ऐसे महामार्ग बीते कई वर्षों से बेकार हो चुके हैं, जिसकी मरम्मत आज तक नहीं हो रही है, दुर्घटनाएं हो रही हैं, पुलियां भी खस्ता स्थिति में हैं, जिसकी ओर शायद माननीय मंत्री जी का ध्यान नहीं होगा, जिसका मैं उल्लेख करना चाहूंगा।

देश में महाराष्ट्र का काफी महत्वपूर्ण स्थान है और महाराष्ट्र के कई शहरों को देश-विदेश में भी पहचान मिली है। जैसे पुणे, नागपुर, मुंबई अत्यंत महत्वपूर्ण महानगर माने जाते हैं। मैं ऐसे ही एक अत्यंत महत्वपूर्ण मुंबई गोवा राष्ट्रीय महामार्ग के बारे में बताना चाहता हूं।

मुंबई गोवा सिक्स लेन राष्ट्रीय महामार्ग का काम सन 2011 में शुरु हुआ था, काम इतनी धीमी गति से चल रहा हे कि करीब 11 वर्ष बीत जाने के बावजूद आज तक यह पूरा नहीं हो सका, इसी महामार्ग पर पड़ने वाले रायगड़ जिले के आंबेवाडी नाका कुंडलिका नदी पर छ वर्ष पहले बनाया गोदीब्रिज भी कई जगह टूट चुका है, दुर्घटनाएं हो रही हैं। बड़ी दुर्घटना कभी भी संभावित है।

मुंबई गोवा महामार्ग पर पड़ने वाले कर्नाला पक्षी अभ्यारण्या के पास हाईवे के नीचे से प्राणियों के लिए रास्ता बनाया जाए तो प्राणियों की दुर्घटनाएं टल सकती हैं। रत्नागीरी जिले के तालुका खेड स्थित जगबुडी नदी पर बनाई गई पुलिया काफी संकीर्ण है। उसका विस्तार हो या पुर्ननिर्माण किया जाए। जगबुडी नदी की ओर से भारत तालाब की ओर जाने वाले रास्ते पर शार्प टर्न आता है जिससे दुर्घटना होती है, यदि सामने आ रही पहाड़ी को तोड़कर सीधा रास्ता बनाया जाता है तो समय और दुर्घटनाएं कम हो सकती है। जिला रत्नागिरी तालुका खेड पर बनने वाली

---

* Speech was laid on the Table

19 किलोमीटर की कशेडी सुरंग के लिए काफी देरी हो रही है। आजतक 300 करोड़ का खर्चा हो चुका है, जितनी देरी हो रही है उतना खर्चा बढ़ रहा है, कृप्या इसे जल्दी पूरा किया जाए। 355 किलोमीटर मे से 144 किलोमीटर के इंदाप1र से झाराप रोड का काम अधूरा पडा है, इसे तुरंत पूरा किए जाए। रायगड जिले के इंदापुर से वडपाले और रत्नागिरी जिले के परशुराम से वाकेड तक 117 किलोमिटर रोड का काम अत्यंत धीमी गति से शुरु है।

मैं माननीय मंत्री जी को विनती करता हूं कि मुंबई गोवा महामार्ग की ओर प्राधान्य से ध्यान देकर इसे जल्दी पूरा करें और महामार्ग पर पड़ने वाली खस्ता पुलियों की भी दुरुस्ती करें या नया बनायें। जिसके लिए आवश्यक हो निधि का प्रावधान करें।

पश्चिम द्रुतगती महामार्ग दिंडोशी उडानपु लिया पर दिन ब दिन दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती जा रही है। संबधित अधिकारियों से इस दुर्घटनाओं की जांच कर यदि तकनीकी खराबी या और वजह हो तो उस पर कार्यवाही की जाए।

गोरेगांव, आरे चेक नाका, पश्चीम द्रुतगती महामार्ग के पुर्वी साईड का मेट्रो का काम पूरा हो चुका है इसलिए इसकी बाजू में सर्विस रोड बनाया जाना आवश्यक हो गया है, जिससे आरे रोड गोरेगांव पूर्व की मुख्य रोड पर होने वाली भीड़ से छुटकारा मिलेगा।

मुंबई परिवहन यातायात सुविधाजनक हो इसके लिए वार्डन की नियुक्ति की जाती है। समाज में कई युवा सेवाभावी कार्य के लिए उत्साही हैं। कृपया ऐसे अधिकाधिक युवाओं को वार्डन के तौर पर नियुक्ति दी जाए।

पूरे भारत में राष्ट्रीय महामार्ग की लंबाई एक लाख बत्तीस हजार पांच सौ किलोमीटर है। महामार्गों पर सभी प्रकार के करीब 25 करोड, 30 लाख वाहन चलते हैं। हर दिन तीन हजार सात सौ और हर वर्ष रोड दुर्घटनाओं में एक लाख 50 हजार लोगों की मृत्यु होती है। बीस लाख से भी अधिक लोग हर वर्ष दुघर्टनाओं में गंभीर जख्मी होते हैं। यह बात भारत जैसे विकासशील देश के लिए कभी भी अभिमानास्पद नहीं होगी। आज भारत रोड दुर्घटनाओं में दुनिया में नंबर वन हो चुका है, इसलिए केन्द्र व राज्य सरकारों ने भी रोड की स्थिति पर गंभीरता से ध्यान देना आवश्यक

हो गया है। देश में वाहनों की बढ़ती संख्या के प्रमाण में परिवहन कार्यालयों कर्मचारियों की संख्या अत्यंत कम है। अवजड वाहनों को लाईसेन्स व लाईसेन्स का नूतनीकरण करते वक्त वाहनों की जांच ठीक से नहीं होती और आर्थिक भष्टाचार से भी वाहनों को फिटनेस सर्टिफिकेट दिये जाते हैं और इसका परिणाम रोड पर दुघर्टनाओं में होता है। इसकी ओर भी मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए।

हवाईजहाजों के पायलटों को हर वर्ष सीम्युलेटर पद्धति से प्रशिक्षण दिया जाता है, मेरा सजेशन है कि, इसी तरह हर वर्ष भारी वाहनों के ड्राइवरों को प्रशिक्षण दिया जाए, जिससे दुर्घटनाओं की संख्या में कमी होगी। राजमार्ग व महामार्गों पर कई जगह साइन बोर्ड नहीं हैं या लगाए हुए साइन बोर्ड ठीक से दिखाई नहीं देते है, जिससे दुर्घटनाएं होती हैं। वाहन इंश्योरेंस कंपनिया काफी लाभ की स्थिति में हैं। दुर्घटनाग्रस्त वाहनधारकों को भी इंश्योरेंस के लिए काफी प्राब्लेम्स होती हैं। मेरा सुझाव है कि यदि वाहन इंश्योरेंस कंपनियों के लाभ में से कुछ हिस्सा परिवहन विभाग द्वारा सड़क उपाय योजना के लिए लिया जाए तो दुर्घटनाएं कम होने में मदद मिलेगी।

वाहन दुर्घटना के बाद मोटर ट्रिब्युनल केस पर सुनवाई होती है। प्रकरण कई वर्षों तक न्यायालयों में चलते रहते हैं, जिससे दुर्घटनाग्रस्त वाहन धारकों को वाहन इंश्योरेंस नहीं मिल पाता। मेरी सरकार से विनती है कि ऐसे प्रकरण पर जल्द निकाल के लिए लोक अदालत की तरह न्यायालयों की स्थापना की जाए और ट्रिब्युनल न्यायालयों की भी संख्या बढाई जाए। अधिकतर वाहनों के पिछले लाल रंगी की लाइट बंद होती है और उन वाहनों पर रेडियम रिफलेक्टर भी नहीं होता, तकनीकी खराबी के कारण विश्रांती के लिए जब ये वाहन रोड पर खड़े किए जाते है, ऐसे में पीछे से आ रहे वाहनों को दिखाई नहीं देता और दुर्घटनाए होती है। मेरी मांग है कि सभी वाहनों पर रेडियम रिफलेक्टर लगाना बंधनकारक किया जाए। दुघर्टनाएं रोकने हेतु देश के सभी महामार्गों पर भी सीसीटीवी लगायी जाए और नियमों का उल्लंघन करने वालों पर कार्रवाई की जाए।

पुराने वाहनों के नियमों में भी, 10 और 15 वर्ष पुराने वाहनों पर पूर्णतः प्रतिबंध लगाया है। केन्द्र सरकार के निर्णय से 14-15 वर्ष पुराने वाहनधारकों को नये वाहन लेना आवश्यक हो गया है। राज्य सुरक्षा समिती का अध्यक्ष होने के नाते मैं मांग करता है कि ऐसे वाहनधारकों के लिए नये वाहन पर टैक्स सेन्ट्रल एक्साईज ड्यूटी माफ की जाए।

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : सर, धन्यवाद। आज बजट में अनुदानों की मांगों के विषय पर हो रही इस चर्चा में आपने बोलने के लिए अनुमति दी है। सचमुच अगर सड़क मंत्रालय दो लाख करोड़ रुपये मांगता है, तो उसे लाख-करोड़ रुपये और भी दे देने चाहिए, क्योंकि देश के प्रधान मंत्री जी ने देश के लिए यह सबसे बेहतर नक्शा बनाया है। मुझे लगता है कि इससे बड़ा काम देश में पिछले 70-100 सालों में नहीं हुआ है। यह काम जो अभी हो रहा है, इसकी कोई तुलना ही नहीं की जा सकती है, यह अद्भुत है।

सर, मैं उत्तर बिहार से हूं। अगर किसी को उत्तर बिहार में जाना होगा, तो गंगा को पार करके जाना होगा। मुझे पिछले दिनों थोड़ी जलन सी हुई। जलन इस बात से हुई कि मैंने उत्तर प्रदेश में चुनाव से पहले देखा, श्री जगदम्बिका पाल जी और बाकी लोग यहां बैठे हैं, एक फाइटर एयरक्राफ्ट आगरा हाईवे पर उतर गया। इससे मुझे थोड़ी जलन सी हुई। मैंने जाकर माननीय प्रधान मंत्री जी से और माननीय गडकरी जी से कहा। मैं बताना चाहूंगा कि बिहार में भी बाकरपुर-सोनपुर से डुमरिया घाट तक एक ऐसा ही एक्सेस कंट्रोल हाईवे बनने जा रहा है, जिसमें गति की सीमा 120 किलोमीटर प्रति घंटा होगी। गोपालगंज के डॉक्टर साहब यहां बैठे हैं, हम लोग जो सफर चार-पांच घंटे में पूरा करते थे, अब वह मात्र 1 घंटे 10 मिनट में पूरा कर पाएंगे। उस पर फाइटर जहाज भी उतरेगा। देश के प्रधान मंत्री जी ने सारण की जनता को और पूरे बिहार की जनता को ऐसी सड़क भी दे दी है।

गंगा पार करने में बड़ी कठिनाई होती थी। लोग पैकेज वगैरह की बातें करते रहते हैं, विशेष स्टेटस की बातें करते रहते हैं। मुझे नहीं पता, लेकिन मैं इतना जानता हूं कि देश की सरकार

नीतियां बनाती है और नीतियों के साथ जो विकास आता है, वह पैकेज आदि से कहीं ज्यादा होता है। विशेष दर्जा क्या होगा, अगर आपकी नीति सही होगी, सोच सही होगी, योजना सही होगी, तो लाखों करोड़ों रुपये राज्यों में चले जाएंगे। ऐसी सरकार तो हमने कभी देखी ही नहीं थी, हम लोग 25 सालों से पार्लियामेंट में हैं। इस प्रकार से यह सरकार बिहार को और पूरे देश को आगे बढ़ा रही है।

गिरीराज जी, बिहार को अपने आप भी सोचना पड़ेगा कि हमें कैसे आगे बढ़ना है, क्योंकि उफान आ जाता है, जब ऐसी बातें होती हैं। हम लोग दो लेन का गंगा सेतु बनाने के लिए कह रहे थे, इस पर देश की सरकार और माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा कि भई, दो लेन क्या होता है? जब गंगा पार ही करनी है और रूडी जी के क्षेत्र से जाना है, हाजीपुर से जाना है, तो उसको छ: लेन बनाइए। आज जेपी सेतु के पैरलल छ: लेन बन रहा है। हमको छपरा शहर में बड़ी कठिनाई होती थी, वहां दो लेन सड़क थी। हमने देश की सरकार से मांग की, जिसके बाद आज वह छ: लेन होने वाला है।

इसके साथ ही वैशाली जाने की बात भी होती थी। पता नहीं यह बात कब से होती थी कि वैशाली के लिए पटना से सीधे रास्ता हो। सीधे सोनपुर से निकलकर, दरिहारा होकर और गंडक पार करके वैशाली पहुंच सकते हैं और वैशाली से साहिबगंज होकर नेपाल पहुंच सकते हैं। यह योजना भी स्वीकृत है। ... (व्यवधान) मैं शेरपुर-दिघवारा ब्रिज के बारे में कहूंगा। मैं बिहार के माननीय मुख्य मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा।

मैंने नयागांव में भाषण में उनसे कहा कि हमें एक पुल चाहिए, उन्होंने कहा रूडी जी ले लीजिए। वहां से सहमति प्राप्त हुई और अब शेरपुर-दिघवारा के बीच में पांच हजार करोड़ रुपये की लागत से नए पुल का निर्माण हो रहा है, जो पूरे उत्तर बिहार के लिए बहुत अच्छा रहेगा। फोर लेन, छ: लेन, न जाने क्या-क्या काम हमारे राज्य में हो रहे हैं।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा) : ये सब कौन बना रहा है? क्या नीतीश कुमार जी बना रहे हैं या केंद्र सरकार बना रही है?

श्री राजीव प्रताप रूडी : नीतीश कुमार जी ने सहमति दी, उन्होंने ही मांग की और केंद्र की सरकार बना रही है। अभी हम केंद्र की सरकार की ही बात कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

सर, यह टाइम माइनस किया जाए, निशिकांत जी ने बीच में गड़बड़ की है। ... (व्यवधान) बीच में डिस्टर्बेंस होता है। इसके बाद उत्तर प्रदेश की बात करता हूं। हमको जब लखनऊ जाना हो, तो टाइम क्यों लगेगा? क्योंकि बीच में गाजीपुर-छपरा, माझी वाली रोड टू-लेन थी, वहां हाईवे नहीं था। उसकी भी तुरंत ही स्वीकृति हो गई और आज अगर हमें छपरा से लखनऊ जाना हो, तो जैसे ही यह काम पूरा होगा, तो हम ढाई से तीन घंटे में छपरा से लखनऊ पहुंच सकते हैं।

सभापति जी, लोग कहते हैं कि विशेष दर्जा, विशेष दर्जा है और मैं कहता हूं कि नीति बनाओ, सोच बनाओ और आगे निकल जाओ। उसके बाद रेवेल्गंज बॉयपास की है। यह छोटी-सी नगर पंचायत है। पहले बहुत दिक्कत होती थी, लेकिन अब सड़कों का जाल है। दिघवारा से फेस-2 में नया पुल बनेगा और राम जानकी पथ पर जाने का मार्ग होगा। उत्तर बिहार में सड़कों का जाल बिछाया गया है। आज की तारीख में मैं गर्व के साथ यह बात कह सकता हूं। सहारन जिला हमारा द्वार है और यहीं से हमें उत्तर बिहार में जाना है। सहारन जिले में 18 हजार करोड़ रुपये का काम देश की सरकार और देश के प्रधान मंत्री कर रहे हैं। कौन कहता है कि यह पैकेज की बात है? योजनाओं से ही नीति बनाइए और आगे निकल जाइए जैसा बाकी राज्य करते हैं। मैं कहता हूं कि किस बात का रोना है? हम आगे बढ़ रहे हैं और आगे बढ़ने के संकल्प की दृष्टि राज्य सरकार की भी होनी चाहिए।

सभापति जी, अब मैं नीतिगत फैसले की बात करना चाहूंगा। देश की सरकार या राज्य सरकार सड़क बनाती है। हम सड़क बनाते हैं और एक्सेस कंट्रोल के लिए बैरियर लगा देते हैं लेकिन उसके किनारे कोई शोरूम खोल रहा है, कोई रियल एस्टेट कम्पनी वाला जमीन खरीद रहा है, कोई वहां से रास्ता निकाल रहा है। देश की सरकार इसलिए रास्ता नहीं बनाती है कि कोई सड़क किनारे अपना व्यवसाय करे, बल्कि लोगों के आने-जाने की सुविधा के लिए सड़कें होती हैं। जहां नेशनल हाईवे डिक्लेयर होता है, चाहे एनएचएआई का हो, साथ ही साथ सर्विस लेन के लिए

राज्य सरकार को उसके पैरलल कम से कम तीस से पचास मीटर राइट ऑफ वे की घोषणा कर देनी चाहिए। चाहे जमीन का एक्विजिशन कभी भी हो, लेकिन उसके पास कोई काम नहीं होगा। जिस दिन सरकार को जरूरत होगी, योजना पालिसी के स्तर पर सड़क का निर्माण होगा, उस दिन यह योजना कारगर सिद्ध होगी। हमें यह नीतिगत फैसला जरूर करना पड़ेगा। मंत्री जी, भारत माला योजना में सरकार पैसा दे रही है।

भारत माला योजना वहीं स्वीकृत कीजिए जहां राज्य सरकार यह बता दे कि अगर मेरा राइट ऑफ वे 35 या 40 मीटर है, तो 25 मीटर हमारे जिम्मे रहेगा और हमारे पास जब पैसा आएगा, हम सर्विस लेन बना देंगे। लाखों करोड़ रुपये का कम से कम नुकसान तो नहीं होगा इसलिए मेरा कहना है कि एक नीतिगत फैसले की जरूरत है। राज्य सरकारें भी जो पीडब्ल्यूडी रोड्स बना रही हैं, उनके पास भी नीतिगत फैसला करना जरूरी है कि सड़कों के किनारे की जमीन दुकान बनाने के लिए नहीं है। सड़कें यात्रा करने के लिए और सुरक्षित यात्रा करने के लिए बनाई जाती हैं।

महोदय, सभी सांसदों ने कहा और हमने भी देखा कि एक हजार करोड़ सिर्फ डीपीआर कंसल्टेंट हैं, those who make projects of DPRs. Investment in just making DPRs in this country is thousand of crores. इसका क्या मतलब है? वह डीपीआर बनाकर लाता है, कहां से रोड निकले, कहां से अंडरपास निकले, कहां से बॉय पास निकले और वह नक्शा बनाकर लाता है। उसका अप्रूवल होता है और एनएचएआई में बैठे अधिकारी उसे पास कर देते हैं और फिर टेंडर हो जाता है। उसके बाद एमपी साहब पिसते रहते हैं कि हम इधर से कैसे निकलेंगे, गाड़ी कैसे निकलेगी, हम रोड पास कैसे करेंगे, हम ऊपर से कैसे जाएंगे आदि? डीपीआर बनाते समय कंसल्टेंट जन प्रतिनिधियों से बातचीत नहीं करता है। उसे ग्राउंड लेवल पर पता नहीं होता है कि क्या कंडिशन है और इसका परिणाम यह होता है कि आने वाले दिनों में हम सब पिसते हैं।

कंसल्टेंट गलत डीपीआर बनाकर देता है और एनएचएआई के अधिकारी उसे अप्रूव करते हैं, जिन्हें कुछ पता नहीं होता है। 20-30 सालों से हम देहात में घूम रहे हैं, हमें पता है कि कहां से

सड़क निकलती है, कहां से गली निकलती है। वे तो नक्शे बना देते हैं, टेंडर कर दिया, कांट्रेक्टर सिलेक्ट किया, जमीन एक्वायर की, लेकिन उन्हें क्या पता रहता है?

योजना बनाने में सालों लग जाते हैं, प्राब्लम नहीं है लेकिन योजना ऐसी बने जिसका कार्यान्वयन छह महीने में हो जाए। योजना बनाने में कमी रह जाती है और कार्यान्वयन में समय लगता है। इस पर भी नीतिगत फैसला होना चाहिए।

महोदय, मैं दो मुख्य बातें कहना चाहता हूं। भारत सरकार और मंत्री जी की नीयत एकदम साफ है। यह वर्ष 2020 का नोटीफिकेशन है। आप सभी सीआरआईएफ और सीआरएफ की बात कर रहे हैं। This is the notification which guides everyone's work in this country related to CRIF and CRF और इसके आधार पर एक एई, एक जेई, एक आरओ, एक पीडी वहां से प्रस्ताव बनाकर भेजता है।

वह इस अंग्रेजी को समझता है या नहीं और यहां मुख्यालय में बैठे लोग उसे रिजेक्ट करते हैं और रिजेक्ट करके माननीय मंत्री जी को बुरा दिखाने के लिए, सरकार को बुरा दिखाने के लिए निर्णय कराते हैं।

इस सर्कुलर को मंगा लीजिए। सिंह साहब कृपया इस सर्कुलर को मंगा लीजिए। सीआरएफ में क्या-क्या बनना चाहिए, यह लिखा हुआ है। देखिए सर, यह कैसे होता है। यह नीतिगत इसलिए है, क्योंकि यह पूरे देश के लिए है, मेरे लिए नहीं है। मेरा तो कोई विषय ही नहीं है। There are types of work to be included in CRF, उसमें चार में से एक है 'Construction of bypasses and parallel service roads along National and State Highways'. अगर आपको सीआरएफ में बाईपास बनाना है और पैरेलल सर्विस रोड बनानी है तो इसका प्रावधान कर दिया। अब हम अगले पन्ने पर चलते हैं। उसमें यह कहा गया है कि वहीं पर बनेगा।

The second sentence reads thus in this very notification. Everyone must bring out a copy of that notification and see how someone has twisted it. किसी के पास इतना वक्त कहां होगा कि इन डिटेल्स को देखे। "However, land acquisition shall

be allowed for development of NH with contribution of State land cost", उसमें कहा गया है कि जब तक आपके पास जमीन अन-इनकम्बर्ड नहीं होगी, तब तक हम यह अनुमति नहीं देंगे। आप बताएं कि जहां बाईपास बनाना है, वहां क्या राज्य सरकार जमीन खरीदकर पहले रखेगी?

पहले आप अनापत्ति प्रमाण-पत्र देंगे। फॉर्मेट में साफ दिया गया है कि राज्य सरकारें जब यह सर्टिफिकेट दे देंगी कि हम आपको जमीन उपलब्ध कराएंगे, तब आपकी योजना भारत सरकार में कंसिडर होनी चाहिए। मैं आपको चार योजनाओं के बारे में बताना चाहता हूं। मैंने माननीय मंत्री जी को कहा भी है। बिहार सरकार ने बनाकर भेजा है। यह अंग्रेजी में लिखा हुआ है -- "This is to certify that the entire unencumbered land needed for the project will be made available after the sanction of the project". कहा जाता है कि इसमें लैंड स्वीकृत नहीं है और पांचों योजनाओं को एक बाबू, एक जीएम रिजेक्ट करके भेज देता है। आखिर सांसद कहां-कहां जाकर अपनी बात रखेंगे? ऐसे केसेज कहां-कहां होते होंगे? सर्कुलर के डिफेक्ट पर एक योजना का प्रस्ताव हुआ है। यह मैंने आपको दे रखा है। आप कृपया इस पर जांच बिठाइए और जिस अधिकारी ने यह किया है, उसके खिलाफ कार्रवाई होनी चाहिए। प्रत्यक्ष रूप से आपके पास प्रमाण है।

सर, मैं दूसरे बिंदु पर आना चाहता हूं। देश की सरकार और प्रधान मंत्री बहुत अच्छा काम कर रहे हैं। हम लोग जो कुछ भी फेसबुक और सोशल मीडिया पर डालते हैं, उस हेतु हमारी प्रशंसा होती है। वर्ष 2008 की इस योजना को 14 साल हो गए हैं, लेकिन इसमें मेरा क्या कसूर है? मैं पिछले 14 सालों से गुहार कर रहा हूं कि इस योजना को लागू किया जाए। सब अच्छी बातें लिखा करते हैं कि रूडी जी हेलीकॉप्टर उतारेंगे, जहाज उतारेंगे, यह रोड बनेगी। बीच में फेसबुक पर 6 लाइनें लिखकर आती हैं कि एनएच 19 का क्या होगा? हमने यह योजना नहीं बनाई है। उसके बाद एनएचएआई के 8 चेयरमैन बदल गए। न तो मेरा कांट्रैक्टर से परिचय है, न मैंने सड़क बनवाई है, न मैंने उसकी योजना बनाई है और न ही मुझे उसे पूरा करना है। सिग्रीवाल साहब यहां बैठे हुए हैं।

इनको और मुझे पिछले 14 सालों से जनता गाली दे रही है। हर बार हम लोग मंत्रालय में दौड़ लगाते हैं कि इस रोड को कम्प्लीट कराएं, जो अन्य काम करना है उसे कराएं।

सर, एक तरफ बैंक्स हैं। बैंक्स का एक कन्सॉर्शियम होता है। एसबीआई कन्सॉर्शियम का लीड है। वह कहता है कि ठीक है, हम पैसा दे देंगे। एनएचएआई नवम्बर के महीने में कहता है कि हम पैसा दे देंगे। अब कन्सॉर्शियम में चार और बैंक्स हैं। सबको 5-5 करोड़ रुपये देने हैं और 197 करोड़ रुपये जाने हैं। एक बैंक पिछले 5 महीनों से लेकर बैठा हुआ है। अब आपका कोई भी पैसा सैंक्शन नहीं होगा। जो योजना 400 करोड़ की है, वह 1200 करोड़ की हो गई है। सभी अधिकारी बैठे हुए हैं। अब वह काम 200 करोड़ रुपये में समाप्त होना है। नवम्बर में स्वीकृति हो गई। अब मार्च आ गया है। पैसा तब आएगा, जब बरसात आ जाएगी। 197 करोड़ रुपया फिर खत्म हो जाएगा। उसके बाद प्रस्ताव बनना शुरू होगा कि हमें फिर 300 करोड़ रुपये चाहिए। आखिर बताएं कि एक जनप्रतिनिधि, एक सांसद का क्या कसूर है? आज ही दो घंटे पहले एक सर्कुलर आया है, उसमें यह है कि आपके पास जो घाटा-सौदा है, उसे पूरा कीजिए। नवम्बर की स्वीकृति को आज इन लोगों ने उलट दिया है। अगर हमारे जैसे लोग न लगे तो कुछ पता ही न चले। 16 साल से सड़क बन रही है।

सबसे ज्यादा अगर छपरा की जनता हमसे नाराज है तो इस बात को लेकर है। इसमें मेरा क्या कसूर है, मैं तो हमेशा यहाँ इस बात को उठाता हूँ। मेरे कहने का मतलब है कि कुछ अधिकारी ऐसे हैं। मुझे एक चीज और कहनी है, माननीय मंत्री जी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं, देश के प्रधानमंत्री जी आउटस्टैंडिंग हैं, पूरी दुनिया कह रही है, पुरानी योजनाएं, लीगेसी को हमें ठीक करना है। मंत्री जी की अभी एक बिल्डिंग बन रही थी, एनएचएआई की बिल्डिंग बन रही थी, उन्होंने भी मेरी ही वेदना में कहा कि पिछले 11 साल में जो यह बिल्डिंग बनी है, उन सबका फोटो इस बिल्डिंग में लगाओ कि कौन-कौन जीएम था, जो इसे देख रहा था। हमें भी सर थोड़ी सी जमीन और पैसा दीजिए, मैं भी इस योजना के लिए, जो एनएच-19 का है, जो तमाम लोग जो एनएचएआई के चेयरमैन रहे हैं और जो तमाम लोग जीएम रहे हैं, उन तमाम लोगों का मैं एक

म्यूजियम लगाना चाहता हूँ ताकि देश याद रखे। जैसे मंत्री जी ने अपने यहाँ उनकी फोटो लगवाने की बात की है, मैं भी अपने यहाँ एक म्यूजियम बनाना चाहता हूँ, 17 साल तक इस सड़क का निर्माण हुआ, अभी के अधिकारी भी उसमें शामिल होंगे, हमें भी उन सबका फोटो उसमें लगवाना है।

महोदय, मेरी आपसे दो ही पीड़ा थीं। मंत्री जी, मेरा पुन: आपसे अनुरोध है कि इन सब विषयों पर ध्यान दिया जाए, यह विषय गडकरी जी की जानकारी में है। नीतिगत रूप से मैंने दो बातें कही हैं, ऐसे लोग देश की सरकार के ऊपर अनावश्यक लांछन लगा देते हैं मतलब अच्छे काम को खराब कर देते हैं, उन पर भी कार्रवाई करेंगे, ऐसा मेरा विश्वास है।

महोदय, माननीय प्रधानमंत्री जी को, माननीय नितिन गडकरी जी को, देश की सरकार को, गिरिराज जी को, सब लोगों को, राजकुमार सिंह साहब को, वी.के.सिंह साहब को, आप सब बहुत अच्छा काम कर रहे हैं। मैं आप सबको, निशिकांत जी को, राव साहब को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। धन्यवाद।

*__SHRI S. R. PARTHIBAN (SALEM):__ In 2022-23, the Ministry of Road Transport and Highways has been allocated nearly Rs. 68,000 crore more than the revised expenditure in 2021-22. In absolute terms, this is the highest increase among all ministries in 2022-23. Nearly all of this additional allocation has been earmarked for investment in NHAI. After many years, NHAI will not have any borrowings, and rely entirely on budgetary resources. As of November 2021, NHAI's total debt stood at Rs. 3.38 lakh crore. This is nearly 150% more than the allocation to NHAI in 2022-23.

In 2022-23, capital expenditure is estimated at Rs. 1,87,744 crore while revenue expenditure is estimated at Rs. 11,364 crore. Since 2015-16, the share of capital expenditure of the Ministry has increased significantly, while revenue expenditure has gradually declined. In 2022-23, 94% of the Ministry's spending is estimated to be on capital expenditure.

Developing 3,500 km of NT-Is in Tamil Nadu. Project length of 125 km is completed, and 2,214 km is ongoing.

Bengaluru — Chennai Expressway: 278 km will be initiated in the current financial year. Construction will begin in 2021-22. The complete corridor of 262 km has been awarded in the month of September 2021.

In this budget it is mentioned that the Chennai — Salem corridor: 277 km expressway will be awarded, and construction would start in 2021-22.

---

* Speech was laid on the Table

The flagship 277 km Chennai Salem corridor is in pre-construction stage with studies undertaken like Social Impact Assessment (SIA) to analyze and create proper alternatives as per guidelines of the Supreme Court. I request the Ministry to implement this project unless otherwise the Tamil Nadu state govt approval and guidance.

The Union Ministry of Road Transport and Highways on Wednesday said nine national highway projects costing 6,137 crore were "delayed for a very long time" due to delay/non-granting of permission for extraction of borrow earth, Covid-19, acquisition of land, forest and environmental clearances, shifting of utility services, and slow progress of work by contractors. But these projects were awarded to contractors in 2016, 2017 and 2018 and originally scheduled to be completed within two years. For instance, four-laning of 43 km of Villukuri to Kanyakumari section of NH-47 and Nagercoil to Kavalkinaru section of NH-47B were awarded in July 2016. The project costing 544 crore was scheduled to be completed in July 2018. Similarly, four laning of NH-47 from Kerala/Tamil Nadu border to Villukuri section was awarded in August 2016. The project cost to lay 27km stretch was 519 crore. The other projects include, six laning of the remaining work on Chennai-Tada section ofNH5, four laning of Chettikulam-Natham.

Thank you.

***डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे (कल्याण):** मैं Road Transport & Highways की demand for grants पर अपने विचार रखता हूं । महाराष्ट्र के लिए गर्व का विषय है कि इस मंत्रालय का मेला महाराष्ट्र के वरिष्ठ नेता और इस सरकार के best performing मंत्री नितिन गडकरी जी आदरणीय बालासाहेब ठाकरे Roadkari कहते थे जब वो महाराष्ट्र सरकार में मंत्री थे और जैसे हम सबको पता है कि मुंबई पुणे expressway भी उनके कार्यकाल में बनाया गया । मैं उनका और राज्य मंत्री General V.K Singh जी का भी अभिनन्दन करता हूँ जिन्होंने Operation Ganga में भारत की तरफ इस विशाल evacuation operation नेतृत्व किया। इस वर्ष के बजट में सरकार ने मंत्रालय को ₹1,99,107.71 crore आवंटित किया है जो पिछले वर्ष 1,18,101 crore था। 68000 करोड़ की जो बढ़ोतरी हुई है उसका मैं स्वागत करता हूँ। सबसे ज्यादा राशि NHAI को दी गई है जो Rs 1,34,015 crore (67%) है और अन्य राशि (3290) roads and bridges को दिया गया जिसकी राशि Rs 64,573 crore है। अगर घोषणाओं की बात करें तो वित्त मंत्री जी ने National Highway expansion का लक्ष्य जो इस वर्ष 12000 km था। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए हमें प्रतिदिन 70 किलोमीटर रोड्स प्रतिदिन का निर्माण करना होगा लेकिन Economic Survey 2021-22 के अनुसार प्रतिदिन 20.89 km के highways का निर्माण हुआ है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा की इस लक्ष्य को अगले एक वर्ष में प्राप्त करने के लिए क्या roadmap तैयार किया है क्योंकि वर्तमान में 20 km per day से 70 km per day तक पहुंचने के लिए हमे record speed पर कार्य करना होगा । वित्त मंत्री जी ने Infrastructure Investment Trust (InvIT), securitisation and “green highway" के माध्यम से infrastructure projects financing की भी बात की है और NHAI ने 18,000 crore through its first InvIT raise किया है। सरकार द्वारा PM Gati Shakti programme का भी विवरण दिया गया जिसमे एक digital platform with a national masterplan of

---

* Speech was laid on the Table

various infrastructure Ministries by bringing 16 Ministries, including Railways, Roadways, Shipping and Aviation, as well as the States together for integrated planning and implementation of infrastructure connectivity projects लक्ष्य निर्धारित किया है और इसमें 100 cargo terminals बनाने की बात है to facilitate faster movement of people and goods.

एक और घोषणा जिसका मैं स्वागत करता हूँ वो National Ropeways Development Programme है जो public-private-partnership mode में develop किया जाएगा।

इस ropeways development में congested urban areas, where conventional mass transit system is not feasible को भी शामिल करने की बात हुई है। महाराष्ट्र से नागपुर में multi-modal logistic park की स्वीकृति का भी हम स्वागत करते हैं। मैं कुछ सुझाव और प्रश्न मंत्री जी के समक्ष रखना चाहूंगा और उम्मीद करता हूँ अपने उत्तर में इसपर स्पष्टीकरण देंगे।

NHAI Debt, सबसे प्रथम मुद्दा है National Highways Authority of India's (NHAI's) का जो debt यही वो 14 गुना बढ़ गया है 2014-15 से लेकर अभी तक और 30 नवंबर 2021 को ये Rs 3,38,570 crore है, 2014-15 में NHAI का total outstanding debt Rs 24,188 crore है मान्यनीय मंत्री जी ने आज ही एक बयान दिया है कि NHAI में बहुत Reforms की ज़रूरत है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा की इस मुद्दे पर सरकार क्या काम कर रही है ?

Black Spots, सबसे प्रथम मुद्दा है National Highways Authority of India's (NHAI's) का जो debt यही वो 14 गुना बढ़ गया है 2014-15 से लेकर अभी तक और 30 नवंबर 2021 को ये Rs 3,38,570 crore है, 2014-15 में NHAI का total outstanding debt Rs

24,188 crore है मान्यनीय मंत्री जी ने आज ही एक बयान दिया है कि NHAI में बहुत Reforms की ज़रूरत है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि इस मुद्दे पर सरकार क्या काम कर रही है?

एक और मुद्दा जिसके बारे में हमें ध्यान देने की आवश्यकता है और वह है ब्लैक स्पॉट्स और पालिसी guidelines भी मंत्रालय द्वारा जारी किया गया है लेकिन there has been an increase in number of deaths occurring due to road accidents in the country. ART HET of सुझाव है कि Ministry/NHAI को safety audit process को review करना चाहिए और Standing Committee की 307 वी रिपोर्ट में सुझाव दिया है कि identified black spots may be rectified at the earliest and and the definition for identification of black spots may be tightened so as to identify and rectify more accident-prone spots across the NH network in the country.

CRIF Demands, Central Road and Infrastructure Fund के माध्यम से सरकार बहुत विकास कार्य करती है लेकिन CRIF में सिर्फ 10% of the allocation made to States under CRIF is to be earmarked for road safety works. मंत्री जी ने बहुत बार बोला है कि भारत में Road accidents में होने वाली मृत्यु दर सबसे ज़्यादा है और महाराष्ट्र में 29,000 road accidents were reported and 13,346 people died in these incidents in Maharashtra in 2021, which is 4 per cent more fatalities than the pre-COVID-19 period और अगर NCRB data को देखें तो India recorded 3,74,397 accidental deaths in 2020 with road crashes constituting over 35 per cent of such fatalities. मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि share of CRIF funds should be allocated to the State Governments for carrying out road safety works from the existing 10 per cent, CRIF Funds के allocation को लेकर भी बहुत सारे राज्यों ने मांग की है कि इसको बदलने की जरूरत है क्योंकि वर्तमान में criteria for allocation of CRIF funds based on

70% weightage to area of the States and 30%, weightage to fuel consumption in the State छोटे राज्यों में CRIF का लाभ पहुंचे इसके लिए criteria may be reassessed to ensure that there is a logical, equitable distribution of CRIF funds and smaller States are not at a disadvantage in terms of the CRIF allocation that they receive. इसके अतिरिक्त मेरा यह भी सुझाव है कि एक comprehensive Master Plan बनाया जाना चाहिए। जिससे road connectivity to important tourism places, cultural places, ports etc. को बढ़ावा देना और इसके लिए भी CRIF का उपयोग किया जाए जिससे higher priority उन मार्गों को दिया जाए जिनके निर्माण से connectivity to places of tourism and cultural significance and last mile connectivity to ports को बढ़ावा मिले।

Bharatmala Pariyojana सरकार द्वारा भारतमाला परियोजना का कार्यान्वयन हो रहा है जिसका original timeline for Commission 2021-22 था लेकिन अभी तक सिर्फ 20,632km (59.28% of total) has been awarded only 7,375 km 21.09% of total) has been constructed by December, 2022 out of the overall target of 34,800 km और इसके कारण estimated cost of BMP Phase-I has almost doubled from Rs. 5.35 lakh crores to Rs. 10.63 lakh crores, मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि ये cost escalation और धीमी गति से हो रहे कार्य के क्या कारण है ?

Repair and Maintenance एक और मुद्दा जिस पर कई सांसदों ने बात की है वो है development and maintenance works, वर्तमान में tentative length of NHs under maintenance and repair are about 27,000 km and these are not under the liability of other Contractors. 36,300 km के राजमार्ग का रख रखाव funds available under the head 'Maintenance and Repair (M&R) of NHs', के अंतर्गत हो रहा लेकिन

budget allocated under this head is a paltry Rs. 2,480 crore for the FY 22-23, which is only about 1.24 percent of the overall BE 2022-23 allocation of Rs. 199,107.71 crores. मुझे लगता है कि इस allocation को बढ़ाने की आवश्यकता है । इन सुझावों के साथ मैं उम्मीद करता हूँ कि इसका जवाब मंत्री जी देंगे ।

SHRI BENNY BEHANAN (CHALAKUDY): Sir, last week this House discussed the Demand of Railways, the country's most extensive public transport system. Many of our esteemed Members expressed apprehensions on the impact of privatisation of Railways by the NDA Government. Today, the discussion is about another significant public transport system such as the National Highways. Tomorrow we are going to discuss Shipping and Civil Aviation and the basic requirements for it. Sir, this Government is implementing privatisation policies here as well. The big ports, airports and air services including Air India have been privatised. Thus, most suspiciously, the Modi Government has transformed itself into a dealer of privatisation of our country's primary assets.

My humble request to the hon. Minister Shri Nitin Gadkari ji is to kindly look into it and take steps to save our roads which are the nerves of our public transport system. I have faith and confidence in him. I appreciate his sincerity. I am delighted to congratulate him for allocating a sizeable sum in the Budget for more extensive projects of this Government such as Gati Shakti.

In India, we are heavily dependent on road transport both for freight and passenger movement. As per the latest data, over 71 per cent of freight traffic

and about 85 per cent of passenger traffic is dependent on road transport. This shows the importance of increasing the road transport infrastructure. This overdependence on road transport in both passenger and freight sectors makes it absolutely necessary to maintain our highways and roads in good condition with all amenities. The NHAI is now carrying out the widening work of NH66 to four-lanes in Kerala. A considerable portion of that passes through my Constituency. I express my sincere thanks to the hon. Minister for the initiative he has taken in this work.

The Government of India has privatised the air traffic sector and privatisation in Railways is also progressing. Now, the only major traffic system remaining with the Government is the road transport. Hence, I request the Government to seriously consider this, prepare and implement detailed projects to meet the demand of road traffic for a period of at least coming 30 years in a mission mode. Implement the projects within the timeframe of next five years. I would suggest that the above project be given priority to upgrade the quality of the existing highways to international level by providing all modern facilities and also make them capable of addressing the growing needs of the next three decades. The most important part of the National Highway Development Project is the North-South-East-West Corridor which connects Srinagar to Kanyakumari and Silchar to Saurashtra.

The main objective of the highways is to reduce distance and time between the major cities.

Another important project is Bharatmala Pariyojana. It is expected to carry majority of the freight traffic on roads. The programme also envisages development of bypasses and such other things.

Setu Bharatam is another ambitious programme which includes construction of bridges and flyovers.

Sir, in my Parliamentary Constituency, Chalakudy, work on an underpass started ten years back. This work is progressing at a snail's pace. We could not complete this underpass in the last ten years. We had a number of discussions with the NHAI and the local Government. On the conclusion of our last discussion, we entrusted the District Collector to monitor the work. I was in Chlakudy yesterday and saw that only four persons were engaged to complete this work. I would humbly request the Government to either terminate the contractor or expedite the work as early as possible, as this is the main bottleneck in the movement of traffic at Chalakudy.

A major portion of our roads are not suitable to meet the growing demands of our country. Though the number of vehicles is increasing every year, our investment on roads is far below the required sum. In my State, Kerala, the number of vehicles is fast growing. It was doubled from 60 lakh in 2011 to 148 lakh in 2021. The number reached 121 lakh in 2019, that is, in eight years. And, in 2021, that is in ten years, the number reached 148 lakh. As a result of this uncontrolled vehicular growth, and insufficient roads with poor conditions, the number of motor accidents has increased.

At present, the increasing number of road accidents and its casualties are a major concern. India ranks first in the road traffic crash deaths across 199 countries and accounts for almost 11 per cent of the crash related deaths in the world.

To tide over this situation, urgent action plan is needed. Imparting awareness to drivers and the public is essential. Similarly, steps should be taken to include road rules in the syllabi of schools and colleges. I still remember some lessons that I have learnt during my school and college life. A.G. Gardiner has defined 'the rule of the road'. I still remember the above lesson learnt during my student days and I still follow the guidelines learnt then when I drive.

Sir, the Government may also consider developing alternate transportation methods by using waterways and sea routes after providing sufficient connectivity with existing road rail setup.

I would now point out another thing that my beloved friend, Shri Thomas Chazhikadan has also pointed out. In my constituency, there is an issue with regard to a bypass. The alignment of Kochi-Madurai Highway was fixed some 30 years ago but the same could not be completed even after the lapse of three decades. Some families got the compensation, while approximately 200 families on the 8.5 Kms. long Thrippunithura bypass - whose land was either frozen or acquired for the project - have not received any compensation. They have not been in a position to sell their property or renovate houses for the last 30 years. However, after a long period, a new project Kochi-Theni Greenfield

bypass was announced and the Thrippunithura bypass was included in the alignment initially. Now, the above families ran into trouble once again, as the stretch does not figure in the final alignment of the Kochi-Theni Greenfield Highway. The reason mentioned is that the NHAI has put forward another project, namely Kundanoor-Angamaly Greenfield six lane bypass. When the new bypass between Angamaly and Kundanoor was announced, the alignment of Kochi-Theni Greenfield Bypass changed and the old acquired land in Thiruvankulam area is presently not within the alignment. The owners of the land, which was acquired for Thrippunithura bypass, are waiting since the last 30 years for getting compensation of their acquired land, and are facing countless issues over the frozen ownership.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI BENNY BEHANAN: Considering the above-mentioned points, I would request the hon. Minister to take urgent steps to revise and finalise the alignment of the Kochi-Theni Greenfield bypass by incorporating the old acquired portion of land for Thrippunithura bypass, including the portion from Mattakuzhi bridge near Puthenkurish and thereby starting a bypass from Thiruvankulam area as early as possible.

इंजीनियर गुमान सिंह दामोर (रतलाम): सभापति महोदय, मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की 1 लाख 99 हज़ार 108 लाख करोड़ रुपये की मांगों के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हमारे देश में कुल कितनी सड़के हैं। हमारे देश की सड़कों की लंबाई 58 लाख 90 हज़ार किलोमीटर है। अगर हम इस पृथ्वी के चारों ओर घुमाएं तो करीब-करीब 147 चक्कर हम पृथ्वी के लगा सकते हैं। अगर पृथ्वी से चंद्रमा को अगर हम जोड़ें तो ऐसी 15 सड़के बना सकते हैं। हमारे देश की सड़कों की इतनी लंबाई है। इसका अगर श्रेय जाता है तो हमारे देश के यशस्वी प्रधान मंत्री जी परम आदरणीय मोदी जी को और हमारे सड़क परिवहन और राष्ट्रीय राजमार्ग के मंत्रालय के सम्मानीय मंत्री गडकरी जी और हमारे सिंह साहब, मंत्रालय के सभी अधिकारी और हमारे इंजीनियरों को जाता है। हमारी अच्छी सड़कों का मुख्य कारण हमारे उच्च स्तर के तकनीकी मापदंड हैं। अगर आप देखेंगे कि वर्ष 2014 के पहले हमारी सड़कों के मापदंड इंटरनेशनल स्टेंडर्ड की तुलना में कमज़ोर थे। उसके कारण हमारी सड़कों में वह मज़बूती नहीं आ पाती थी जो अभी है। पहले सड़कों में पाइपिंग एक्शन बनने के कारण हमारी सड़कें खराब हो जाती थीं, परंतु अब हमारी सड़कों में जो निर्माण होता है, उसमें सीमेंटिड सबबेस बनता है, उसमें डब्ल्यूएम बनता है, उसमें डीपीएम बनता है, उसमें बिटुमिन कॉन्क्रीट सर्फेस बनता है, जिसके कारण आज हमारी सड़कें विश्वस्तरीय हैं। इसका मुख्य कारण है, हमारे देश के यशस्वी प्रधान मंत्री मोदी जी की मन की बात को हमारे मंत्रालय द्वारा समझना। यह जो हमारा बजट है, इसकी बहुत सारी खासियतें हैं। उसके बारे में मैं बताना चाहता हूँ कि हम लोग बहुत तेज़ी से सड़कें बना रहे हैं। वर्ष 2004-05 की बात करें तो 7 किलोमीटर प्रति दिन की सड़क बनने की रफ्तार थी। वहीं आज हम 37 किलोमीटर सड़क प्रति दिन बना रहे हैं और आने वाले समय में हमारा लक्ष्य 50 किलोमीटर प्रति दिन का है। हम अलग-अलग मापदंड की सड़कें बना रहे हैं। हमारे गांव की सड़क अलग है। प्रधान मंत्री सड़क योजना की सड़क अलग है, नेशनल हाइवे अलग है, स्टेट हाइवे अलग है, मेजर डिस्ट्रिक्ट रोड अलग है। इस प्रकार से विभिन्न-विभिन्न मापदंडो की सड़कें बनने के कारण आज हमारी कनेक्टिविटी एक अंतर्राष्ट्रीय स्तर की बनती जा रही है।

सभापति महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हमारे बजट में सबसे अच्छी खासियत यह है कि हमने प्रधान मंत्री गतिशक्ति योजना को जगह दी है। यह प्रधान मंत्री गतिशक्ति योजना करीब-करीब 16 मंत्रालयों को ले कर बनी है। इसमें सात इंजन के हमारे कार्यक्रम होंगे। इस प्रधान मंत्री गतिशक्ति योजना के कारण हमारे किसानों को फायदा होगा। हमारे व्यापारियों को फायदा होगा। हमारे उद्योगपतियों को फायदा होगा। हमारे यात्रियों को फायदा होगा। हमारे माल के परिवहन को फायदा होगा। ये जो हमारी सड़कें बन रही हैं, इनके निर्माण में सबसे बड़ी बात सुरक्षा की है। ऐसा नहीं है कि हम आंखें बंद कर के सड़कें बना रहे हैं। पूर्व में जो एक्सीडेंट होते थे, उनको हम मिनिमम कर रहे हैं। पूरे देश में ब्लैक स्पॉट्स को आइडेंटीफाई कर के रोड सेफ्टी के लिए हमारा एक अलग विंग काम कर रहा है। उसके कारण हम कई लोगों की जान बचाने में सफल हो रहे हैं। आज जो हमारा बजट है, मेरा अनुरोध है कि पूरे सदन को एक स्वर में, एक मत में ध्वनि मत से इसको पारित करना चाहिए, क्योंकि इतना अच्छा बजट अभी तक नहीं आया है, आगे और अच्छा आएगा।

सभापति महोदय, मैं अपने क्षेत्र के लिए कुछ सुझाव देना चाहता हूँ कि हमारे जितने जिला मुख्यालय हैं, उनको फोर लेन्स से अनिवार्य रूप से जोड़ना चाहिए। हमारे जो ब्लॉक हैडक्वार्टर्स हैं, तहसील हैडक्वार्टर्स हैं, उनको फोर लेन से जोड़ना चाहिए। अभी जो हमारी सड़कें प्रधान मंत्री सड़क योजना में बन रही हैं, वे 15-20 टन कैपेसिटी से बनती हैं। परंतु अब जो ट्रैफिक उसके ऊपर चल रहा है, तो उसके डिज़ाइन में परिवर्तन कर के उसको 80 टन तक लाना चाहिए।

महोदय, इसके साथ-साथ मेरी कुछ मांगें हैं, जिनके संबंध में मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं। दिल्ली-मुम्बई के बीच जो 8-लेन एक्सप्रेसवे बन रहा है, यह मेरे लोक सभा क्षेत्र रतलाम से होकर गुजर रहा है, तो मेरा आपके माध्यम से मंत्रालय से यह अनुरोध है कि मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क की स्थापना रतलाम में की जाए। रतलाम से झाबुआ और अलीराजपुर को 4-लेन से जोड़ने के लिए आपने भारतमाला-2 में रतलाम से झाबुआ को सम्मिलित किया है, परन्तु

टोल रोड होने के कारण झाबुआ से अलीराजपुर को सम्मिलित नहीं कर पाए, इसलिए कोई माध्यम निकाल कर इसको भी जोड़ दिया जाए।

दूसरा, रतलाम और इन्दौर रोड को पेटलावद से बदनावर तक 4-लेन से जोड़ने से हम सीधे अहमदाबाद, गुजरात तक शॉर्टकट से जा सकते हैं, इसलिए इसे जोड़ा जाए।

बड़ौदा से खंडवा तक को नेशनल हाईवे बनाना घोषित किया है, परन्तु इस नेशनल हाईवे के निर्माण का कार्य अभी शुरू नहीं हो पाया है। इसे शीघ्रातिशीघ्र शुरू किया जाए।

मेरे लोक सभा क्षेत्र का जिला मुख्यालय अलीराजपुर है। इस अलीराजपुर में अनिवार्य रूप से बाईपास बनाया जाए, क्योंकि अभी जो नेशनल हाईवे गुजर रहा है, वह अलीराजपुर शहर के बीच से गुजरता है, जिससे यहां पर काफी दुर्घटनाएं होती हैं। इसलिए इन दुर्घटनाओं को टालने के लिए अलीराजपुर में बाईपास बनाया जाना बहुत जरूरी है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र झाबुआ से बाँसवाड़ा को जोड़ने वाला मार्ग 4-लेन नहीं है, इसलिए झाबुआ से थांदला, कुशलगढ़ और बाँसवाड़ा को जोड़ने के लिए 4-लेन रोड बनाने की मैं मांग करता हूं।

महोदय, मेरा लोक सभा क्षेत्र जनजाति बाहुल्य क्षेत्र है। हमारे यहां जो विलेजेज की रचना है, इनमें बहुत छोटे-छोट हैबिटेशंस बने हैं। मुख्य गांव से एक-दूसरे हैबिटेशंस की दूरी, जिन्हें वहां फालिया कहते हैं, उस फालिये की दूरी 10-15 किलोमीटर है और वे लम्बे जंगल के क्षेत्रों में हैं। जो इन-विलेज रोड्स बनने चाहिए, वे नहीं बने हैं, इसलिए इन-विलेज रोड्स बनाने को प्राथमिकता दी जाए।

हमारे यहां एक नेशनल हाईवे - 47 है, उसमें जब गुजरात की सीमा से मध्य प्रदेश की सीमा में आते हैं तो उसका लम्बे समय से संधारण नहीं हुआ है। इसके संधारण का प्रस्ताव हमारे मुख्यालय पर आया हुआ है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि संधारण के इस प्रस्ताव को स्वीकृत करें, ताकि उस नेशनल हाईवे - 47 का पिटोल से माछिलिया तक का हिस्सा, जो अभी उखड़ गया है, इसका संधारण हो सके।

महोदय, मैं इन माँगों का समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री दुलाल चन्द्र गोस्वामी (कटिहार): सभापति महोदय, सबसे पहले मैं सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के वर्ष 2022-23 के बजट का समर्थन करता हूं।

माननीय सभापति महोदय, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय का बजट इस वर्ष बहुत बढ़ाया गया और इसका मुख्य उद्देश्य देश में सड़कों की सुविधा को बढ़ाया जाना है। इसके लिए 1,99,000 करोड़ रुपये की बहुत बड़ी राशि भारत सरकार ने दी है। इसके लिए माननीय प्रधान मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देता हूं।

सभापति महोदय, पिछले साल वर्ष 2021-22 के बजट में जो प्रावधान था, उससे 52 प्रतिशत राशि को इस वर्ष के बजट में बढ़ाया गया है। यह भारत सरकार की मंशा को दर्शाता है। उसी तरह से, वर्ष 2012-13 में प्रतिदिन एन.एच. निर्माण का कार्य 11.6 किलोमीटर होता था, लेकिन आज यह कहते हुए मुझे गर्व होता है कि वर्ष 2021-22 में राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय के द्वारा प्रतिदिन 37 किलोमीटर सड़क निर्माण का कार्य अपने आप में एक कीर्तिमान है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से अपने क्षेत्र से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण मांगें रखना चाहता हूं। इससे बिहार के विकास में मदद मिलेगी और खासकर, हम लोग जिस क्षेत्र और जिस जिले में रह रहे हैं, उसका भी विकास होगा।

महोदय, माननीय मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। एन.एच. - 31, जो बिहार की राजधानी पटना से पूर्णिया को 4-लेन से जोड़ती है, उसमें खगड़िया तक 4-लेन बना हुआ है। खगड़िया से पूर्णिया के बीच जो 136 किलोमीटर की दूरी है, इसके लिए भी पूर्व में मैंने माननीय मंत्री जी से मांग की थी। उसका डीपीआर तैयार करने की बात अविलम्ब करके खगड़िया से पूर्णिया जोड़ देने से पटना की दूरी कम हो जाएगी और सुगम हो जाएगी।

उसी तरह से आपके माध्यम से माननीय मंत्री से मेरी एक और माँग है कि ईस्ट-वेस्ट कोरिडोर, जो गुजरात के पोरबंदर को असम के सिलचर से जोड़ता है। यह छह राज्यों से होकर गुजरता है। इसकी लंबाई 3,507 किलोमीटर है। इसमें काफी काम हुआ है, लेकिन कहीं-कहीं पर

कुछ जगह ऐसी हैं, जहाँ पर काम हो जाना चाहिए था। यह पूर्व प्रधानमंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी का बहुत ही महत्वाकांक्षी योजना थी। डालकोला और पूर्णिया के बीच चिरैया एक जगह है, जो 22वें किलोमीटर पर है। यह पुराना एन.एच. 31 है और नया एन.एच.27 है। इस फोर लेन पर चिरैया के पास जो ब्रिज था, वह वर्ष 2017 के फ्लड में ध्वस्त हो गया था। अब बाइपास से जाना पड़ता है और वहाँ बड़ा जाम लगता है। अगर आपने इतना बड़ा रूट बनाया है तो आप उस ब्रिज को भी बना दीजिए। इससे हमारा फोर लेन कारगर हो जाएगा।

उसी तरह से मेरी एक और माँग है। कटिहार जिला बाढ़ पीड़ित एरिया है। यह आकांक्षी जिला भी है। मनिहारी में एन.एच. 131 है, जो अहमदाबाद तक जाता है। पश्चिम बंगाल के नकट्टी के पास महानंदा नदी पर ब्रिज बना हुआ है। इससे सीधे भालूका, मालदा होते हुए कोलकाता जुड़ जाएगा। इस 23 किलोमीटर में भूमि अधिग्रहण हो गया है, डी.पी.आर. का काम चल रहा है और टेंडर प्रक्रिया में है।

महोदय, माननीय मंत्री जी से मेरा विशेष निवेदन होगा कि कटिहार आकांक्षी जिला है। इस रोड को त्वरित गति देकर इसका टेंडर करवा दिया जाए। मेरी एक और बहुत ही महत्वपूर्ण माँग है। हम लोग बिहार के बॉर्डर पर रहते हैं। पश्चिम बंगाल और बांग्लादेश हमसे जुड़ा हुआ है। कटिहार में एन.एच.81 है। यह एन.एच. कटिहार होकर बस्तोल जाती है। बस्तोल में ग्रामीण सड़क पड़ता है। उस एरिया में कोई एन.एच. नहीं है, जहाँ मेरा जन्म भी हुआ है। इसके बारे में हमने बजट सेशन में भी बोला था। यह बारसोई का इलाका है। एन.एच.81 बस्तोल से रोहिया-खोपरा है और दूसरी तरफ आजमनगर प्रखंड मुख्यालय है। आजमनगर के आगे बारसोई प्रखंड और अनुमंडल मुख्यालय है। उससे आगे एक बिगोर बाजार है। बिगोर के बाद पश्चिम बंगाल का वाहिन और मकरा है। वहाँ से हम लोग पश्चिम बंगाल एंटर करेंगे। सुभाषगंज होकर एन.एच.34 रायगंज और उसके आगे बालुरघाट है। बालुरघाट के आगे बांग्लादेश है। इनकी दूरी लगभग 100-125 किलोमीटर है। अगर ये सीधे जुड़ जाएंगे तो लोगों को काफी फायदा होगा। आप फोर लेन बना रहे हैं। साहिबगंज में ब्रिज बन रहा है। झारखंड-बिहार को जोड़ने के लिए साहिबगंज में आप 3000 करोड़ रुपये से

ब्रिज बना रहे हैं। साहिबगंज से फोर लेन को आगे बढ़ाकर आप पूर्णिया में एन.एच. 27 को जोड़ रहे हैं। यदि आप एन.एच. 81 से सीधे कटिहार, पश्चिम बंगाल का रायगंज, बालुरघाट डिस्ट्रिक्ट और बांग्लादेश के बॉर्डर को जोड़ दीजिएगा तो यह सामरिक महत्व का भी होगा। इससे देश की सुरक्षा का भी महत्व होगा।

महोदय, एक दूसरी चीज है कि इससे रोजगार, उद्योग और शिक्षा के क्षेत्र में भी वृद्धि होगी। … (व्यवधान)

सर, मैं अपनी बात कंक्लूड कर रहा हूँ। आज राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय और हमारे माननीय मंत्री नितिन गडकरी जी, माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में जिस ढंग से काम कर रहे हैं, मैं देख रहा हूँ कि हमारे मंत्री वी.के.सिंह जी यहाँ बैठे हुए हैं। वह एक-एक सदस्य की बात को नोट कर रहे हैं। आप जिस ढंग से काम कर रहे हैं, वह काफी सराहनीय है। मेरे क्षेत्र में लोगों ने चर्चा की कि अगर माननीय प्रधानमंत्री जी के किसी एक मंत्री को लेना है तो आप किसको लीजिएगा। हमने बोला कि अगर किसी एक मंत्री का च्वाइस करना होगा तो हम राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का च्वाइस करेंगे। वह बिहार तथा देश का विकास कर देंगे। हमारे माननीय मंत्री जी काम कर रहे हैं, राज्य मंत्री जी काम कर रहे हैं। वे माननीय प्रधानमंत्री जी के मार्गदर्शन में काम कर रहे हैं। प्रधानमंत्री जी और वित मंत्री ने बजट को भी बढ़ाया है। उन्होंने 57 परसेंट बजट बढ़ाया है। सर, मेरी एक छोटी-सी माँग थी। यदि आपकी कृपा-दृष्टि हो जाएगी तो इससे बिहार का विकास होगा।… (व्यवधान)

सर, एक छोटी-सी बात है। अभी रूडी जी बोल रहे थे कि बिहार को विशेष पैकेज की जरुरत नहीं है।… (व्यवधान) योजना आयोग ने कहा है कि बिहार विकास में पिछड़ रहा है। बिहार अपनी ताकत से आगे बढ़ रहा है। माननीय प्रधानमंत्री जी जो संसाधन दे रहे हैं, आप लोग जो काम कर रहे हैं, उससे बिहार आगे बढ़ रहा है। बिहार पिछड़ा राज्य है। बिहार में कृषि भूमि काफी है। वहाँ पर फ्लड की भी समस्या है। इसके बाद भी बिहार आगे बढ़ रहा है। भारत सरकार को भी

विशेष ध्यान देना चाहिए। महोदय, आपने मुझे अपनी बात रखने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

डॉ. चन्द्र सेन जादौन (फिरोजाबाद): आदरणीय सभापति महोदय, मैं आपका अति आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग के बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मेरा लोक सभा क्षेत्र फिरोजाबाद लगभग 100 किलोमीटर लंबा और 70 किलोमीटर चौड़ा है। इसमें आवागमन के साधन न के बराबर हैं। जिला फिरोजाबाद के हेडक्वार्टर, फिरोजाबाद से पूर्व, पश्चिम, उत्तर और दक्षिण दिशाओं के अंतिम किनारों पर स्थित हैं। उन तक पहुंचने के लिए घंटो इंतजार करना पड़ता है। कभी-कभी पूरी रात्रि सड़क पर ही खड़े रहकर गुजारने की नौबत आ जाती है।

लोक सभा क्षेत्र फिरोजाबाद की सड़कें अपनी खस्ताहाल पर आंसू बहा रही हैं। सड़कें, शिकोहाबाद से मैनपुरी, शिकोहाबाद से बटेश्वर, सिरसागंज से बटेश्वर, शिकोहाबाद से एटा चार लेन की राह देख रही हैं। मैं मंत्री जी से लोक सभा क्षेत्र फिरोजाबाद की सभी सड़कों की दुर्दशा सुधारे जाने की आशा करता हूं। आगरा से इटावा एनएच 2 सड़क पर जो ओवर ब्रिज बनाए गए हैं, उनमें भी पक्षपात किया गया है।

राधे मोड़ तथा गुंजन रिसोर्ट पर अभी तक ओवर ब्रिज नहीं बने हैं। जहां ब्रिजेज़ की आवश्यकता है, वहां नहीं बनाये गये हैं और जहां आवश्यता नहीं है, वहां बनाए गए हैं। अंडरपासेज़ में टेक्निकल डिफेक्ट है, जिनको काफी हद तक तक दुरुस्त करा दिया गया है। माननीय परिवहन मंत्री जी अपने आप में अति निपुण हैं तथा देश के गौरव हैं।

उनके द्वारा पूरे देश में सड़कों का जाल बिछा दिया गया है तथा बड़ी शीघ्रता से कार्य सम्पन्न कराया जा रहा है। मेरे लोक सभा क्षेत्र में अवैध रूप से दो टोल बनाए गए हैं, जिन पर अवैध रूप से वसूली हो रही है। सड़कें प्रकाश व्यवस्था से लैस हैं, जिससे हाईवे पर चोरी डकैती तथा अन्य जघन्य अपराध नहीं हो रहे हैं।

मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि सड़क परिवहन मंत्री जी अपनी तीव्र गति को धीमी नहीं करेंगे तथा परिवहन की समस्त आवश्यकताओं को यथाशीघ्र पूरा करते रहेंगे।

धन्यवाद।

श्री जसबीर सिंह गिल (खडूर साहिब): महोदय, देश में सबसे ज्यादा गुड्स या पैसेंजर्स सड़क मार्ग से ही चलते हैं। मेरी अपनी कांस्टीट्युएंसी में कटना-दिल्ली, अमृतसर-होशियारपुर और व्यास से डेरा बाबा नानक, बटाला होकर तीन हाईवेज़ बनाए जा रहे हैं। इनमें सबसे बड़ी प्रॉब्लम कम्पंसैशन की आ रही है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि जो कम्पंसैशन है, इसमें यूनिफॉर्मिटी नहीं है, एकाग्रता नहीं है। एक गांव है, उसके एक छोर पर कम्पंसैशन बीस लाख रुपये है, तो दूसरी तरफ पचास लाख रुपये है। इस अंतर को दूर करना चाहिए। इसके लिए किसान को आर्बिट्रेशन में जाना पड़ता है और फिर आर्बिट्रेशन में किसान की लूट शुरू होती है। मंत्री जी से मेरा यह विनम्र निवेदन है कि कृपा करके लोगों को उचित कम्पंसैशन दिया जाए।

सर, जब भी सड़क बनती है, तो उससे बड़ा नुकसान पर्यावरण को होता है। इसमें कितने ही दरख्तों की कटाई होती है। कृपा करके उनको कम्पंसेट किया जाए, फॉरेस्ट कवर को कहीं न कहीं बढ़ाया जाए। फॉरेस्ट डिपार्टमेंट को इसके पैसे जरूर मिलते हैं, मगर मैंने कभी नहीं देखा कि उन पैसों से फॉरेस्ट डिपार्टमेंट ने कोई जमीन एक्वायर की, ताकि जो दरख्तों की कटाई हुई है, जो जंगल उजाड़ा गया है, उसको दोबारा आबाद किया गया हो।

17.00 hrs

महोदय, जब हाई-वे बन जाते हैं तो उस पर टोल बूथ लगते हैं। टोल बूथ गवर्नमेंट की पॉलिसी के मुताबिक लगते हैं। एक महीने में 25 चक्कर का एक पास बनता है, जिसमें 33 परसेंट रेग्युलर कन्ज्यूमर्स रहते हैं, उनको उससे छूट मिलती है।

मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं। आप एक कृपा कीजिए कि इसको 60 किया जाए, एक महीने में 30 दिन होते हैं, बसेज, ट्रक और टैक्सी रेग्युलर प्लाई करती हैं, उसको

इसका बेनिफिट नहीं मिल रहा है। इसको कम से कम 60 रिटर्न ट्रैफिक का पास बनाया जाए। That is lack of proper planning. मैंने देखा है कि जालंधर से अमृतसर नेशनल हाईवे-1 बनाया गया है। हमारे यहां दो कस्बे हैं, एक रैया और जन्दिअला गुरू है। वहां पर अर्थ फिलिंग करके हाईवे शहर के बीचों-बीच बना दिया गया। शहर को दो टुकड़ों में बांट दिया गया, कोई इधर का उधर नहीं देख सकता, उधर का इधर नहीं देख सकता, इसके लिए वहां बहुत प्रोटेस्ट हुए।

मैं गवर्नमेंट को धन्यवाद दूंगा, जिन्होंने हमारी बात मानी और दो साल बाद उसे दोबारा तोड़ कर पिलर बनाकर रोड बनाना पड़ा।, इससे खर्चा भी डबल हुआ। अगर इसकी पहले ही प्लानिंग अच्छी की गई होती तो ये पैसे बच सकते थे।

छोटी-छोटी लिंक्स रोड हैं, जो हाईवे को जोड़ती हैं। जम्मू से अमृतसर, अमृतसर से बटिंडा-जयपुर नया हाईवे बना है। उसके अलावा, दूसरा हाईवे पठानकोट से जालंधर आता है। पंजाब गवर्नमेंट के पास ऑलरेडी लैंड है, उन्होंने प्रोपॉजल भी भेजा है। अगर उस रोड से कदवांन से लेकर रैया नाको होते हुए शहरों से जोड़ दिया जाए तो हमारे टोटल शहर डी-कनजेस्ट हो जाएंगे और डिस्टेंस भी कम हो जाएगा।

इससे हमें फायदा होगा। यूपीए गवर्नमेंट का एक प्रोजेक्ट था, जितने भी मेन हाईवेज हैं, इसको डि-कनजेस्ट करने के लिए एक अल्टरनेट रुट बना दिए गए थे। जो अटारी से शुरू होकर चबान कलान, तरणताल, हरिके, जीरा होते हुए दिल्ली तक आता था।

वह एक अच्छा प्रोजेक्ट था। इसमें लोगों को एक अल्टरनेट रूट मिल जाता था जो टोल नहीं दे सकता है, वह उससे चले जाते थे। उसको थोड़ा स्ट्रैन्थन और वाइडन करने की जरूरत है। यह मेरी अपील है।

बार्डर के डिस्ट्रिक्ट हैं, They are very vital for national security. देश में आर्मी की मूवमेंट काफी होती है। उसके लिए मेरी एक रिक्वेस्ट है, जैसे अमृतसर खेमकर नेशनल हाईवे बना दिया गया है, मगर बीच-बीच में लिंक्स मिसिंग रह गए हैं, कुछ में वॉटर लागिंग रह गई है। हमारे

लिए, लोगों के लिए और देश के लिए इसको ठीक किया जाए। इन रोड्स को वाइडर और स्ट्रैन्थन किया जाए।

अंत में, मैं यही कहूंगा कि डिमांड्स फॉर ग्रांट्स के लिए 1 लाख 93 हजार करोड़ रुपये मांगे गये हैं, यह भी कम है। इस डिपार्टमेंट को इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट के लिए जितने पैसे दिए जाएं, उतने कम हैं। धन्यवाद। जय हिंद।

***श्रीमती गीताबेन वी. राठवा (छोटा उदयपुर):** हमारी सरकार भारत को 5 ट्रिलियन डॉलर की इकोनॉमी बनाने के लिए इंफ्रास्ट्रक्चर पर खास जोर दे रही है। इससे सरकार का खजाना भरेगा और लोगों के लिए रोजगार के अवसर भी क्रिएट होंगे।

2022-23 के बजट में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय को 1.99 लाख करोड़ रुपये आवंटित किए गए। यह पिछले बजट की तुलना में 68 फीसदी ज्यादा है। 2022-23 के बजट में 25 हजार किमी तक राष्ट्रीय राजमार्गों का विस्तार करने की घोषणा की गयी है, इस तरह देखा जाए तो देश में हर दिन करीब 68 किलोमीटर नेशनल हाईवे का निर्माण किया जाएगा, जो पीएम गति शक्ति (PM Gati Shakti) के माध्यम से 2022-23 में सड़क परिवहन मास्टर प्लान (Road Transport Master Plan) को अंतिम रूप देगी । शहरी क्षेत्रों में सार्वजनिक परिवहन के उपयोग में बदलाव को बढ़ावा देने के लिए शून्य ईंधन नीति (Zero Fuel Policy) क्षेत्रों को विशेष गति देने का काम करेगी |

आज हमारा देश माननीय मोदी जी के नेतृत्व में निरंतर विकास की नई उचाईयों को हर क्षेत्र में प्राप्त कर रहा है। भारत में राष्ट्रीय राजमार्ग (NH) का जाल बुना हुआ है। जो देश के लगभग हर बड़े शहर को जोड़ती है। यह हाईवे न सिर्फ बड़े शहरों को बल्कि ये सड़कें देश की लंबाई-चौड़ाई को भी जोड़ती हैं।

---

* Speech was laid on the Table

मैं मंत्री जी का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र छोटा उदयपुर की ओर आकृष्ट करना चाहूंगी कि NH-8 को अंकलेश्वर से नर्मदा, केवड़िया (स्टचेयु ऑफ यूनिटी), तनखला, कवाट के साथ मध्यप्रदेश के तपोला, अलीराजपुर, कुक्षी, सैंधना, मनावर, बनकर, धरमपुरी तक को यदि NH-3 जुलवनिया तक जोड़ दिया जाये तो गुजरात, मध्यप्रदेश, तथा महाराष्ट्र के लोगों को आवागमन में काफी सुविधा मिलेगी। साथ ही ज्ञात हो कि केवड़िया विश्व की सबसे ऊंची प्रतिमा स्टेच्यू ऑफ यूनिटी निर्माण होने के कारण केवड़िया (स्टचेयु ऑफ यूनिटी) में प्रतिदिन हजारों की संख्या में लोग पूरे विश्व से घूमने के लिए आते हैं इनके लिए भी सुविधा हो जाएगी।

मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि उपरोक्त मांगों को ध्यान में रख कर एन एच 8 से एनएच 3 तक जोड़ने की कृपा करें।

श्री कनकमल कटारा (बांसवाड़ा): सभापति महोदय, आपने मुझे राष्ट्रीय राजमार्ग के डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर बोलने का अवसर प्रदान किया है। इसक लिए धन्यवाद। पीएम गति शक्ति को बढ़ावा देने के लिए 7 कारक सड़क, रेलवे, विमानपत्तन, सार्वजनिक जल परिवहन इत्यादि, इन सातों को मिलाकर अर्थव्यवस्था को अच्छा करके इस काम को आगे बढ़ा कर निर्माण और विकास किया जा रहा है। राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क में वर्ष 2022-23 में 25 हजार किलोमीटर का विस्तार किया जा रहा है। राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क में विस्तार के लिए 20 हजार करोड़ रुपये जुटाए गए ताकि सार्वजनिक संस्थानों को पूर्ण किया जा सके।

महोदय, माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने एक बात कही थी कि अगर देश में आर्थिक स्थिति को सुधारना है तो सड़कों का निर्माण करना बहुत आवश्यक है। यही काम इन्होंने किया जिसके कारण पूरे देश में बहुत अच्छी सड़कों का निर्माण हुआ और गांव-गांव तक सड़कें पहुंची हैं। इससे देश की आर्थिक स्थिति में मजबूती आई।

महोदय, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी और राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी जी, वी.के. सिंह जी को बहुत धन्यवाद ज्ञापित करता हूं कि बहुत अच्छी नीतियां बनाई हैं। परियोजनाओं के

लिए बहुत बड़ी योजनाएं बनाकर काम किया जा रहा है और इसके लिए साढ़े चार हजार करोड़ रुपये मंजूर किए गए हैं। इसमें 36.6 किलोमीटर सड़कों का निर्माण प्रतिदिन किया जा रहा है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं, पिछली बार आदरणीय नितिन गडकरी जी ने घोषणा की थी कि मैं पूरे देश में ऐसे वाहनों को विकसित करूंगा कि अगर कोई शराब पीकर ड्राइविंग करना चाहेगा तो गाड़ी नहीं चलेगी। देश में ऐसे वाहनों की बहुत जरूरत है क्योंकि दुर्घटनाएं बहुत होती हैं। शराब का व्यसन करने से बहुत नुकसान उठाना पड़ रहा है। मैं अपने क्षेत्र के लिए ऐसे वाहनों की सबसे पहले मांग करता हूं कि पहले हमें वाहन दिए जाएं ताकि हमारे यहां दुर्घटनाएं कम हो सकें।

महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग 927ए जनजातीय बाहुल क्षेत्र में आदरणीय गडकरी जी ने स्वीकृत किया है। मैं इसके लिए माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय मंत्री जी को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं। जनजातीय बाहुल क्षेत्रों में जो स्थितियां थीं, जो भी ठेकेदार आता था, एक या दो इंच की गुणवत्ता को ध्यान में रखकर सड़कें बनाई जाती थीं जो टूट जाती थीं। अब जो सड़कें बनाई जा रही हैं, उन्हें बड़ी गुणवत्ता से बनाने का प्रयास किया जा रहा है। इस समय हमारे क्षेत्र के अंदर राष्ट्रीय राजमार्ग 927ए स्वरूपगंज से रतलाम वाया डुंगरपुर, बांसवाड़ा, खेरवाड़ा स्वीकृत किया गया है। इसके बनने से इस क्षेत्र को बहुत लाभ मिलने वाला है।

महोदय, वजवाना से प्रतापपुर-गड़ी और सागवाड़ा तक रोड का काम प्रगति पर है। सागवाड़ा से खेरवाड़ा-डुंगरपुर तक रोड स्वीकृत है और इसे गति प्रदान की जा रही है। परंतु दुख का विषय है, जिस प्रकार से अधिकारियों के बारे में रूडी साहब बता रहे थे कि सर्वे करने के लिए कहा तो पूरा सर्वे करके बता दिया, दामरीकरण कर देते हैं, कहां ऊबड़-खाबड़ है, पानी कहां ज्यादा है, भारी वाहन कहां आते हैं, कहां सड़क टूटेगी, इसे ध्यान में नहीं रखा गया।

हमारे क्षेत्र में गड़ी से आशापुरा मोड़ तक प्रतापपुर में दोनों तरफ दुकानें हैं, व्यापारी रहते हैं, वहां पानी बहुत रहता है। माइका केनाल के कारण पानी सड़क पर जाता है और सड़क टूटती है। वजवाना में सीमेंट फैक्ट्री है। इसके अलावा तलवाड़ा में मार्बल के भारी वाहन आते-जाते हैं, इस

कारण सड़कें टूट जाती हैं। मैं माननीय गडकरी जी को धन्यवाद ज्ञापित करता हूं कि जब भी हम गए, इन्होंने न नहीं कहा और साढ़े चार किलोमीटर सीसी सड़क के लिए अधिकारियों को निर्देश दे दिया। लेकिन अभी तक स्वीकृति मिलने और कार्य को प्रारंभ करने में बहुत तकलीफ हो रही है। साढ़े चार किलोमीटर सीसी सड़क बीच की बनने वाली है, ठेकेदार परेशान हो रहा है कि क्या करें। अधिकारियों को निर्देश दिए गए हैं, लेकिन इसमें विलंब हो रहा है। मेरी प्रार्थना है कि साढ़े चार किलोमीटर सीसी सड़क को जल्द स्वीकृत किया जाए ताकि वहां ग्रामीण जन इसका ठीक ढंग से लाभ लें और उनकी परेशानी दूर हो सके।

महोदय, कई सुझाव आए हैं। डुंगरपुर-बांसवाड़ा में 36 सड़कें सीआरआईएफ में स्वीकृत हुई हैं। पहली बार इस प्रकार की सड़कों को गुणवत्ता से बनाने का निर्देश हुआ है और इसी प्रकार से निर्मित भी की जा रही हैं। मुझे तकलीफ इस बात की है कि ठेकेदार जिस प्रकार से ठेका लेते हैं, सबलेट कर देते हैं।

सबलेट और कम रेट में, यानी 30 से 35 प्रतिशत बिलो रेट में वे सड़कें बनाई जा रही हैं। उसके कारण बहुत परेशानी होती है। सड़कों का काम ठीक ढंग से नहीं हो पाता है और वे बीच में रूक भी जाती हैं। जैसे माण्डली से धम्बोला-भीलूड़ा रोड अभी झगड़े में पड़ गया है, क्योंकि, उसको सबलेट किया गया । उसने काम किया या नहीं किया, लेकिन अधिकारियों ने पेमेंट कर दिया। अब उस सड़क को कौन तैयार करेगा? उस झगड़े के कारण बहुत दिक्कत हो रही है। इस प्रकार की स्थिति में इन सड़कों को कम रेट में न डाला जाए। ठेकेदारों को ठीक ढंग से इसके लिए पाबंद किया जाए, ताकि सड़कें ठीक ढंग से बन सकें।

सभापति महोदय, मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्ग-927 ए के बीच कुपड़ा में एक ओवर ब्रिज का निर्माण किया गया है। उसका निर्माण गुणवत्तापूर्ण नहीं किया गया है। उसको कई बार दुरुस्त किया गया है। मीडिया के लोगों ने भी इस चीज को उछाला है। दिशा की मीटिंग में मैंने कई बार इसके बारे में कहा है। लेकिन, वह ठीक ढंग से अभी तक नहीं बना है। मुझे

इसमें शंका है। जहां-जहां ब्रिज बनाये जा रहे हैं, वहां इस बात को ध्यान में रखा जाए। प्रारंभ में ही सड़क पुलियों को ठीक ढंग से देखकर बनाया जाए।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्ग-927 ए के बीच में माही पुल आता है। उसको बने हुए 60 से 70 वर्ष हो गए हैं। उसकी चौड़ाई कम है, लेकिन हाइवे की चौड़ाई अधिक है। वहां पर पुलियों की रेलिंग दोनों तरफ से टूटी हुई है। लोग वहां खड़े होने से डरते हैं। वहां कई लोगों की मृत्यु हो चुकी है। वहां सेल्फी लेने या रेलिंग के पास खड़े होने के कारण दो-तीन लोगों की मौत हो चुकी है। वहां अभी भी डर बना हुआ है।

मेरी मांग है कि जब इतने हाइवेज बन रहे हैं तो उसके अंतर्गत इन पुलियों के निर्माण को भी नया कर दिया जाए। उससे उसकी चौड़ाई बढ़ेगी और अभी जो खतरा बना हुआ है, वह भी टल जाएगा।

सभापति महोदय, मैं एक बात और निवेदन करना चाहता हूं कि कुछ माननीय सांसदों ने कहा है कि जहां टोल टैक्स लगता है, वहां 5 से 10 किलोमीटर की रेंज में व्यापारियों को कई बार आना-जाना पड़ता है। इसके लिए कोई-न-कोई राहत का रास्ता निकालना चाहिए। उसके कारण बहुत परेशानी होती है। इसलिए, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि इस ओर भी निश्चित रूप से ध्यान दिया जाए।

मेरा एक और सुझाव है कि हमारे यहां सड़क के दोनों तरफ विलायती बबूल हैं। विलायती बबूल की झारियां इतनी बड़ी-बड़ी हो जाती हैं कि पानी के बहाव का रास्ता रुक जाता है और नालियों का निर्माण ठीक प्रकार से नहीं हो पाता है। यदि इसके लिए ठेकेदार द्वारा निश्चित रूप से हर साल ध्यान दिया जाएगा, तो सड़कें नहीं टूटेंगी।

सभापति महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

जय हिन्द, जय भारत।

*DR. UMESH G. JADAV (GULBARGA): I would like to express my views regarding demands on Road Transport and Highway 2022 - 23. I support this demands by the Ministry.

It is to be noted that the scripting the country's growth story, India has the second-largest road network globally, spanning a total of 58.9 Lakhs km. The road network moves 64.5% of all goods in the country. Additionally, 90% of India's total passenger traffic employs a road network to commute.

The implementation of 34,800 km of 23 new national highways till 2025, with an outlay of Rs. 5,35,000 crores. Despite pandemic lockdown, India constructed 13,298 km of highways in FY 21, with a record of 37 km per day in March 2021. The Golden Quadrilateral project initiated under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in late 2000 connected the hinterland with various critical financial centres and cities, thereby boosting economic growth.

Road infrastructure is the most important of all public assets, as they encourage economic activity between the large cities and the towns they happen to connect along the way. Such connectivity enables economic activity to spread, allowing under-developed regions to catch up and drive balanced and inclusive growth. Road construction also provides a fillip to other sectors of the economy, including steel, cement, auto, real estate. A robust road network will continue to be an essential pillar in India's rapid economic recovery in the coming years.

---

*Speech was laid on the Table.

First of all, I would like to thank the Hon'ble Prime Minister & our respected Gadkari ji for giving 1st National Highway to the Chincholi Taluka of Kalaburagi District that is National Highway Number 167N from Bapur to Mahabubnagar via Chincholi.

I would like to place on record that this is not only a National Highway it is a Ray of Hope for the overall development of the most backward part of the country, which is having the abundant scope of development in the field of Tourism as its having only forest reserve in the Northern Part of Karnataka along with 4-5 Water Reservoir and Waterfall & Huge Lime Stone Reserve which is major ingredient for the production of cement. "Roads are the arteries through which the economy pulses.

By linking producers to markets, workers to jobs, students to school, and the sick to hospitals, roads are vital to any development agenda." Therefore, road transport has emerged as a dominant segment with a share of 4.8 per cent in India's GDP.

So, I believe that after this coming this National Highway 167 N, now many other cement industries will come forward to start the production of Cement in this area along with the other 3 cement industries which are running on the current proposed highway.

I would also like to thank the Hon'ble Minister for the Development of six lane (with paved shoulders) greenfield corridor from Akkalkot in the state of Maharashtra to KN/TS Border (Badadal to Maradgi S Andola), in Kalaburagi District which is the part of Surat - Chennai Corridor, in Maharashtra and

Karnataka has been sanctioned with a budget of Rs 2355.56 crore under the Bharatmala Pariyojana.

I would like to bring it to your kind notice that Kalaburagi city has outgrown beyond the existing ring road at an alarming rate, the traffic on NH150E, NH-50 & NH-150 is very high and have to travel along with Kalaburagi city traffic which results in heavy traffic congestion and poor riding quality. Hence new bypass is required for safe, smooth and congestion free movement of traffic.

The proposed length of bypass is 41.43Km starting at the junction with NH-150E 14m 0.00 (Gulbarga- Afzalpur Section) and ends at junction with NH50 (Gulbarga-Jewargi Section) at 14m 41.43. The proposed bypass is four lanes with paved shoulder carriageway. The alignment connecting NH-150E and NH-50 via NH-150 has already been approved by Ministry on 14.02.2017 and 3(a) notification published in Gazette on 09.01.2019. Declaration of NH to this proposed bypass is awaited from Ministry i.e., pending at planning department of Ministry and inclusive of LA cost in the current Annual Plan needs to be approved.

The Final DPR of Rs. 1181.11 crore has been submitted to Ministry for approval and the same has been returned on 26.10.2018 for non-inclusion of this project in Annual Plan. Allocation of Rs. 300 crores towards LA cost in the current Annual Plan is an immediate requirement. Declaration of NH to this proposed bypass is awaited by MoRTH. I would like to bring it to the notice of Hon'ble Minister that the works under Economic importance and Inter State

Connectivity scheme as these were very important and useful in view of development of this Kalaburagi Region.

Economic importance Road- Improvement to road from NH-5() near Mahagaon Cross to Konchavaraln Cross via Chincholi in Kalaburagi District, Karnataka. This road is helpful for connecting and transporting cernent fronl ACC Cement at Wadi, Jaypee Cement Shababad, JK Cement Wadi, Ultratech Ceunent, Orient Cement and Shahabad Slab etc with agriculture products like pulses, Jawar, etc and commercial marketing places lies along the road.

Inter State Connectivity Road- Improvement of road from Telangana State Border near Miriyan to Sedam via Konchavaram cross & Nidagunda in Kalaburagi Dist. Karnataka. This road is helpful for tourists and mainly for transportation of agricultural product as well as commercial commodities. This road is also very important in view of Interstate connectivity to Telanagana and Karnataka.

The proposal for construction of Service Road on Gulbarga city Ring Road of NH-50 including other facilities.

National Highways works are coming under the parliamentary constituency; the surface of the NH's is worn out at many places due to which the riding quality of the vehicle is affected for which the departmental Engineers estimates are prepared and submitted for approval.

No.	Name of Work	Length in km.
1	Periodical renewal on NH-150E from Km 9.00 to 72.950 from Kalaburgi connecting Chowdapur, Afzalpur upto Maharashtra Border in the State of Karnataka for the year 2021-22	63.95
2	Periodical renewal on NH-150 from Km 0.00 to 19.00 from Kalaburagi-wadi-Yadgir section in the State of Karnataka for the year 2021-22	19.00
	Total	82.95 km

Fund Requirement for the Development of the National Highways in Kalaburagi Parliamentary Constituency

No.	Name of Work	Length in km.	Remarks
1	Construction of service road and flyover at Humnabad base and Aland Check post on NH-150E	5.00	The traffic on Existing Ring Road is very high and service road is required for the smooth movement of vehicle in order to reduce the accidents
2	Improvement to Riding Quality surface from High Court to Ballurgi via Afzalpur on NH-150E	63.97	The surface of the road is badly damaged and it requires immediate resurfacing for smooth flow of traffic
3	Improvement to Riding Quality surface from Shahabad cross to Chittapur cross via Bhankur on NH-150	34.00	The surface of the road is badly damaged and it requires immediate resurfacing for smooth flow of traffic

4	Declaration of Road as National Highway from NH-9 near Sastapur to Narayanpet, via Mudbi-Harkood-VK Salgar-Mahagoan-Kodli-Kalgi-Madbool-Tengli cross-Dandoti-Chittapur-Bhimanhalli-Handarki cross-Gurmitkal-Putpak	200.00	The proposed road is very important. It will act as inter-State connectivity between Telangana-Karnataka is backward region and under article 371J the top priority may be given to this region for the development
5	Declaration of Road as national Highway from Chincholi-Sedam-Chittapur-Wadi-Nalwar-Sannati-Shahpur (NH to NH link road)	170.00	The proposed road is very important. It will act as inter-State connectivity between Telangana-Karnataka State and it will connect as NH to NH. The Kalyan Karnataka is backward region and under article 371J the top priority may be given to this region for the development
	Total	514.40 km	

With these demands, I conclude. Thank you.

*[*] **श्री रामचरण बोहरा (जयपुर):** मैं सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ।

सड़क परिवहन भारत में माल ढुलाई और यात्रियो के लिए सबसे किफायती और सुविधाजनक साधनों में से एक है। सड़क अवसंरचना के साधन के रूप में मान्यता प्राप्त है और यह देश के आर्थिक विकास के लिए महत्वपूर्ण है।

हमारी सरकार द्वारा वित वर्ष 2022-23 के लिए सड़क परिवहन क्षेत्र हेतु की गई घोषणा के अनुसार 2022-23 में 25,000 कि.मी. तक राष्ट्रीय राजमार्गो का विस्तार किया जायेगा। शहरी क्षेत्रों में सार्वजनिक परिवहन के उपयोग में बदलाव को बढावा देने के लिए शून्य ईंधन नीति के साथ क्षेत्रों को विशेष शक्ति देने का काम किया जायेगा। जो एक सराहनीय कदम है। देश के राजमार्गो का जितनी जल्दी से विस्तार हो उतनी ही गति से देश उन्नति की ओर अग्रसर होगा।

मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटना संभावित स्थानों को जिनको ब्लैक स्पॉट कहते हैं, उनको चिन्हित करके सुधार करने की बड़ी आवश्यकता है। सुरक्षा की दृष्टि से सड़क के डिजाइन की ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है जिससे कि सड़क दुर्घटनाओं को कम किया जा सके। वर्ष 2022-23 में यूनीफाइड लाजिस्टिक्य इंटरफेस को विकसित करने के लिए मंत्रालय को विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। जिससे सभी मोड आपरेटरों में डाटा विनिमय हो सकने में सुविधा होगी। यात्रियों की निर्बाध यात्रा के लिए ओपन सोर्स मोबिलिटी का विकास होगा। ये सब बेहतरीन कदम देश की प्रगति में सुचारू रूप से अहम भूमिका निभाएगें।

इस मंत्रालय की मांगों में कई महत्वपूर्ण एक्सप्रेसवे और कोरिडोर का जिक्र किया गया है जिनके निर्माण से देश की गति और प्रगति में महत्वपूर्ण योगदान होगा। लेकिन मैं बड़े दुख के साथ माननीय मंत्री जी के संज्ञान में यह बात लाना चाहता हूँ कि इस महत्वपूर्ण सड़क परिवहन और

[*] Speech was laid on the Table

राष्ट्रीय राजमार्ग योजना में जयपुर का नाम कहीं पर भी नहीं है। जयपुर राजस्थान की राजधानी है और पर्यटन की दृष्टि से इसका बहुत महत्व है। इसको ध्यान में रखते हुये अति आवश्यक है कि जयपुर और राजस्थान के दूसरे बडे शहरों तक सड़क निर्माण विश्वस्तरीय और शीधातिशीध्र होना चाहिये। मैं माननीय मंत्री जी से दोबारा सविनय प्रार्थना करता हूँ कि इस ओर कृपया करके ध्यान दीजिए।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र जयपुर की समस्याओं की ओर माननीय मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर गम्भीरता से विचार करेगें।

जयपुर-सीकर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-52

- नीदड मोड़ फ्लाई ओवर का निर्माण कार्या ।
- हरमाडा मोड़ फ्लाई ओवर का निर्माण कार्य ।
- बेनाड़ मोड़ पर फ्लाई ओवर/आर.यू.बी. का निर्माण कार्य ।
- तारा नगर-गणेश मंदिर–प्रताप नगर (जयपुर रेलवे लाईन के नीचे) आर.यू.बी. का निर्माण कार्य ।
- वीकेआई 14 नम्बर राष्ट्रीय राजमार्ग पर अजमेर-सीकर एवं सीकर-अजमेर के लिए अण्डरपास एवं फ्लाई ओवर का निर्माण कार्य ।
- दादी का फाटक पर दोपहिया अण्डर पास को चौपहिया अण्डर पास में अपग्रेड करने की आवश्यकता है।
- नाड़ी का फाटक पर अण्डर पास का निर्माण कार्य ।

जयपुर-अजमेर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-48

- बड़ के बालाजी एवं ठिकरीया के मध्य फ्लाई ओवर का निर्माण कार्य।
- 200 फीट बाई पास कोसिंग अजमेर रोड़ पर अण्डरपास/फ्लाईओवर निर्माण कार्य।

जयपुर-डिग्गी-मालपुरा रोड़ राजमार्ग

- दुर्गापुरा-सांगानेर के बीच कल्याणपुरा फाटक (फाटक संख्या-73) पर आर.ओ.बी. या आर.यू.बी की आवश्यकता।
- जयपुर-डिग्गी-मालपुरा रोड़ पर रेलवे अण्डर पास संख्या-74 को सिंगल लाईन से डबल लाईन किये जाने के साथ चौडाई बढाने जाने की आवश्यकता।

जयपुर संसदीय क्षेत्र में अन्य कार्य

- जगतपुरा से सीवीआई फाटक पर आरओबी/आरयूबी का निर्माण कार्य।
- जगतपुरा सूटिंग रेंज में आरओबी/आरयूबी का निर्माण कार्य।
- सीतापुरा आरओबी से वाटिका रोड़ तक एलीवेटेड रोड का निर्माण कार्य।

जयपुर-आगरा राष्ट्रीय राजमार्ग-21

- बस्सी मोड़ पर फ्लाई ओवर का कार्य निर्माण कार्य।

जयपुर जिले के अन्य कार्य

- जयपुर-टौंक राष्ट्रीय राजमार्ग पर चाकसू बाई पास के प्रारम्भिक स्थान पर फ्लाई औवर का निर्माण कार्य ।
- चाकसू शहर में एलीवेटेड रोड़ का निर्माण कार्य।
- कोटा- सवाईमाधोपुर रेलवे लाईन पर चाकसू एवं फागी के मध्य आरओबी उवं आरयूबी का निर्माण कार्य।

साथ ही साथ जयपुर से डिग्गी मालपुर की तरफ निकलने वाले राजमार्ग की और मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि इस मार्ग पर वर्तमान में अत्याधिक यातायात दबाब रहने के कारण यात्रा में अधिक समय लगता है जिससे कि आमजन को परेशानी का सामना पड़ता है । अतः मै मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि जयपुर डिग्गी मालपुरा राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाये ताकि इस मार्ग पर यात्रा सुगम हो सके।

जयपुर से अजमेर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-48 में 200 फीट बाईपास बगरू तक सर्विस रोड़ का निर्माण नहीं होने से स्थानीय निवासियो को आवागमन में परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। अतः मंत्री जी से निवेदन है कि जनहित में जयपुर से अजमेर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-48 में 200 फीट बाई पास से बगरू तक सर्विस रोड का निर्माण कराने जाने की स्वीकृति प्रदान की जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र जयपुर के शहरी क्षेत्र में निम्नलिखित स्थानों पर जनहित में फ्लाई ओवर एवं एलिवेटिड रोड निर्माण करवाये जाने की आवश्यकता है। जिसका विवरण इस प्रकार है

- बी-2 बाईपास चौराहा टोंक रोड पर फ्लाई ओवर का निर्माण कार्य ।
- ओटीएस चौराहा, जेएल मार्ग पर फलाई ओवर का निर्माण कार्य ।
- रामबाग चौराहे पर फ्लाई ओवर का निर्माण कार्य ।
- राजा पार्क-गोंविंद मार्ग-ट्रांसपोट नगर तक ऐलिवेटिड रोड का निर्माण कार्य।
- गांधी नगर रेलवे स्टेशन पर बजाज नगर एवं टोंक रोड के मध्य अण्डर पास का निर्माण कार्य।

*SHRI KULDEEP RAI SHARMA (ANDAMAN AND NICOBAR ISLANDS):** In intricate, robust and well-maintained road network spanning the length and breadth of a country, acts as a fundamental enabler for its overall economic and social development by permitting efficacious movement of freight as well as passengers. Road transport handles bulk of countrywide passenger and freight traffic in India, while also complementing other modes of transport by providing and ensuring last-mile connectivity.

India has the second largest road network in the world of about 63.72 lakh kilometres, consisting of National Highways, Expressways, State Highways, Major District Roads, Other District Roads and Village Roads.

National highways account for 2% of the total road network and carry over 40% of total traffic. Highway construction in India increased at 17.00% CAGR between FY 16-FY21. Despite pandemic and lockdown, India has constructed 13,298 km of highways in FY21. In FY21, 13,298 kms of highway was constructed across India.

National Highways and Infrastructure Development Corporation Ltd (NHIDCL) is a transport ministry owned company which is handling the work of the highways in A&N Islands. Andaman Trunk Road (ATR) is considered to be the lifeline of North and Middle Andaman as the road connects North and Middle Andaman with Port Blair city and presently NHIDCL has got the

---

*Speech was laid on the Table.

contract of making ATR into double lane and construction of two mega bridges, on Middle & Humphrey Straits of ATR.

Given the extent of capital commitment and outlay required to augment and maintain the road network over the next few years, there is a need to diversify sources of funds beyond budgetary allocation and borrowings by NHAI. This need for diversification becomes even more pronounced in the context of the nearly crore debt service liability of NIIAI over the next three financial years.

Eventually, strong transport infrastructure is essential to economic growth. A robust road network will be one important pillar in India's speedy econol)ijc recovery and one would hope that the Government's budgetary commitment to strengthening roadway infrastructure IS accompanied by attractive private investment opportunities in the sector.

I would want to bring forth some demands regarding Andaman and Nicobar Parliamentary Constituency:

- 56 km of NH between Austin Creek and Kalra Junction was sanctioned at a cost of Rs 410 crore in the year 2017 but the work needs to speed up and I request the Ministry to kindly intervene and look into this demand
- Middle Strait Creek Bridge for Rs 262.97 crore was also sanctioned in 2017 and the construction has still not been completed and I request the Minister to ensure that this bridge should be completed at the earliest.

- Andaman & Nicobar Islands has immense tourism potential and being an island there are limited mode of connectivity within the island as well. I would request the Minister to consider construction of an alternate coastal highway between Blair and Diglipur along the coastal line which will further development of Andaman and Nicobar Islands.
- I request the Minister to approve the of' between Miniway to Mithakali in Andaman and Nicobar Islands for promoting tourism and connectivity.
- DPR is being prepared for a bridge worth Rs. 2,000 crore to connect Chatham island and Bambooflat island. The ground works for the proposed Chatham-Bambooflat Bridge, which was on halt since last two years, has now resumed, bringing fresh hopes for the Islanders. NHIDCL further added that the COVID19 pandemic has also affected the progress of DPR preparation.

NHIDCL has stated that DPR preparation has been paced up immediately after receiving NoC from the Indian Navy and that NHIDCL is making ALL EFFORTS TO finalize the DPR for necessary sanction from MoRTH.

I request the Government to speed up the construction of this bridge between Chatham and Bambooflat which has been delayed.

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): Hon. Chairman, Sir, as regards our Central Road Infrastructure Fund, we are following the criterion of 30 per cent from fuel consumption and 70 per cent from geographical specification. According to this criterion, our State of Kerala is receiving a very meagre amount.

As a small state Kerala, our geographical specification may be lesser than that of any other State. So, it should be revised. According to the figures, 545 kilometres per 100 square kilometres is the road density of Kerala. But this criterion should be revised. Otherwise, we are getting a very small amount in the form of CRIF.

Last time, when we got sanctioned under CRIF, was in 2018 and we got more than Rs. 800 crores on account of flood situation in Kerala. After that, we never got any CRIF sanctioned for Kerala.

Sir, in my Constituency Idukki, there are several roads under construction. With three consecutive years of floods, all our roads became badly damaged. So, I demand further allocation under CRIF with revised criterion.

I have one more request to make. MPs' proposals should get some priority. The hon. Minister, Shri Nitin Gadkari-ji mentioned about it so many times in this august House. He assured the House that there should be some mechanism in this regard. So, we are expecting something from his reply.

Sir, I would like to share my bitter experience. Recently, the State Government of Kerala has prepared one list for submission to the Ministry.

In that list, my Parliamentary Constituency is completely excluded. I do not know the reason behind it. It may be political or it may be some other reason. It is a discrimination against my Parliamentary Constituency. That is why, Sir, I am requesting the hon. Minister through you that MPs' proposals should be given some priority.

Then, I come to the development work of NHAI. I am thankful to the hon. Minister for Bharatmala Project of NH-85, from Kochi to Theni. But it is a different alignment. The existing national highways should be developed because the common people are using them. The existing highways are connected with all the towns like Muvattupuzha, Kothamangalam, Adimali and Munnar. All these places are excluded from the new alignment.

That is the suggestion and NHAI is going through that work. There is a demand for a bypass project from Muvattupuzha and Kothamangalam. But this demand has not been fulfilled for the last 30 years. We have waited for so many years. The NHAI has expressed its willingness to develop that bypass project by having a contribution of 50 per cent from the State Government but our State Government is denying this again and again.

So, we are in a perplexed situation. Therefore, I demand that the existing NH-85, from Kochi to Dhanushkodi should be developed two-lane with paved shoulders. We had a meeting last week. The officials might have sent the report to NHAI. It should be taken care of.

I have another demand about NH-183 and NH-185. Three notifications have come out for their development. I demand that the rest of the process

should be expedited. Then, there is the Palani-Sabrimala project. We got an in-principle approval in 2017 but we are still waiting for his final sanction.

We are getting the same reply from the hon. Minister and its Ministry that it is a policy matter. We got an in-principle approval and the people are waiting for the final approval. Therefore, I demand a final sanction of the Palani-Sabrimala project and Vijayapuram-Mudgal project. I urge upon the Union Government through you, Sir, to get it done at the earliest.

Thank you, Sir.

श्री संगम लाल गुप्ता (प्रतापगढ़) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे केन्द्रीय बजट वर्ष 2022-23 के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांग पर चर्चा के दौरान बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति धन्यवाद प्रकट करता हूं। मैं देश के यशस्वी प्रधानमंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी और वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी के एक समावेशी, हितकारी, सशक्त और आत्मनिर्भर भारत का बजट बनाने के लिए उनको बहुत-बहुत धन्यवाद और बधाई देता हूं।

महोदय, किसी भी देश के विकास का आधार वहां का इन्फ्रास्ट्रक्चर होता है। वर्ष 2014 में मोदी जी की सरकार बनने के बाद से ही इन्फ्रास्ट्रक्चर पर बहुत ज्यादा ध्यान दिया गया है। हमारी सरकार का प्रयास है कि देश की जनता को विश्वस्तरीय यातायात की सुविधाएं दी जाएं और गांव-गांव तक सड़कों का जाल बिछा दिया जाए। 'प्रधानमंत्री गति शक्ति योजना' आर्थिक विकास की दिशा में एक परिवर्तनकारी कदम है। मोदी जी की सरकार का उद्देश्य है कि लोगों को विश्वस्तरीय आधुनिक इन्फ्रास्ट्रक्चर्स मिले और वस्तुओं का मूवमेंट भी कम समय में हो। इन्फ्रास्ट्रक्चर्स के विकास कार्यों को और अधिक गति प्रदान करने के लिए 'प्रधानमंत्री गति शक्ति' राष्ट्रीय मास्टर प्लान की शुरुआत की गई है। यह प्लान भारत में मल्टी मॉडल ट्रांसपोर्ट में एक नए युग का प्रारंभ करने जा रहा है।

माननीय सभापति महोदय, वित्त पोषण के इनोवेटिव तरीकों से 20,000 करोड़ रुपये जुटाए जाएंगे, ताकि सार्वजनिक संसाधनों का संपूर्ण दोहन किया जा सके। इस बार के बजट में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के लिए अब तक का सबसे अधिक 1,99,108 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। यह पिछली बार के 1,31,149 करोड़ रुपये से 67,959 करोड़ रुपये अधिक है। किसी भी अन्य मंत्रालय की तुलना में सबसे अधिक वृद्धि सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के लिए किया गया है। कुल बजट में से 1,87,744 करोड़ रुपये पूंजीगत व्यय के लिए हैं, जो कि बहुत ही सराहनीय और स्वागत योग्य कदम है।

इससे देश का इन्फ्रास्ट्रक्चर और बढ़ेगा तथा मजबूत होगा। राष्ट्रीय राजमार्ग पर सरकार का विशेष ध्यान है। इस बार भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए 1 लाख 34 हज़ार 15 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जो कि पिछले वर्ष की तुलना में दोगुना से भी अधिक है। अपने बजट भाषण में माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतामरण जी ने वर्ष 2022 में 25 हज़ार किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग जोड़े जाने के बारे में बताया था। इससे देश का परिवहन इंफ्रास्ट्रक्चर और सुदृढ़ होगा। इस साल के बजट ने 21वीं सदी में भारत के विकास की गति निर्धारित की है और बुनियादी ढांचे पर आधारित विकास की इस दिशा से भारतीय अर्थव्यवस्था की ताकत में असाधारण वृद्धि होगी और रोजगार की कई नई संभावनाएं भी पैदा होंगी। राष्ट्रीय राजमार्ग पर सरकार का ध्यान तो है ही साथ ही सड़कों और पुलों का निर्माण भी तेजी से किया जा रहा है। इस साल के बजट में सड़कों और पुलों के लिए 64 हज़ार 573 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।

महोदय, जब भी सड़क और परिवहन की बात होती है तो यात्रियों की सुरक्षा की बात भी आती है। बजट में सड़क परिवहन और सुरक्षा के लिए 356 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। यह पिछले साल के रिवाइज्ड एस्टीमेट 228 करोड़ से 128 करोड़ रुपये अधिक है। मान्यवर मैं अपने लोकसभा क्षेत्र प्रतापगढ़ के लिये अनुरोध करूंगा कि मेरे यहाँ कुछ अत्यंत महत्वपूर्ण सड़कें हैं जैसे एन.एच. 231 के मोहनगंज बाजार से बड़ा का पुरवा, टिकरी, बेलखरी होते हुए कटरा गुलाब सिंह तक दूरी लगभग 30 किलोमीटर, यह मार्ग प्रतापगढ़ से कटरा गुलाब सिंह होते हुए सोरांव होलागढ़ से प्रयागराज जनपद के बाय पास का भी विकल्प होगा।

मान्यवर, भट्ठीचौराहा से जगदीशपुर नेवादा, गौराडांड से बृजराज सिंह डिग्री कॉलेज होते हुए रामनगर-भोजपुर से पूरेमाधव, पहाड़पुर मोड़ तक दूरी लगभग 20 किलोमीटर है। एमडीआर164 के दुर्गागंज बाजार से पृथ्वीगंज बाजार होते हुए हुमायूंपुर घाट से वाया दिलीपपुर बाजार से प्रतापगढ़ पट्टी राजमार्ग के पिपरी मोड़ तक दूरी लगभग 20 किलोमीटर है। एनएच 330 के कोहड़ौर बाजार से माधुपुर चौराहा, थाना कंधई होते हुए रखहा बाजार तक दूरी लगभग 20 किलोमीटर है। एनएच 231 के फतनपुर बाजार से बीरापुर उड़ैयाडीह मार्ग पर एमडीआर 164 के

लिंक मार्ग के रूप में दूरी लगभग 20 किलोमीटर है। फतनपुर, बीरापुर मार्ग के गीता नगर बाजार से कैलीडीह, जगतपुर, 50 बेड अस्पताल बैरममपुर एनएच 231 को क्रॉस करते हुए करका, पूरे खरगराय से खाखापुर चौराहा पर एमडीआर गाजी के बाग से मुबारकपुर मार्ग तक, जिसकी दूरी लगभग 25 किलोमीटर है। शीतलागंज वाया उड़ैयाडीह, पृथ्वीगंज डिसनी से बंधवा बाजार तक, जिसकी दूरी लगभग 23 किलोमीटर है। लच्छीपुर, चौहर्जन, दिलीपपुर वाया पृथ्वीगंज रोड दूरी लगभग 18 किलोमीटर है। भिखनापुर से दरियापुर, गोकुला, दुर्गागंज बाजार होते हुए लखनऊ वाराणसी मार्ग तक दूरी लगभग 16.50 किलोमीटर है। रतनमई से पिपरीखालसा मकूनपुर चौराहा होते हुए लौलीपोखताखाम अमेठी बॉर्डर तक सड़क की श्रेणी MDR दूरी लगभग 25 किमी है। कछरा के पुल दुर्गागंज से रामनगर, शेखुपुर सुल्तानपुर होते हुए जौनपुर बॉर्डर तक नहर की पटरी दूरी लगभग 20 किमी है। चौमरी सुल्तानपुर बॉर्डर से (शारदा सहायक खण्ड 36 जौनपुर डीवाई) सलाहपुर पट्टी जोनपुर बॉर्डर तक दूरी लगभग 20 किमी, चाँदपुर अमुवाही (शारदा सहायक खण्ड 36 धरौली) से महुली होते हुये सिंगरामऊ बॉर्डर के लखनऊ-वाराणसी राष्ट्रीय राजमार्ग तक दूरी लगभग 30 किमी है। सराय आनादेव से वाया लक्ष्मीगंज बाजार जगदीशपुर सब्जी मंडी तक लगभग 16 किमी को केंद्रीय सड़क निधि से स्वीकृति प्रदान करते हुये, प्रयागराज से देल्हूपुर होते हुये ढकवा से सूरापुर शाहगंज होकर आजमगढ़ जाने वाले मार्ग को राष्ट्रीय राज मार्ग घोषित करने एवं एनएच 231 वाराणसी-लखनऊ में रायबरेली से जौनपुर के बीच जानवरों के तेज गति की गाड़ियों के सामने आने से घटने वाली घटनाओं को रोकने के लिये उस पर सर्विस लेन देकर एनएच को एंगल से बैरिकेट कराने की व्यवस्था कराने की कृपा करें। एनएच 330 प्रयागराज अयोध्या पर स्थित कुसमी रेलवे फाटक पर आरओबी निर्माण एवं अमेठी से प्रतापगढ़ होते हुए ढकवा जाने वाले मार्ग पर ढकवा के निकट हाल्ट स्टेशन नीमा की रेलवे क्रासिंग पर आरओबी निर्माण कराने की भी मांग करता हूँ। धन्यवाद।

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways.

I would begin my speech with a quote by the former British Prime Minister, Margaret Thatcher. She has said, "You and I come by road or rail, but economists travel on infrastructure." Whenever we talk about the word, 'infrastructure', the first few words that come to our minds are, road, highways, and transport. Today we are discussing the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways. India has the second largest road network in the world with about 63.72 lakh kilometres. It is consisting of National Highways, Expressways, State Highways, major district roads, other district roads and village roads, out of which we have 1.41 lakh kilometres of National Highways.

The total expenditure of the Ministry of Road Transport and Highways for the year, 2022-23 is estimated at Rs.1,99,108 crore which is nearly Rs.68,000 crore more than the revised expenditure of 2021-22. The allocations have increased and some major announcements have also been made, which is a good initiative. But I have certain questions and suggestions on which I would want to know from the Ministry.

The Government has sanctioned an Expressway between Varanasi and Kolkata under the Bharatmala Project Phase-II, and it will pass through Khanakul Assembly in Hooghly district which falls under my Parliamentary Constituency, Arambagh. I request the Minister to ensure that this work is

completed in a time-bound manner, and allocation of funds should be made so that there is no issue for the completion of this project because Khanakul is a flood-prone area. If this project happens to materialise, many bridges will also be built up which will provide very good connectivity from Khanakul to Kolkata also.

A large number of National Highways across the country have dangerous potholes and they need to be maintained in a better state. I would request the Minister to allocate some part of the maintenance budget to thoroughly monitor the vast network of National Highways across the country to be able to carry out the repair work of potholes in time, which will enable prevention of any possible accidents due to the poor state of NHs.

There is a need for a research fund not only to study road construction techniques and materials utilized but also to study and develop better mechanisms to monitor the quality of roads across the vast NH networks in the country.

One of the major challenges, while travelling on highways, is the absence of proper signs and directions for necessary amenities like toilet for women, police station, trauma care centre, and hospital. I would again suggest to the Minister to include this as a mandatory clause for the contractors while constructing a highway so that there should be proper signs and directions containing information about the nearby police station, hospital, and trauma care centre. This is required because if any untoward incident occurs, the people can get in touch with the local administration.

This is a very important point. The total manpower working in NHAI, including both regular officials and those on deputation, as on 30th August, 2021 is just 1,189 as against the total sanctioned strength of 1,882. The Standing Committee on Transport has mentioned that given the huge financial allocation made to the NHAI each year, the Ministry should ensure sufficient manpower is in place so as to make optimal utilization of the available funds. I request the Ministry to have a comprehensive review of the existing Recruitment Rules of NHAI, and the same may be finalised at the earliest. Further, sincere efforts may be made to ensure that all the vacancies presently lying unfilled in NHAI are filled up at the earliest.

There is a huge role to be played by good road connectivity in the economic growth of the country. The Ministry should request the Reserve Bank of India to grant 'priority sector' tag to the road infrastructure sector in order to encourage financial institutions and banks to lend higher amounts of money to supplement maintenance and growth of the national highway network in the country. The last point that I would like to make is about the use of CSR fund. The Ministry should reach out to the private sector with a proposal to invest their CSR fund into road safety initiatives such as training of drivers, road safety awareness drives, developing infrastructure to quickly reach out to the road accident victims, etc. This will save many lives across the country.

With these suggestions, I conclude. Thank you.

*SHRI RAHUL RAMESH SHEWALE (MUMBAI SOUTH-CENTRAL): I would like to express my views on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Road Transport & Highways.

First of all, I have to mention that the Ministry of Road Transport & Highways has been doing good work on the construction of Express Highways all over the country, but Sir, the conditions of the roads in my State Maharashtra are not in good conditions. Also, the Express Highways announced by the Central Government in Maharashtra are not progressing well. The speed of the work is very slow. Also, the maintenance is very poor of National Highways. It is very essential that Ministry should monitor to check the material used for construction and maintenance the Roads on the Express Highways/National Highways, so that they are not washed away in the torrential rains in Maharashtra. For construction and monitoring the work, I suggest some of the points to be digitally taken by the Departments as this is the time of digitization in every field, i.e., Supervisory Control and Data Acquisition (SCADA): This is a system of software and hardware elements that allows industrial organizations to control industrial process local or at remote locations; Automation of batch mixing/concrete mixing plant automation; The intelligent compaction system for soil — the most important thing; Testing Vehicle Tracking; Lab Automation; Monitoring through Drone/360degree camera — video AI and analytics; Construction earthwork — land cut/fill

*Speech was laid on the Table.

analysis; Inventory management; Planned v actual; Live view; Snag management.

Though, I understand that all these systems are being undertaken by the Ministry for the better functioning of the road construction management, however, my suggestion is that there are so many private companies who are involved in these activities and doing good work in these fields. So, I suggest the Ministry should think over on my suggestions to undertake these works under PPP model. With a sophisticated intelligent system and easy to use interface, this system is the perfect solution for civil construction quality and performance management. Also reduces the cost of site supervision as it does the complete monitoring and reporting on a real-time basis and this can be accessed remotely. As the reporting becomes extremely accurate and timely, enabling better and faster decision making and speeding up the construction process, deviations are immediately detected and cost of reworks reduces considerably. Access to visual data can be given to contractors, PMCs and clients, making it a single platform for collaboration among stakeholders, Sunrays Hitting the Road can generate power.

Now, I come to the Registration of the Motor vehicles. I have seen that the old age vehicles are in operation in the country for which there is no control of the Central as well as State Ministry in this respect. The strict rules should be regulated for fitness of the vehicles. It is very essential that the criminal history of the public vehicle drivers should be taken care of. A National Motor Plan for Expressways should be developed. The Training programme on the

various aspect of the construction, engineering, and road management may be undertaken from time to time.

It is understood that the solar road system can generate 16,145 kilowatt-hours of electricity annually, covering about 9 percent of the entire electricity the store consumes. In this connection I would submit that we should follow the Solar system on the Express highways and also national highways. Though it is found that most of the Express highways are having the solar system on the roads and saving lots of conventional energy of the country, I suggest that we should take initiative in introducing the new technologies of "solar roads" that collect energy from the Sun via solar panels installed beneath the surface of roads and "power-generating floors" that generate electricity by utilizing the vibrations created by people walking, according to sources. This has to be reviewed and we should follow the Tokyo Olympic technology in which total solar system was used.

There is great difficulty which are being faced by the commuters on the Toll Plazas. The long ques of the vehicles are found everywhere. Though the introduction of fast tag made it easier to some extent, but there are so many technical snags are being found on the toll plazas, due to that lots of time is wasted there. The main sufferers are heavy vehicles and truck operators. They have to wait for long, some time for two to three days, for some pretext or the other. There is a need to install high range sensitive cameras at toll plazas, to make the system fast.

I suggest that a system may be introduced to collect lump sum amount calculated on all India basis for the Transport companies operating trucks, buses and heavy vehicles for paying Toll on annual basis to make toll collection hassle free. It will save lot of time, money and problems.

I would also like to suggest one important aspect regarding Road Safety of Highways and roads across the country. You are aware that apart from construction of the highways and roads, the responsibility for its maintenance is a big challenge to the Ministry of Road Transport and Highways. To give these two as well as that country's public focus on maintenance of highways or roads, the Government's work can be very easy. What is the real problem and where it lies? In this connection, to spread awareness amongst the public and ideas and suggestion to the concerned departments of the Ministry to be able to give speedy solutions, a Portal namely, www.voiceofcitizen.in has been developed by one of my close associates. This portal can be a strong instrument to get on-hand information by the Government of the conditions of roads and other problems, like pot holes, road accidents, road rage incidents, etc., and pass on such information to the concerned authorities of the region where it belongs quickly so that nearest road safety squad or police will be able to attend the problem to give quick solution to the effective people. It also facilitates to receive on the spot photographs of road problems and details whatever public may like to post on it, to pass on to the concerned authorities for its remedies.

The Maharashtra State Government has already given its approval in principle to start this Portal in the State. In my view this Portal should be started and excess all over the country to pave the way of participation of general public with the Government to solve any type of problem of roads and highways in the country. This will certainly a step forward towards our beloved Hon'ble Prime Minister, Shri Narendra Modi's slogan SABKA SAATH, SABKA VIKAS.

Pothole Tracking System's Portal, www.voiceofcitizen.com provides citizen a platform related to redressal of the commuter's road problems. The system is comprised of a web application and a mobile application which allows the citizen to register the grievances using their smartphones.

I request the Hon'ble Minister to take care of road safety on priority as there are so many cases are registered of road raise in the country due to wrong side driving and other reasons on roads. Also, the villagers of nearby villages of National and Express Highways are being driving their vehicles on the wrong side make short of their routes. There is need to construct more leaves for exit and try to the highways near to the villages to avoid road accidents. Thank you for giving me time to express my views on the subject.

श्री देवेन्द्र सिंह 'भोले' (अकबरपुर): सभापति महोदय जी, आपने सम्मानित सदन के समक्ष सड़क परिवहन व राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांगों पर चल रही चर्चा में मुझे अपना वक्तव्य देने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका हृदय से आभारी हूं।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूं। कानपुर देहात का सांसद होने के नाते, शहरी और ग्रामीण क्षेत्र से मेरा सीधा वास्ता है। उक्त मेरे 44, अकबरपुर कानपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में 3 विधान सभा ग्रामीण अंचल एवं 2 विधान सभा शहरी क्षेत्र के अंचल में हैं।

महोदय, भारत का भाग्य बदलने के लिए समर्पित एन.डी.ए. सरकार के दूरदृष्टा प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की संकल्पनाओं के अनुरूप तमाम क्षेत्रों में क्रांतिकारी बदलाव के लिए कदम उठाए गए हैं। इन्हीं बदलावों के क्रम में पी.एम. गति शक्ति योजना के सात इंजनों में से सड़क को पहले इंजन की वरीयता दी गई है। देश में हो रहे आवागमन को गतिमान बनाने के लिए गति शक्ति मास्टर प्लान में एक्सप्रेस मार्गों को प्रतिपादित करने का नायाब कदम उठाया है, जो हमारे कर्मठ, बिना विराम के कार्य करने वाले माननीय मंत्री नितिन गडकरी जी एवं जन. वी. के. सिंह जी के नेतृत्व में लगातार कार्य इस देश में हो रहा है।

महोदय, इसमें कोई संदेह नहीं है कि देश दृढ़ नेतृत्व के धनी माननीय मोदी जी व माननीय गडकरी जी की स्पष्ट दृष्टि के चलते पूरे आत्मविश्वास के साथ सबका साथ, सबका विकास और सबका विश्वास के लक्ष्य की ओर बढ़ा है। ग्रामीण एवं शहरी जीवन में बदलाव एवं देश को जोड़ने वाली एन.डी.ए. की प्रमुख 13000 कि.मी. लंबी 'भारत माला' सड़क परियोजना के अंतर्गत वर्ष 2022-23 में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क को जोड़ते हुए 25000 कि.मी. सड़क निर्माण का कार्य देश के विकास के लिए अहम् भूमिका का निर्वाह करेगा, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री, श्री नितिन गडकरी जी एवं जन. वी. के. सिंह जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाली घाटमपुर विधानसभा क्षेत्र के राष्ट्रीय राजमार्ग 86, कानपुर सागर मार्ग में भारी वाहन अत्यधिक मात्रा में चलने के कारण अस्पतालों में जाने वाली एम्बुलेंस एवं निजी वाहनों के अत्यधिक आवागमन के कारण घाटमपुर में आये दिन जाम की समस्या उत्पन्न होती रहती है। जाम के कारण क्षेत्रीय जनों एवं यात्रियों सहित गंभीर बीमार मरीजों को भी इस समस्या से जूझना पड़ता है तथा कई घंटों तक इंतजार करना पड़ता है। इसी तरीके से एन.एच-2 बिठूर विधान सभा के सर्चेंडी अंडरपास हेतु, जो इटावा और चकेरी को जोड़ता है, यहां जाम एवं अत्यधिक दुर्घटनाएं होती हैं। एक-एक साल में लगभग तीन-चार सौ लोगों की मृत्यु होती है। सर्चेंडी जैसे स्थान पर एक साथ 20-30 लोगों की मृत्यु हुई है। माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय परिवहन मंत्री जी ने भी इस पर दु:ख व्यक्त किया है। मेरी ओर से की गई मांग पर एवं माननीय मत्री जी के निर्देश पर विभागीय अधिकारियों ने प्राक्कलन तैयार करके एवं मेरे द्वारा 1.3.2019 को, जिसमें विभागीय अधिकारी भी शामिल थे, उस जगह का शिलान्यास किया गया। वहां मैं एवं वहां के जनप्रतिनिधि उपस्थित थे, लेकिन आज तक वह काम प्रारंभ नहीं हुआ है, जिसके कारण सरकार की छवि धूमिल हो रही है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सड़क परिवहन मंत्री श्री गडकरी जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि इस जटिल समस्या एवं क्षेत्रवासियों की कठिनाई को देखते हुए अविलंब हस्तक्षेप कर कार्य को पूरा कराने की कृपा करें। मान्यवर, उत्तर प्रदेश की औद्योगिक नगरी कानपुर में आबादी का घनत्व अधिक होने के कारण जी.टी. रोड और एन.एच-2 को जोड़ने का कार्य अतिशीघ्र कराये जाने की महती आवश्यकता है।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश के जनपद मैनपुरी से इटावा, इटावा से औरैया, औरैया से कानुपर देहात को नहर मार्ग से जोड़ने वाला मार्ग, जो कंचौसी बाजार, कानपुर देहात तक प्रधानमंत्री सड़क योजना से जुड़ गया है, उसको आगे मात्र 50 किलोमीटर और जोड़कर एनएच-2 में मिलाकर, आगरा और मैनपुरी की 50 किलोमीटर की दूरी को सीधे रूप से कम कर सकते हैं, जिससे व्यापार

भी बढ़ेगा, लोगों को रोजगार भी मिलेगा। वहाँ जमीन की भी कोई कमी नहीं है। चूंकि, सिंचाई विभाग की नहर पर जो सड़क बनी है, उस पर बहुत-सी जमीनें हैं। यह मैं निवेदन करता हूँ। इस सदन के माध्यम से, मैं एक और महत्वपूर्ण बात आपके समक्ष कहना चाहता हूँ। विगत यूपीए सरकार की भ्रष्टाचारी नीति थी, विगत यूपीए की सरकार ने जो गड़बड़ियाँ की थीं, जिसके कारण हमारा क्षेत्र कानपुर नगर और कानपुर देहात एक बहुत बड़ी और कठिन समस्या से लगातार जूझ रहा है। इटावा-चकेरी पर बने बारा टोल प्लाजा पर हो रही अवैध वसूली, गुण्डागर्दी व सभी सुविधाएं न होने के कारण सरकार की छवि धूमिल हो रही है। इस संबंध में, बारा टोल प्लाजा, कानपुर देहात की अनियमितताओं का विशेष रूप से उल्लेख करना चाहूंगा। यूपीए की सरकार ने उस टोल प्लाजा को गलत तरीके से अवार्ड करने का काम किया था। इस संबंध में, मैंने माननीय मंत्री जी से अनुरोध किया था। सरकार के द्वारा नीति आयोग से जाँच करायी गई। उक्त जाँच में मेरे द्वारा दिए गए तथ्यों को माना गया। लेकिन आज तक वह लागू नहीं हो पाया है, जिसके कारण कानपुर नगर और कानपुर देहात के लोगों को, चूंकि दोनों का भौगोलिक, सामाजिक, आर्थिक, व्यापारिक, प्रशासनिक आदि सारे रिश्ते एक हैं। इसके बाद, यहाँ से नीति आयोग की रिपोर्ट भी गई है, लेकिन अभी तक वह लागू नहीं हो पायी है। माननीय मंत्री जनरल वी.के. सिंह जी यहाँ पर बैठे हैं। जनरल साहब, कृपया मेरा निवेदन सुन लीजिए। मैं केवल आपसे इतना निवेदन करना चाहता हूँ कि आप नीति आयोग की रिपोर्ट को मंगाकर देखें। यदि नीति आयोग ने हमारी बात का समर्थन किया है, तो कानपुर नगर, कानपुर देहात और हमारे लोक लोक सभा क्षेत्र के साथ जो गड़बड़ियाँ हो रही हैं, यूपीए की भ्रष्ट नीतियों का जो दण्ड हमारी जनता को, हमारे मालिकों को भुगतना पड़ रहा है, वह कम से कम न भुगतना पड़े। इस संबंध में, मैं कई बार आपसे कह चुका हूँ।

कानपुर नगर और कानपुर देहात की दिशा कमेटी की बैठक में उक्त दोनों मामले जनप्रतिनिधियों के द्वारा बार-बार उठाए जाते हैं। कानपुर नगर में जो 24 किलोमीटर एलिवेटेड रोड है, वह लगातार आठ महीने तक क्षतिग्रस्त रहा है। कानपुर नगर में दिशा की बैठक में दिशा के चेयरमैन श्री अशोक रावत जी द्वारा और कानपुर देहात में दिशा की बैठक में मेरे द्वारा इस मामले

को उठाया गया है। वहाँ पर लोगों से पैसे वसूल किए जाते रहे हैं। वहाँ पर वाहन नहीं जाते थे। इन सारी बातों को दृष्टिगत रखते हुए मेरा निवेदन है कि हम सबको न्याय दिलाने की कृपा करेंगे।

आपके नेतृत्व में देश में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास के मामले में एक अनुकरणीय उदाहरण प्रस्तुत कर रहा है। वहीं, यूपीए सरकार द्वारा किए गए अनियमितताओं को ठीक करके, चूंकि हमने ऐसे बहुत-से काम किए हैं, जिनको विगत सरकारों ने गलत किया था और उनको हमने अपनी सरकार के समय में सुधारने का काम किया है। इसलिए मैं कानपुर नगर, कानपुर देहात और अपने लोकसभा क्षेत्र की जनता की ओर से कहना चाहता हूँ कि इसको ध्यान में रखकर हमारी विनती को स्वीकार करें।

मैं पुन: सरकार द्वारा प्रस्तुत किए गए इस बजट का समर्थन करता हूँ।

*__DR. TALARI RANGAIAH (ANANTAPUR):__ At the outset, I would like to thank the Hon'ble Minister Shri Nitin Gadkari Ji for laying the foundation stones for 51 NH projects as well as for announcing the spending of Rs. 3 lakh crore for the Road sector in Andhra Pradesh during his recent visit of February 2022.

As we all know, road connectivity in the coastal area will boost tourism, create employment opportunities for urban and rural youth and play a pivotal role in bringing prosperity to the people of Andhra Pradesh.

In this regard, I would like to bring to the notice of this august house the following issues with regard to my constituency of Anantapur in Andhra Pradesh State: -

- One Important road from Mantralaya, Kurnool (Andhra Pradesh) to Pavaggadda via Paltikonda, Guntakal, Kalyandurg, Kambadur. It can be connected to famous temples. It will run through very backward regions of Kurnool, Anantapur Districts. It will be useful for pilgrims, farmers and general people. It will serve as a parallel road connecting many States and National Highways.
- Another Road from Gooty (Anantapur) to Manvi via Mantralayam, Raichur (Karnataka) is also required to be constructed so that the travel time will be shortened by more than 100 kms which will also be immensely beneficial for the people.

*Speech was laid on the Table.

- 544 D is one of the very crucial roads that runs through Anantapur to Amaravati connecting Kurnool, Prakasam and Guntur Districts. At present commuters are finding it very difficult to reach the State Capital Amaravati. At present, the journey between Anantapur to Amaravati takes 9 to 10 hours. There is no train and air connectivity between Anantapur and Amaravati. Hence, the development of this road is a dire necessity.

17.39 hrs (Shri Kodikunnil Suresh *in the Chair*)

श्री मनीश तिवारी (आनंदपुर साहिब): माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान चार मुद्दों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

25 फरवरी, 2019 को सम्मानित श्री नितिन गडकरी जी ने बंगा श्री आनन्दपुर साहिब सड़क, जो आगे नैना देवी जाती है, का शिलान्यास किया था, जिसे पंजाबी में 'नीं-पत्थर रखना' कहते हैं। यह मार्ग सिख धर्म के जो दो सबसे पाक स्थान हैं- श्री हरमंदिर साहिब और श्री आनन्दपुर साहिब को जोड़ता है और आगे नैना देवी जाता है। दुर्भाग्यपूर्ण बात यह है कि आज 37 महीने बीत गए हैं और अब तक सिर्फ 'नीं-पत्थर' ही लगा हुआ है, उस सड़क पर और एक भी पत्थर नहीं लगाया गया है।

जनरल वी.के. सिंह साहब यहाँ पर बैठे हैं। मैं उनसे आग्रह करना चाहता हूँ। He is a man of honour. जब कोई मंत्री किसी चीज का उद्घाटन या शिलान्यास करते हैं, तो यह उम्मीद की जाती है कि दलगत राजनीति से ऊपर उठकर उसको एक निष्कर्ष तक पहुंचाया जाएगा।

मैं आपसे यह आग्रह करना चाहता हूं कि ये जो पाक स्थान हैं, इन सबका आशीर्वाद मिलेगा, अगर कृपा करके आपने 25 फरवरी, 2019 जो वादा श्रीआनंदपुर साहिब के लोगों से किया था, उसे पूरा करेंगे। 581 करोड़ रुपये के इस प्रोजेक्ट को आप पूरा कराने की कृपा करें या

हमसे साफ-साफ कह दें कि वह जो शिलान्यास था, वह राजनीतिक कारणों से किया गया और सरकार की उस प्रोजेक्ट को पूरा करने की कोई दिलचस्पी नहीं है।

अब दूसरी बात है, जिसकी ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। एनएचएआई ने एक ग्रीनफील्ड प्रोजेक्ट मंजूर किया था, जो PRI-GMADA Expressway है। सिटी चौक, जो चंडीगढ़ इंटरनैशनल एयरपोर्ट के पास है, वहां से लेकर कुराली तक इसको एक नई अलाइनमेंट दी गई थी। इस प्रोजेक्ट में लैंड-एक्विजशन हो चुका है, लेकिन लैंड-एक्विजशन के कॉम्पनसेशन को लेकर कुछ मुद्दे आउटस्टैंडिंग हैं। सार्वजनिक तौर पर यह पता लगा है कि एनएचएआई ने यह फैसला किया है कि वह इस प्रोजेक्ट को क्रियान्वित नहीं करेगा।

मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि एक बार जब किसी प्रोजेक्ट की शुरुआत हो जाती है, लैंड-एक्विजशन हो जाता है, पार्टली कॉम्पनसेशन भी पे-आउट हो जाता है, अगर कहीं पर थोड़ा-बहुत कॉम्पनसेशन को लेकर कुछ गांव वाले अपनी जमीन का अधिक रेट चाहते हैं और उसका कारण भी है, वह सारी जमीन शहर से लगती हुई जमीन है और वह जमीन बहुत महंगी हो गई है। अत: इसमें थोड़ा उदारवादी रुख अपनाकर इस प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए एनएचएआई को आप निर्देश दीजिए कि इस ग्रीनफील्ड अलाइनमेंट के ऊपर उन्होंने जो काम शुरू किया है, उसे निष्कर्ष पर पहुंचाया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी अनुरोध करना चाहता हूं कि मोहाली, जो मेरे संसदीय क्षेत्र में पड़ता है, चंडीगढ़ और पंचकुला इनको ट्राइसिटी कहा जाता है। इसमें एक बहुत बड़े इनोवेशन हब बनने की क्षमता है। Fouth Industrial Revolution, जो चौथी औद्योगिक क्रांति है, artificial intelligence, analytics, robotics, genomics, इनका एक बहुत बड़ा हब उसमें डेवलप करने की क्षमता है। इसके लिए एक Mass Rapid Transport System (MRTS) बनाने की जरूरत है, जो अंबाला से लेकर कुराली तक जाए और मोहाली से लेकर पंचकुला तक जाए और चंडीगढ़ को भी अपने संज्ञान में ले। एक हाइब्रिड पद्धति, बस और रेल को जोड़कर अगर ऐसा Mass Rapid Transport System बनेगा, तो इस इलाके की जो क्षमता है, वह भारत की अर्थव्यवस्था

में अपना योगदान करते हुए exponentially बढ़ेगी, कई गुना बढ़ेगी। मैंने माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को खत लिखा था, मैंने रेलवे मिनिस्टर को भी खत लिखा है कि इसकी एक pre-feasibility study कराने की जरूरत है, क्योंकि यह एक ऐसा प्रोजेक्ट है, जो बहुत बड़ा इकोनॉमिक मल्टीप्लायर बनेगा।

नॉर्थ-इंडिया, उत्तर भारत वैसे भी कटा हुआ रहता है। उस तरफ पाकिस्तान है, ट्रेड में भी ज्यादा क्षमता नहीं रहती है। इसलिए इस चौथी औद्योगिक क्रांति को हार्वेस्ट करने के लिए यह MRTS आने वाले 20 सालों में बहुत बड़ा सहयोगी होगा, अगर हम इसकी pre-feasibility study करा सकें। मेरी आपसे दरख्वास्त यह है कि हमारे यहां एक नांगल शहर है। वहां भाखड़ा-नांगल डैम बना हुआ है, दो डैम्स हैं – एक भाखड़ा डैम है और दूसरा नांगल डैम है। वहां शिवालिक एवेन्यु का एक फ्लायओवर बन रहा है।

माननीय मंत्री जी, वह फ्लायओवर इसलिए बनाया जा रहा था, क्योंकि वहां एक जगह है, जिसे 'खूनी चौक' कहते हैं। वहां पर आए दिन अनटोवर्ड एक्सीडेंट्स होते हैं। इस फ्लायओवर की जो अलाइनमेंट है, वह इस 'खूनी चौक' से पहले ही खत्म हो जाती है। कहीं वह इस 'खूनी चौक' को और खूनी न बना दे, यह मेरी आशंका है। यह शिवालिक एवेन्यु का फ्लायओवर कहलाया जाता है, यह शिवालिक एवेन्यु का टोटल एक्सेस बंद कर देता है और लगभग 30 हजार लोगों को तीन-चार किलोमीटर घूमकर एक बड़े circuitous रूट से अपने घर जाना पड़ेगा।

सभापति जी, मेरा आग्रह है कि एनएचएआई को फ्लाईओवर की एलाइनमेंट को स्टडी करवाना चाहिए। हमने कई बार खत भी लिखा है कि इसे थोड़ा-सा बढ़ाया जाए, जिससे कि खूनी चौक और शिवालिक एवेन्यु की जो समस्या है, उसमें कोई एग्रेस देकर समस्या हल करवाई जाए। धन्यवाद।

सुश्री सुनीता दुग्गल (सिरसा): सभापति जी, आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों की चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए आपकी आभारी हूं।

महोदय, मैं सबसे पहले माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं, आदरणीय वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी, नितिन गडकरी जी और वी.के. सिंह जी को बधाई देना चाहती हूं। मेरे लोक सभा क्षेत्र में जो फतेहाबाद जिला है, वहां से गुजरने वाले एनएच-9 पर जो दुर्घाटना संभावित ब्लैक स्पॉट्स थे, वहां 54 करोड़ रुपयों की लागत से चार अंडर पास मंजूर ही नहीं हुए हैं, बल्कि वहां बहुत तेजी से काम भी चल रहा है जो कि बड़ोपल, खाड़ाखेड़ी, धांगड़ और दरियापुर हैं। इसके लिए मैं सभी को तहेदिल से धन्यवाद करना चाहती हूं। इसके साथ-साथ मैं कहना चाहती हूं कि हमारे हिंदुस्तान में 66 लाख किलोमीटर जो लम्बा सड़क मार्ग है, जो दुनिया में दूसरे नम्बर पर है और आज 37 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से जो राजमार्ग बन रहा है, वह भी पूरी दुनिया में एक रिकार्ड होगा।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के लिए कुछ रिक्वेस्ट्स करना चाहती हूं। एनएच-9 फतेहाबाद जिले में हासपुर चौक है। यह दुर्घटना संभावित क्षेत्र है। हमारी रिक्वेस्ट है कि उसे ब्लैक स्पॉट घोषित करके वहां पुल का निर्माण करवाया जाए। हरियाणा सरकार द्वारा डबवाली से पानीपत वॉया कालांवाली, रोड़ी, रतिया व भुना होते हुए पानीपत तक राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने के लिए केंद्र सरकार ने डीपीआर बनाने के लिए 80 लाख रुपये की मंजूरी भी दे दी है। इस काम की गति को भी तेज किया जाए। गडकरी जी ने सिरसा से चूरू वॉया नोहर, सावा, तारानगर होते हुए राष्ट्रीय राजमार्ग की घोषणा की थी, जिसकी डीपीआर भी जमा हो चुकी है। मेरी मंत्री जी से रिक्वेस्ट है और सदन में केंद्रीय मंत्री श्री गडकरी जी भी आ गए हैं, मैं मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि मुझे नहीं लगता कि पूरे सदन में कोई भी ऐसा सांसद होगा जिन्होंने आपकी प्रशंसा न की हो। मैं सोचती हूं कि तालियां बजाकर हम सभी को आपका स्वागत करना चाहिए। गडकरी जी ने जो चूरू वॉया नोहर, सावा, तारानगर होते हुए राष्ट्रीय राजमार्ग की घोषणा की थी, उसकी डीपीआर भी जमा हो चुकी है। मेरी प्रार्थना है कि अधिकारियों को इसका निर्देश देकर शीघ्र इस काम को

शुरू करवाना चाहिए। गंगानगर से हमारे सांसद निहाल जी मौजूद हैं। इन्होंने भी अपनी तरफ से रिक्वेस्ट की है और मैं भी रिक्वेस्ट करना चाहती हूं कि सिरसा से एलेनाबाद से टिब्बी होते हुए नेशनल हाईवे बनाया जाए ताकि राजस्थान और हरियाणा का जो बार्डर है, वहां लोगों को लाभ मिल सके।

महोदय, मैं एक बात कहना चाहती हूं कि मैंने एक विडियो देखा, जिसमें हमारे पड़ोसी देश के वजीरेआज़म जिस तरह से हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी की नीतियों की बहुत बड़ी जनसभा में दाद दे रहे थे और बहुत बड़ी जनसभा में लोगों को कह रहे थे कि किसी में हिम्मत नहीं है और सभी की जान निकलती है कि इंडिया को कुछ कह सकें, लेकिन वे हमें धमकाते हैं। मुझे लगता है कि सभी को वह विडियो देखना चाहिए। उन्होंने मुक्त कंठ से माननीय प्रधान मंत्री जी की प्रशंसा करते हुए कहा है कि मैं दाद देता हूं कि हमारा पड़ोसी देश, हिंदुस्तान के प्रधान मंत्री अपने देश की जनता के लिए नीतियां बनाते हैं और इस बात के लिए हम सभी को प्रधान मंत्री जी की मुक्त कंठ से प्रशंसा करनी चाहिए। प्रधान मंत्री जी ने वर्ष 2014 से देश का नेतृत्व संभाला है।

उनकी नज़र यह है कि हम किस तरह से अपने देश को विश्व गुरु बना सकें। इसके सिवाय उन्हें सुबह से रात तक किसी चीज से कोई मतलब नहीं है और वे हमेशा यह सोचते रहते हैं कि कैसे जनता की नीतियों को ऐसा बना सकें कि अंत्योदय के माध्यम से अंतिम छोर पर भी बैठे आदमी को हमारी सरकार की सभी योजनाओं का लाभ मिल सके।

सभापति जी, एनएच-1 ग्रांट ट्रंक रोड के बारे में मैं कहना चाहती हूं कि हमें तीव्र गति से इसका काम करना चाहिए। मेरे खयाल से चंडीगढ़ से दिल्ली के लिए कम से कम 12-15 सालों से उसका काम चल रहा है और अभी तक खत्म नहीं हुआ है।… (व्यवधान) मंत्री जी आप जिस तरह से अपना पक्ष रखते हैं, मुझे लगता है कि सुप्रीम कोर्ट भी कंविन्स हो जाएगी, क्योंकि हमें अपने देश को विश्व गुरु की तरफ लेकर जाना है। माननीय प्रधान मंत्री जी के लिए मैं दो शब्द कहना चाहती हूं। उनकी कोशिश है कि आगे ही आगे बढ़ते जाओ और अपने देश को हम कैसे विश्व गुरु बना सकें, इसके लिए मैं बशीर बद्र जी के दो शब्द कहना चाहती हूं:

"जिस दिन से चला हूं मेरी मंजिल पर नज़र है

इन आंखों ने कभी मील का पत्थर नहीं देखा।"

***श्री सुधाकर तुकाराम श्रंगारे (लातूर):** मैं भारत सरकार द्वारा बजट में पेश की गई सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं। हमारी मोदी सरकार ने विगत सात सालों में सड़क परिवहन के विकास पर विशेष रूप से जोर दिया है। जिसके शुभ परिणाम अब नजर आने लगे हैं। सरकार ने इस साल के बजट में इस सड़क परिवहन मंत्रालय के लिए 1,99,108 करोड़ रूपयों का प्रावधान किया है जो पिछले साल के अनुमानित खर्वे से 68,000 करोड़ रूपए अधिक है।

सड़क क्षेत्र में सरकार ने लगातार निवेश को बढ़ाया है। सरकार के इस कदम से देशभर में न केवल सड़क परिवहन के आधारभूत ढांचे का बड़े पैमाने पर विकास हुआ है अपितु बड़ी संख्या में रोजगार और जीवनयापन के साधन उपलब्ध हो पाए हैं। सरकार के विगत सात सालों के समर्पित प्रयासों से भारत में सड़क नेटवर्क बढ़कर 59.49 लाख किलोमीटर हो गया है। सरकार अपने संकल्प के साथ पूरे देश भर में उच्च गति वाले अंतर्राष्ट्रीय गुणवत्ता के राजमार्गों का तेजी से निर्माण कर रही है।

यही नहीं, सरकार की ओर से वित्त वर्ष 2022-23 के लिए सड़क परिवहन क्षेत्र में बड़ी घोषणा की गई है। 2022-23 के दौरान 25 हजार किमी तक राष्ट्रीय राजमार्गों का विस्तार किया जाएगा। पीएम गति शक्ति के माध्यम से 2022-23 में सड़क परिवहन मास्टर प्लान को अंतिम रूप दिया जाएगा। शहरी क्षेत्रों में सार्वजनिक परिवहन के उपयोग में बदलाव को बढ़ावा देने के लिए शून्य ईधन नीति (Zero Fuel Policy) के साथ क्षेत्रों को विशेष गति देने का काम किया जाएगा।

---

* Speech was laid on the Table

बजट 2022 -23 से रोड़ ट्रांसपोर्ट क्षेत्र से जुड़े लोगों को बड़ी घोषणाओं सहित कई उम्मीद थीं, जिसे सरकार ने कुछ हद तक पूरा किया है। ये सभी कार्य काफी उत्साहवर्द्धक हैं।

सरकार परिवहन के अन्य तरीकों के निर्माण एवं विकास में भी पूरी ईमानदारी से कार्यरत है । इसमें और तेजी से कार्य सुनिश्चित करने हेतु शीघ्र ही राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम (National Ropeway Development Program) को सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में लिया जाएगा। उल्लेखनीय है कि पीपीपी मोड के माध्यम से चार स्थानों पर मल्टीमाडल लाजिस्टिक्स पार्कों (Multimodal Logistics Parks) के कार्यान्वयन के लिए 2022-23 में कान्ट्रैक्ट दिए जाएंगे। इसके अलावा सार्वजनिक संसाधनों (Public Resources) के पूरक के लिए वित्तपोषण के नवीन तरीकों के माध्यम से 20,000 करोड़ रुपये जुटाए जाएंगे। लोगों और सामानों की तेज आवाजाही की सुविधा के लिए 2022-23 में एक्सप्रेसवे के लिए पीएम गति शक्ति मास्टर प्लान (PM Gati Shakti Master Plan) तैयार किया जाएगा। इस प्रकार देश भर में एक साल के भीतर राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क (National Highway Network) का 2022-23 में 25,000 किलोमीटर तक विस्तार किया जाएगा। विदित हो कि सड़क परिवहन मंत्रालय ने पिछले वित्तीय वर्ष (2020-21) में करीब 12500 रोड का निर्माण कराया था. अर्थात् रोजाना औसतन 37 किमी रोड का निर्माण किया जा रहा है।

सरकार कनेक्टिविटी बढ़ाने के साथ ही साथ पर्यटन पर भी जोर दे रही है ताकि हमारे नौजवानों के लिए ज्यादा से ज्यादा रोजगार के अवसर उपलब्ध हों। बजट 2022-23 में कठिन पहाड़ी क्षेत्रों में पारंपरिक सड़कों के पसंदीदा पारिस्थितिक रूप से स्थायी विकल्प के रूप में राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम (National Ropeway Development Program) को पीपीपी मोड पर लिया जाएगा। इसका उद्देश्य पर्यटन को बढ़ावा देने के अलावा यात्रियों के लिए कनेक्टिविटी और सुविधा में सुधार करना है। वित्त वर्ष 2022-23 में 60 किलोमीटर लंबी आठ रोपवे परियोजनाओं के कान्ट्रैक्ट दिए हैं।

भारत के राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क में अगले तीन वर्षों में 25 प्रतिशत से भी अधिक की वृद्धि होने की संभावना है जो निश्चय ही प्रशंसनीय है. दरअसल केंद्र सरकार का लक्ष्य 2025 तक 2 लाख किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्गों को जोड़ने का है. भारत में पहले से ही 1.40 लाख किलोमीटर से अधिक का राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क है.

मैं अपने लातूर संसदीय क्षेत्र से संबंधित कतिपय सड़क परिवहन व राष्ट्रीय राजमार्ग से संबंधित निम्नलिखित समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं-

- National Highway no. 361 Pangaon to Kharola Pati 14.00 km Cement Cranking Road budget Rs. 80 crore has been submitted to the Union Government. Due to road condition, the traffic on this stretch of national highway is being hampered. As construction of only 14 km is pending, it is requested that this work may be taken up and constructed on priority basis.
- Ambajogai-Murud-Jagji-Yevati-Samudravani-Lohara-Ashtamod- Atnur is a National Highway approved in principle. It should be given the status of National Highway at the earliest and the facilities in accordance with National Highway may be provided at the earliest so that Ambajogai-Akkalkot-Ghangapur may be connected by the nearest route.
- The proposal to declare the stretch of National Highway No. 50 Togari-Devani-Shirur Anantpal-Arimod (72 km) as a sublink of National Highway No. 50 has been submitted to the Central Government for immediate approval. This may please be approved at the earliest.
- The proposal to give Nilanga-Lamjana (NH 548 B) stretch of National Highway No. 752K, the status of National Highway, has been submitted to

the Central Government for NH status. This approval is still pending. This may kindly be approved at the earliest.

- The remaining length connecting Turori - Kasarashirsi – Nilanga NH-65 to NH-63 should be declared as sublink of NH-65.
- State Road Barshi - Latur - Sonwati - Bori - Arimod - SH – 145 Barshi to Latur National Highway no. 63 has been declared as S.No. 145. This Road passes through Airport - PVR - Shivaji Chowk -Gandhi Chowk Gul Market - Shahu Chowk Shahu Chowk – Vivekananda Chowk Allotment of NH-63 should be kept as PVR - Shivaji Chowk - Gandhi Chowk - Gulmarket - Shahu Chowk - Vivekananda Chowk - Garud Chowk - Siddheshwar Mandir - Sai Naka. As announced on 25.11.2021, approval should be given for construction of four lane cement concrete road from Garud Chowk to Sai Naka 4 km.
- Four-laning of National Highway No. 63 Murud city (5 km)

लातूर संसदीय क्षेत्र की उपरोक्त मांगें काफी समय से लम्बित हैं। अत: अनुरोध है कि उपरोक्त मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर उनको स्वीकार कर बजट में उनके पूरा करने के लिए आवश्यक धनराशि का प्रावधान कर निधियां जारी की जाएं ताकि उपरोक्त सभी कार्यों को समयबद्ध ढंग से पूरा किया जा सके।

मैं एक बार फिर सड़क परिवहन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं तथा माननीय वित्तीय मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं कि उन्होनें देश में सड़क नेटवर्क को मजबूत करने के लिए इतनी भारी भरकम राशि का बजट में आबंटन किया।

श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटिल (सतारा): आदरणीय सभापति महोदय, मुझे मौका देने के लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। नितिन गडकरी साहब जैसे ही सभागृह में आए, मुझे पुरानी बातें याद आने लगी हैं । नागपुर के एनआईटी में मैं चेयरमैन था । तब गडकरी साहब महाराष्ट्र में पीडब्ल्यूडी मंत्री थे। सीमेंट रोड बनाने का जो काम था, उसे हम दोनों ने मिलकर वर्ष 1996 में काफी अच्छी तरह से किया था। उस समय मेरी इनसे यह उम्मीद थी कि गडकरी साहब केन्द्रीय मंत्री बनकर पूरे भारत में सीमेंट के रास्ते बनवाएं। मैं तीसरी बार इस सभागृह में आया हूं। मेरे क्षेत्र में कल रात मैं आदर्की गांव से लोणांद गांव जा रहा था। वहां जाते समय मुझे बहुत अच्छा लगा, क्योंकि जो विनती हमने की थी, उसे गडकरी साहब ने पूरा किया। वहां के इंजीनियर साहब को यह सूचना दी थी और अच्छा बन गया कि उस पर 80 किलोमीटर का वेग रहता है। मैंने ट्राई करके देखा कि 100 पर गाड़ी जाएगी या नहीं। 100 पर भी वह जाती थी। जैसे ही मैं लोणांद गांव पहुंचा, लोगों ने तालियां बजाकर मेरा स्वागत किया और मुझे धन्यवाद दिया। अच्छे काम करने वाले लोगों के लिए अच्छा ही कहना चाहिए। अत: मैं उन इंजीनियरों का अभिनन्दन करता हूं।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में पाटण तहसील में पाटण नगर के पास केरा नामक एक नदी है। उस नदी पर पुल का काम पिछले चार सालों से पूरा नहीं हो सका है। अभी तक केवल आधा काम ही हो सका है। अत: इस संबंध में मेरी विनती है कि वह काम जल्दी पूरा हो। एनएच-166ई बीजापुर से गुहागर तक एक रास्ता जाता है। कृष्णा नदी पर कराड शहर के पास एक पुल बन रहा है। दो-तीन साल हो गए हैं। यदि थोड़ी गति से काम करेंगे, तो अच्छा रहेगा।

महोदय, टोल नाके लिए मैं गडकरी साहब एवं संबंधित अधिकारियों से विनती करना चाहता हूं कि 20 किलोमीटर की एक त्रिज्या में जितने भी व्यापारी, काश्तकार हैं, उनको आने-जाने के लिए परमिट या पास दिया जाता है। कई लोगों को पास मिल रहा है, लेकिन कई लोगों को पास नहीं मिल रहा है। कोई एक ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए, जिससे कि वे जब अपना आधार कार्ड दें, जिसमें उनके गांव का नाम भी रहेगा, तो उनको मासिक पास कम दाम में दिए जाएं ताकि उनको आने-जाने में सुविधा हो सके।

महोदय, नैशनल हाईवे बनाने के कारण रास्ते की ऊंचाई बढ़ रही है। नैशनल हाईवे के रोड और गटर के डिजाइन में दुरुस्तीकरण करने की आवश्यकता है। काश्तकार, जिन खेतों में काम करते हैं, वे नीचे हैं। जो पानी पहले गटर में जाता था, वह नहीं जा पा रहा है। खेतों में पानी भर जाता है, जिस कारण काश्तकारों को फसल की पैदावार में काफी तकलीफ हो रही है। वह पानी नाले में जाए, नाले से नदी में जाए, इस संबंध में कुछ कार्य किया जाए, तो अच्छा रहेगा। मेरे एक गांव में दो टनल बन रहे हैं। गांव का नाम वेले तहसील वाई जिला सतारा है। यह पूर्व और पश्चिम की तरफ है। वहां अगर बड़ा पुल बन जाएगा, तो वहां हर दूसरे दिन जो एक एक्सिडेंट होता है, वह नहीं होगा।

राष्ट्रीय राजमार्गों पर बिजली के खंभे लगाए गए हैं। मैं कई दिनों से देख रहा हूँ कि खंभे बने हैं, दिये लगाए हैं, लेकिन दिए जलते नहीं हैं। हर जगह राष्ट्रीय महामार्ग पर जिधर-जिधर दिये लगाए गए हैं, वे क्यों लगाए हैं और वे क्यों नहीं जलते हैं? अगर इसका कुछ परीक्षण हो जाएगा और दिये रात को जलेंगे तो अच्छा रहेगा। एक बात और है कि राष्ट्रीय राजमार्ग के दाहिनी तरफ भी शहर है, बायें तरफ भी शहर है, अगर बड़ी लाइट, जो हम बड़ी हाई मास्ट लगाते हैं, मैंने कागल बेलगाम रोड पर देखा है, वहाँ हाई मास्ट लगाया है, जैसे ही मुड़ना होता है, बड़ी लाइट के कारण वाहन का सिग्नल दिखाई देता है। जो लोग हाइवे पर चलते हैं और हाइवे से उतरकर अपने गाँव, देहात में जाते हैं, बड़ी लाइट होने से वहाँ उनको तकलीफ नहीं होती है। वहाँ शौचालय की व्यवस्था भी हो गई है। महिलाओं और पुरूषों के लिए अलग-अलग व्यवस्था है। जितने भी हाइवे महाराष्ट्र में बन रहे हैं, अगर ये सभी व्यवस्थाएं वहाँ हो जाएंगी तो बहुत ही अच्छा होगा।

सबलेटिंग का मामला मेरे एक मित्र ने उठाया है। बड़ी कंपनियाँ हैं, वे कंपनियाँ करोड़ों रुपये का टेंडर लेती हैं, लेकिन दो किलोमीटर, तीन किलोमीटर, पाँच किलोमीटर का ठेका वे देते हैं और इसीलिए वे भी कमाते हैं, बड़े लोग भी कमाते हैं। मान लीजिए अगर 100 रुपये का कान्ट्रैक्ट है तो जगह पर 60 रुपये का माल भी नहीं पड़ता है और इसीलिए उनकी क्वालिटी खराब होती है। इसीलिए बड़ी कपनियों से कहना चाहिए कि आप सबलेट मत करो, आप अपने इंजीनियर बढ़ाओ,

अन्य कहीं से लोग लाओ और काम करो। खेडशिवापुर और आनेवाड़ी, तासवेड ये जो टोल नाके हैं, अगर जल्दी से वहाँ कुछ टोल लेने की यंत्रणा बिठाकर उसकी सुविधा बनाएंगे तो मैं आपका आभारी रहूँगा। पोलादपुर- सुरूर, यह मार्ग जो है, मुम्बई-गोवा और पुणे-बेंगलुरु को जोड़ने वाला एक रास्ता है, उसे राष्ट्रीय मार्ग का दर्जा देने की मांग है। अगर यह काम जल्दी से हो जाएगा तो वहाँ आसपास के महाबलेश्वर पांचगणी शहरों के लोगों को उसकी सुविधा होगी।... (व्यवधान) फॉरेस्ट के अधिकारियों से मिलूँगा।

सभापति जी आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ। श्री गडकरी जी कर्तव्यदक्ष मंत्री होने की वजह से और मेरे पुराने सहयोगी होने से मैं उनको शुभकामनाएं देते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूँ। धन्यवाद, जय हिन्द।

SHRI PRATHAP SIMHA (MYSORE): Sir, thank you for allowing me to speak on this very important subject, the Demand for Grant under the Ministry of Road Transport & Highways for 2022-23. I am really thankful to the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari *ji.* Perhaps, he is the only Minister who does not know how to say no. Whenever we visit him with a proposal, he will have a position; we will have a positive reply for all the problems. So, I thank him, on behalf of every Kannadiga across Karnataka.

Whenever I visit his house or his office, there is a quote on the wall of his office or residence. It is by the famous American President, John F Kennedy, Who said, “American roads are not good because America is rich, but America is rich because American roads are good." It is not just a slogan or a quote for him. For him, it literally means everything. He works towards it. That is the reason why we are seeing a lot of changes across the country. I am thankful to our beloved Prime Minister, Shri Narendra Modi *ji,* and our Minister, Shri Nitin Gadkari *ji.*

I would like to thank him once again for doubling the total length of highways in Karnataka in seven years. Earlier, the total length of national highways in Karnataka was 7,652 km., out of which NHAI is having 3,513 km. Sir, PWD NH Wing is having 4,139 km. After 2014, and specifically after 2015 till date, he has awarded 24 projects having a cost of Rs.26,255 crore with a length of 1,296 km., out of which, 633 km. have been completed. Sir, out of the projects to be awarded having a cost of Rs.4,728 crore, projects worth of

Rs.265 crore have already been awarded. Sir, in 2021-22, there are 12 projects having a cost of Rs.18,368 crore with a length of 499 km.

18.00 hrs

There are 36 projects which are at the DPR stage at an estimated cost of Rs. 48,437 crore. This shows the scale, size and speed of our Government and it shows the efficiency of our hon. Minister.

I am thankful to our beloved Prime Minister, Narendra Modi ji. He visited my constituency way back on 19th February, 2018, and announced a ten-lane highway between Mysuru and Bengaluru at an estimated cost of Rs. 6,400 crore. After three cost escalations, the cost has now gone up to Rs. 9,500 crore if you calculate the length of the road. Now, the Government is spending Rs. 9,500 crore. It may be the biggest project in the country. I am thankful to the hon. Minister. Recently, there was the cost escalation of Rs. 1,300 crore and the hon. Minister gave the approval for that also.

HON. CHAIRPERSON: If the House agrees, the time of the House may be extended up to 8 p.m. and the time for discussion on Demands for Grants for the Ministry of Road Transport and Highways is extended up to 7 p.m.

SHRI PRATHAP SIMHA: Recently, our hon. Minister, Shri Nitin Gadkari, gave the approval for the construction of a four-lane highway between Mysuru and Kushalnagar at an estimated cost of Rs. 4000 crore. We have already called the tender, but the technical bid needs to be opened which needs the approval of the hon. Finance Minister. I request the hon. Minister to speed up the

process and allow us to open the technical bid. He knows it and he will certainly help us.

Even for the Mysuru Ring Road which is about 43.5 kms, he has allowed us to upgrade it to National Highway. He gave us Rs. 160 crore for asphalting. Now, he has approved seven overbridges and underpasses around the Mysuru Ring Road. I am again thankful to him on behalf of every Mysurian.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI PRATHAP SIMHA: Sir, there are some projects which do not come under my constituency but they are very important for Karnataka. The stretch between Hassan and Maranahalli is about 45 kms. It is a concrete road which was approved in the year 2016. Its contract was awarded to a Spanish company, Isolux, which went bankrupt in between.

The district administration of Hassan did not allot the quarry because of which, even after six years, the project is still not complete. There is no sign of getting it completed in the near future. So, the hon. Minister should personally look into that matter. Here, the Member (Projects) *…*[*]. He must know it.

National Highway-212 connects Mysuru to Kozhikode in Kerala. It was completed in 2017. It was constructed under PWD National Highway Wing. The NHAI has already taken over the control but the cost escalation is around Rs. 200 crore which is not yet cleared. We have not yet been paid the compensation. That needs to be addressed.

---

[*] Not recorded

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI PRATHAP SIMHA: Sir, under PWD NH Wing, the Government of India allocated Rs. 4,277 crore for the year 2021-22, out of which, only Rs. 2,041 crore have been utilised. Who should be held responsible for this? The RO of Karnataka and the ADG who looks after the projects sitting in Transport Bhawan should be held responsible for this.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please conclude now.

SHRI PRATHAP SIMHA: Sir, I wanted to bring it to the notice of the hon. Minister. He has allotted so much of money for Karnataka but because of the lethargic attitude of the officials, it is not yet utilised.

Sir, there is one final issue and that is about the medians.

HON. CHAIRPERSON: How many final issues? Please conclude.

SHRI PRATHAP SIMHA: Sir there are three types of medians – raised medians, depressed medians, and Jersey barriers. Nowadays we are constructing raised medians. The height of these raised medians is just 0.75 feet. … (*Interruptions*)

*[*]**श्री सुमेधानन्द सरस्वती (सीकर):** माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की दृढ नेतृत्व वाली सरकार ने भारत की समग्र रूप से, अर्थव्यवस्था को तेजी से सुदृढ़ करने तथा वर्तमान में इस अर्थव्यवस्था का पटरी पर आना हमारे देश की सुदृढ आघारभूत क्षमता को दर्शाता है।

बजट 2022-23 से रोड ट्रांसपोर्ट क्षेत्र से जुड़े लोगों को बड़ी घोषणाओं सहित कई उम्मीदे थीं, जिसे सरकार ने बहुत हद तक पूरा किया है। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय मंत्री श्री नितिन गड़करी जी ने देश में सड़को का जाल सा बिछा दिया है। आज देश में अनेक नेशनल हाइवे इस सरकार ने बनवायें जिनसे देश का पूर्व से पश्चिम, उत्तर से दक्षिण सड़को के माध्यम से जोड़ा गया है।

राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम National Ropeway Development Program को सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में लिया जाएगा। माननीय वित्त मंत्री श्रीमति सीतारमण ने संसद में 2022-23 का बजट पेश करते हुए इसकी घोषणा करते हुए कहा कि पीपीपी मोड के माध्यम से चार स्थानों पर मल्टीमाडल लाजिस्टिक्स पार्कों (Multimodal Logistics Parks) के कार्यान्वयन के लिए 2022-23 में कान्ट्रैक्ट दिए जाएंगे। सार्वजनिक संसाधनों (Public Resources) के पूरक के लिए वित्तपोषण के नवीन तरीकों के माध्यम से 20,000 करोड़ रुपये जुटाए जाएंगे। लोगों और सामानों की तेज आवाजाही की सुविधा के लिए 2022-23 में एक्सप्रेसवे के लिए पीएम गति शक्ति मास्टर प्लान (PMGati Shakti Master Plan) तैयार किया जाएगा। मोदी जी की सरकार राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क (National Highway Network) का 2022-23 में 25,000 किलोमीटर तक विस्तार करेगी।

देश को सड़कों के माध्यम से जोड़ने के लिए वर्ष 2022-23 में एक्सप्रेस मार्ग के लिए पीएम गतिशक्ति मास्टर प्लान तैयार कर रही है ताकि लोगों और वस्तुओं का अधिक तेज मूवमेंट हो सके।

[*] Speech was laid on the Table

माननीय नितिन गडकरी जी ने कठिन पहाड़ी क्षेत्रों में पारंपरिक सड़कों के पसंदीदा पारिस्थितिक रूप से स्थायी विकल्प के रूप में राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम (National Ropeway Development Program) को पीपीपी मोड पर ले रहे है। जिसका उद्देश्य पर्यटन Tourism को बढ़ावा देने के अलावा यात्रियों के लिए कनेक्टिविटी और सुविधा में सुधार करना है। श्रीमति निर्मला सीतारमण ने वित्त वर्ष 2022-23 (Financial year 2022-23) में 60 किलोमीटर लंबी आठ रोपवे परियोजनाओं (Ropeway Projects) के कान्ट्रैक्ट दिए हैं।

प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में सड़क एवं परिवहन मंत्री माननीय श्री नितिन गडकरी जी ने पिछले 7 सालों में मेरे लोकसभा क्षेत्र में विभिन्न हाईवे बनवाए। करोड़ों अरबों रुपए मेरे लोकसभा क्षेत्र में सड़क बनवाने में खर्च किया। अभी हाल ही में सीआरआईएफ स्कीम के तहत 100 करोड़ रुपए का बजट आवंटित किया है। आगे भी करोड़ों रुपए क्षेत्र में सरकार का खर्च करने का प्लान है।

लेकिन मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि मेरे लोकसभा क्षेत्र में सालासर खाटू श्याम जी ऐसे महत्वपूर्ण धार्मिक स्थल है जिनमें साल भर में करोड़ों लोग दर्शनों के लिए आते हैं। अत: रीगेल से खाटू श्याम जी व मढा मोड से खाटू श्याम को फोर लेन किया जाये।

अगर NH8 के कोटपूतली से वाया नीमकाथाना होते नागौर के लिए नेशनल हाईवे बनाया जावे तो शेखावाटी के लोगों सहित नागौर जोधपुर के लोगों को दिल्ली के लिए सीधा रास्ता मिल पाएगा। अत: मेरा निवेदन है कि इस मार्ग को शीघ्र फोर लेन किया जाये। आशा है कि माननीय मंत्री जी मेरी मांग पर अवश्य ध्यान देंगे।

श्री भोला सिंह (बुलंदशहर): सभापति महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांग पर बोलने का अवसर दिया।… (व्यवधान) मैं आदरणीय मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा जिन्होंने हमेशा हम नए सांसदों के लिए, जो भी हमारी मांगे हुईं, उनको पूरा करने के लिए मंत्री जी ने कभी मना नहीं किया और पॉज़िटिव वे में उनको पूरा करने का काम किया। मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र बुलन्दशहर से मेरठ के लिए एनएच-235 की बहुत सीमेंटिड रोड बहुत ही कम समय में माननीय मंत्री जी के द्वारा बनायी गयी है। वर्ष 2014 से 2019 के समय शिलान्यास भी हुआ और लोकार्पण भी माननीय मंत्री जी ने किया। इसलिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। हमेशा एक ऊर्जा माननीय मंत्री जी के माध्यम से हमें मिलती है। हम देखते हैं कि जब अप्रैल, 2014 में देश में मात्र 91 हज़ार, 287 किलोमीटर के हाईवे बनाए गए थे, वहीं आज वर्ष 2022 में 1 लाख 83 हजार, 101 किलोमीटर हाइवे पूरे देश में बनाए जा चुके हैं। 'भारत-माला' परियोजना के अंतर्गत 24,800 किलोमीटर एक्सप्रेस-वे माननीय मंत्री जी के द्वारा बनाए गए। हम देखते हैं कि हमारे राज्य मंत्री आदरणीय जनरल वी.के. सिंह साहब भी बैठे हैं, जो गाजियाबाद से सांसद हैं और दिल्ली एनसीआर का पूरा डेवल्पमेंट जो सात सालों में हमने देखा है, चाहे वह दिल्ली से मेरठ के लिए हाइवे हो, चाहे मुरादाबाद के लिए हो, चाहे ईस्टर्न पेरिफेरल हो, या वेस्टर्न पेरिफेरल हो। इतनी तेज़ गति से और इतनी अच्छी गुणवत्ता के साथ में जो कार्य हुए हैं, उसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का आभार और अभिनंदन करता हूँ। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में इतनी तेज़ गति से सरकार ने काम किए और कोविड-19 महामारी होने के बावजूद भी न तो विकास के कामों में कोई रुकावट हमें देखने को मिली और न ही बजट में कोई गिरावट देखने को मिली।

इसके साथ-साथ मैं धन्यवाद करते हुए अपने दो-तीन विषय माननीय मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। मंत्री जी, जब आप बुलन्दशहर लोकार्पण और शिलान्यास करने आए थे, तब कुछ उम्मीदें बुलन्दशहरवासियों की थी और आपने उनकी घोषणा भी की थी, लेकिन कोविड की वजह से वह काम पूरा नहीं हो पाया था, सर्वे का काम तो शुरू हुआ था। बुलन्दशहर से डिबाई, जो

अलीगढ़-बदायूं राजमार्ग को जोड़ता है, 55 किलोमीटर की सड़क की मांग थी। एक बुलन्दशहर-सियानागढ़ से जो दिल्ली-मुरादाबाद हाइवे को जोड़ता है, उसके सर्वे का काम हुआ था। दूसरा, एनएच-235, एनएच-91 और बुलन्दशहर से जो मार्ग जरोरा जाता है, उसके लिए, बुलन्दशहर से अनूपशहर, बुलन्दशहर से सियाना, इन सब मार्गों को जोड़ने की अति आवश्यकता हमारे क्षेत्र में है। बुलन्दशहर में अंदर बहुत बड़ा जाम लग जाता है, उसके लिए एक रिंग रोड की आवश्यकता है। आपसे तब भी हमने अनुरोध किया और एक बार पुन: अनुरोध करता हूँ कि अगर उस रिंग रोड को बनाने की स्वीकृति आप दे देंगे तो अच्छा होगा। मैंने मंत्रालय में देखा कि स्वीकृति आपके यहां से गई हुई है, शायद उसमें कोई टेक्नीक्ल प्रॉब्लम है। सर, उस टेक्नीकल प्रॉब्लम को क्लियर करा कर उसे दे देंगे तो पूरी बुलन्दशहर की जनता को जाम से निजात मिलेगी। सिर्फ बुलन्दशहर ही नहीं, जो लोग दिल्ली से बदायूं जाते हैं, मुरादाबाद जाते हैं, या गढ़सारणे जाते हैं, उन लोगों को भी जाम से लाभ मिलेगा और जाने के लिए विकास के रास्ते खुलेंगे। तीसरा, एनएच-235, जो बुलन्दशहर से मेरठ आपने बनाया है, वहां एक गांव जैनपुर बुलन्दशहर से निकल कर ही पड़ता है।

यह गांव रोड के दोनों साइडों में बसा हुआ है। स्कूल दूसरी साइड में है, मंदिर दूसरी तरफ है। बच्चों को आने-जाने में असुविधा होती है। सर, वहां पर एक ओवरब्रिज बनाने के लिए मैं आपसे आग्रह करता हूँ। सर, हमारी सरकार ने जेवर में एयरपोर्ट बनाया है और बुलन्दशर से ककोड़ होते हुए, जो गौतम बुद्ध नगर के माननीय सांसद डॉ. महेश शर्मा जी का क्षेत्र पड़ता है, जो दोनो-तीनों जिलों को कवर करता है, अगर वहां पर उसको बड़ा कर के चौड़ीकरण कर देंगे तो लोगों को आने-जाने में सुविधा मिलेगी और वहां का विकास भी होगा।

सर, आपसे आग्रह है कि एनएच-91 जो गाजियाबाद-लालकुआं से बुलन्दशहर, दादरी टोल से लेकर अलीगढ़ टोल तक जाता है, वहां पर कुछ गड्ढे बरसात के समय में हुए थे। मैंने माननीय जनरल वी.के. सिंह से इसके लिए आग्रह किया था तो वे गड्ढे तो भर गए हैं, लेकिन उन गड्ढों को भरने के लिए जो पैच लगाए हैं, वे रोड से ऊंचे हो गए हैं, इसलिए लोगों को जाने में भी समय

अधिक लगता है और उस पर दुर्घटनाएं भी काफी होती हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि उसको अतिशीघ्र ठीक कराने के आदेश दें ताकि वह ठीक हो जाए।

सभापति जी, मैं एक बार फिर आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

DR. THOL THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM): Sir, I would like to speak in Tamil.

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI): There is no interpretation.

HON. CHAIRPERSON: Dr. Thol, please sit down. We will call you later because there is no interpretation.

***SHRI RAJA AMARESHWARA NAIK (RAICHUR):** Hon'ble Chairperson Sir, thank you very much for allowing me to speak on the demands for grants under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for the year 2022-23.

Sir, development of Highways are given importance in our country as it is done in all other developing countries. Our former Prime Minister late shri Atal Bihari Vajapayee ji believed that construction of roads will ensure the progress of the nation. He introduced the Golden Quadrilateral project to connect the major metro cities of India. Under this popular scheme he emphasized the construction of Four lane and Six lane roads to connect various cities of the country within a short span of time.

---

* English translation of the speech originally delivered in Kannada.

Another significant achievement of late shri Atal Bihari Vajapayee ji was Pradhan Mantry Gram Sadak Yojana(PMGSY) to connect all the villages with roads. Now our beloved hon'ble Prime Minister shri Narendra Modi ji is taking forward the legacy. Our hon'ble Minister shri Nitin Gadkari ji is doing his best to give the country better roads and highways. I would like to state that our government has successfully constructed the Quadrilateral Road connecting Bijapur and Solapur single lane of 25 kms, within 18 hours. It has created world record. Nearly 22 access controlled greenfield national highways being executed. It is targeted to increase the length of NHs to 2 lakh kms by 2025 under Bharatmala Pariyojana. In the border of Karnataka, from my Lok Sabha constituency Raichur-Sollapur- Kurnool-Chennai 6 lane NH-156 access controlled Greenfield national highway section is taken up with the cost of Rs.927 crores.

The tender is already floated for this project. I congratulated the hon'ble Prime Minister and also hon'ble Minister shri Nitin Gadkari ji for their support.
My Lok Sabha constituency Raichur comprises Yadgir district also and placed in the Aspirational district list. It also got special status under the 371J of the Constitution of India. There are many sub divisions of NHs are established in Kalburgi, Bijapur and Hospet. So, I would like to make a special request to set up a division in Raichur itself. Krishna Bridge under four lane highway connecting Karnataka and Andhra state is already started.

Similarly, the projects like NH 167 and NH 150 works are completed and people of the region are getting the benefits of the connecting roads and highways. I express my heartfelt thanks to our ministers for their cooperation.

I would like to make a few requests to give priority for the construction NH 50 A connecting Jewargi- Shrirangapatna- Sindhnur- Lingsur-Maski, Under Bharath Mala scheme Belagaum- Hyderabad- Raichur, NH 167 roads, construction of Attigudu- Tinthini Bridge under NH 150A , Bypass road in Yadgir city and other CRF roads should be given top priority to sanction these projects as early as possible with sufficient funds to facilitate the people of Aspiratinal districts. I once against request to allocate adequate funds for the overall development of my region. With these few words I support the demands for grants and conclude my speech sir.

Thank you.

श्री दिलीप शइकीया (मंगलदोई): सभापति महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग और सड़क परिवहन मंत्रालय के डिमांड फॉर ग्रांट के विषय पर मुझे बोलने का मौका मिला है, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

महोदय, मैं सड़क परिवहन मंत्री माननीय श्री नितिन गडकरी जी के सामने कुछ विषय रखना चाहूँगा। मैं इस विषय को पहली बार नहीं उठा रहा हूँ, बल्कि इससे पहले भी इस विषय को उठा चुका हूँ।

महोदय, मैं देश के यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और आदरणीय सड़क परिवहन मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, विशेष कर नॉर्थ-ईस्ट में आज शांति और प्रगति का वातावरण कायम है, इसका कारण देश के प्रधानमंत्री जी की नॉर्थ-ईस्ट के इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट के प्रति

सोच है। रोड कम्युनिकेशन तथा परिवहन के मामले में जितना योगदान पिछले सात सालों में हुआ, उतना कांग्रेस के 70 सालों के शासन में नहीं हुआ। इन सात सालों में नॉर्थ-ईस्ट के सभी राज्य नेशनल हाइवे से जुड़ गए हैं। आज पूरा नॉर्थ-ईस्ट शांति के पथ पर आगे बढ़ रहा है। वहाँ पीस तथा प्रॉस्पेरिटी आगे बढ़ रही है। वहाँ इनसर्जेंसी खत्म होगी, वहाँ अनरेस्ट खत्म हो रहा है। इसका कारण अगर हम विशेष तौर पर बताएं तो रोड कम्युनिकेशन सेक्टर में पिछले सात सालों में जितना विकास हुआ है, उसमें एक बड़ा कंट्रीब्यूशन हमारे प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में हुआ है।

सभापति महोदय, कभी हम एक स्लोगन सामने रख कर चुनाव लड़ते थे। वह स्लोगन बिजली, पानी और सड़क हुआ करता था। आज हमारे सामने बिजली भी है। हमें 24 ऑवर्स बिजली मिल रही है। आज हमें जल जीवन मिशन के माध्यम से पानी भी भरपूर मिल रहा है। आज हम लोग सड़क के मामले में भी सेल्फ रिलाएंट होने जा रहे हैं। आज जब हम चुनाव लड़ते हैं तो एक्सप्रेस-वे तथा हाइवे के लिए चुनाव लड़ते हैं। इसके साथ ही हम सुपर एक्सप्रेस-वे का विषय भी लेकर चुनाव लड़ते हैं। अगर इसके लिए किसी की प्रशंसा करनी है तो हम लोग देश के प्रधानमंत्री जी और माननीय नितिन गडकरी जी की प्रशंसा करते हैं।

महोदय, आज नॉर्थ-ईस्ट में विकास की जो बड़ी उपलब्धियाँ हैं, चाहे सड़क परिवहन हो, नेशनल हाइवे हो, इसके लिए मैं नितिन गडकरी जी का बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। विश्व का सबसे बड़ी नदी द्वीप माजुली है। आजादी के बाद से ही यह डिसकनेक्ट हुआ करता था। वहाँ कोई सड़क नहीं थी, कोई ब्रिज नहीं था। आज माजुली-कामेत, जोरहाट-माजुली, निमाटी-माजुली ब्रिज का शिलान्यास हुआ। उस ब्रिज का काम जोरदार ढंग से चल रहा है। आज माजुली के लोग बहुत खुश हैं। अगर हम पूरे नॉर्थ-ईस्ट में देखें तो काजीरंगा नेशनल पार्क वर्ल्ड की एक हेरिटेज साइट है। यह वर्ल्ड का सबसे बड़ा रिजर्व फॉरेस्ट है। माननीय नितिन गडकरी जी ने काजीरंगा नेशनल पार्क के ऊपर से काजीरंगा एलिवेटेड कॉरिडोर की मंजूरी दी है। इसके लिए मैं प्रधानमंत्री जी के साथ-साथ नितिन गडकरी जी को भी बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं अपनी कांस्टीट्युएंसी के दो विषयों के बारे में बोलना चाहता हूं। मेरी कांस्टीट्युएंसी में कुरुआ नारंगी एक ब्रिज ब्रह्मपुत्र के ऊपर बनना है, उसका डीपीआर का काम चालू है। मैं आपसे आग्रह करता हूं, निवेदन करता हूं कि कुरुआ नारंगी ब्रिज का जल्द से जल्द डीपीआर तैयार करके उसको बनाना शुरू करना चाहिए। एनएच-15, बाईहाटा चारियाली से जामुगुरीहट तक 182 किलोमीटर टू लेन है, इसको अगर फोर लेन में बदला जाए तो पूरे अरुणाचल प्रदेश, चाइना के साथ हमारा पूरा संपर्क हो सकता है।

तीसरा विषय, मेरे यहां गोरेश्वर-माजबात-उदालगुरी में रेलवे ओवर ब्रिज दिया गया है। वहां फुट ओवर ब्रिज बनाकर, वहां के लोग जो परेशानियों का सामना कर रहे हैं, उसका एक समाधान माननीय नितिन गडकरी जी के सामने मैं रखता हूं। ईस्ट-वेस्ट कोरीडोर, जो अभी 35 किलोमीटर बाकी है, डिमा हासाओ सैक्टर में, उसका भी काम अगर इसी साल में संभव हो तो उसे कंप्लीट करके ईस्ट-वेस्ट कोरीडोर का काम पूरा किया जाए।

***श्री जुगल किशोर शर्मा (जम्मू):** मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग पर अपने विचार रखता हूं।

इस मंत्रालय के काम की जितनी चर्चा की जाए और इस मंत्रालय की जितनी प्रशंसा की जाए. वह कम होगी।

मैं आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, आदरणीय श्री नितिन गडकरी जी को धन्यवाद देता हूँ। इन्होंने विगत् सात साल में, परिवहन के क्षेत्र में, सड़कों पर विशेष रूप से जोर दिया और पूरे भारत में सड़कों का एक जाल बिछाया। मैं सम्माननीय भारत रत्न अटल बिहारी वाजपेयी जी को याद करता हूँ, जिन्होंने प्रधानमंत्री सड़क योजना शुरू की और हमारे गांवों को जोड़ा मैं एक ग्रामीण पृष्ठभूमि से आता हूँ। उस समय हम लोग काली सड़कें देखते थे, उस समय श्री अटल जी ने गुजरात का नैशनल हाइवे बनाया, बाद में आदरणीय मोदी जी और श्री गडकरी जी

---

* Speech was laid on the Table

ने पूरे देश में हाइवेज के निर्माण का कार्य किया। भारत की जो परिकल्पना थी, वह हमारे सामने पेश की। एक दिन ऐसे भी दिन थे कि जम्मू कश्मीर राज्य में रोड कहीं कहीं दिखाई पड़ती थीं वो भी हर जगह गड्ढे या पानी से लबालब भरी हुई मिलती थी हर जगह सड़कें टूटी फूटी हालत में रहती थीं | मैं माननीय नितिन गडकरी जी का धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जबसे भाजपा की सरकार आई है जम्मू कश्मीर ही नहीं पूरे भारत वर्ष में आप कहीं भी देखें रोड ही रोड बने हुए हैं, छोटे छोटे गाँव तक रोड पहुंच गए हैं।

वह दिन ज्यादा दूर नहीं है जब जम्मू से श्रीनगर होकर लेह- लदाख तक का सफ़र कम समय में पूरा किया जा सकेगा।

जम्मू कश्मीर पर्यटन नगरी है | यहाँ का प्राकृतिक सौन्दर्य देश-विदेश के लोगों को खूब आकर्षित करता है इसी को ध्यान में रखते हुए केंद्रीय सड़क परिवहन व राजमार्ग मंत्रालय द्वरा सभी मौसम के अनुकूल सड़क और सुरंग निर्माण के कार्यों को प्राथमिकता दी गई | 2014 तक एनएच की लम्बाई सिर्फ 1,695 किमी थी साल 2021 तक लम्बाई चार गुनी बढ़ गई है | चेनानी नाशरी, जोजिला जैसे सुरंग मार्ग पर्यटकों के लिए कश्मीर की यात्रा सुगम करेंगे वंही सड़क और सुरंग निर्माण से स्थानीय लोगों की समस्या भी हल होगी | जम्मू कश्मीर सड़क निर्माण पर कई हजार करोड़ रु. खर्च करने की योजना है।

पर्यटन स्थलों, सीमा क्षेत्र, आदिवासी और पिछड़े क्षेत्रों को जोड़ा जा रहा है | सड़क, रेल और बंदरगाह के बीच सम्पर्क बढाए गए हैं | इसके माध्यम से सामाजिक आर्थिक विकास के साथ लोगों के लिए रोजगार के नए अवसर पैदा हुए हैं । मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि, जम्मू से अखनूर और अखनूर से पूँछ तक का राष्ट्रीय राजमार्ग का कार्य काफी तेजी गति से चल रहा है जिसमे कई सुरंगे भी बनाई जा रही हैं जिससे कई किलोमीटर का सफर कम समय में पूरा हो जायेगा जिससे इंधन और साथ ही समय की भी बचत होंगी।

CRF के माध्यम से बहुत सारे रोड्स और ब्रिज का काम शुरू हुआ था लेकिन अब फंड्स की कमी की वजह से काफी काम मंद गति से चल रहे हैं या रुके पड़े हुए हैं। जैसे कोटरंका से

खवास का रोड या साम्बा से सुम्भ का रोड और जोडीयाइन्धिपतन से प्रगवाल(जिला जम्मू) का पुल।

अत: प्रार्थना है कि इसके अलावा भी जो काम रुके हुए हैं, इन सब को जल्द से जल्द पूरा करने के लिये धनराशि उपलब्ध कराई जाये।

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): आदरणीय सभापति महोदय, मैं आपका अत्यन्त आभारी हूं कि आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की 2022-23 की अनुदान की मांग का समर्थन करने का मौका दिया है। बजट में मंत्रालय को 1 लाख 99 करोड़ रुपये का आबंटन हुआ है। मैं माननीय प्रधान मंत्री, आदरणीय मोदी जी और आदरणीय गडकरी जी का अत्यन्त आभारी हूं कि उन्होंने देश के उन क्षेत्रों की अपेक्षा पूरी की है जो वर्षों से विकास की राह देख रहे थे। आज सदन में कुछ सड़कों की बात आई, जो 17 सालों से पेंडिंग हैं, कुछ सड़कों की बात आई कि शायद चौथी इंडस्ट्रियल क्रांति का इंतजार हो रहा है। मैं जो कहानी सुनाना चाहता हूं, शायद वह अतिश्योक्ति लगेगी, लेकिन मैं ऐसे क्षेत्र से आता हूं, जहां 360 सालों से सड़क का इंतजार हो रहा है। हो सकता है कि 360 साल अतिश्योक्ति लगे। औरंगजेब के समय दाऊद खान को जब पलामू विजय का मौका मिला था, तब पटना से पलामू जाने में अप्रैल से दिसम्बर हो गया था। ब्रिटिश पीरियड में, उसका डाक्यूमेंट मेरे पास है, मैं उस डाक्यूमेंट को कोट करना चाहूंगा। पलामू गजट में यह डाक्यूमेंट है। इसके एडीटर पी. सी. राय चौधरी हैं। यह 1961 का एडीशन है।

The first proper road made by the Government was laid down in 1863 when the American Civil War had interrupted the cotton trade and it was desired to provide an outlet for the cotton grown in Palamau and Sirguja. This road was intended to join Daltonganj with the Grand Trunk Road via Sherghati, a distance of 70 miles and was called the Bihar Cotton Road. But this road was never completed.

यह 160 साल पुरानी मांग थी। हमारी तरफ लोग आशा भरी नजरों से देख रहे थे। इसको पूरा करने के लिए मैं आदरणीय नितिन गडकरी जी को अत्यन्त बधाई दूंगा और पूरे क्षेत्र की जनता की ओर से कहूंगा कि हम सब आपके आभारी हैं कि आपने इसको सैद्धांतिक मंजूरी दी है। डाल्टनगंज एनएच 39 पर मनातू, रानीगंज, इमामगंज, सरघाटी होते हुए, जिसमें झारखंड की

लंबाई 72 किलोमीटर और बिहार में 58 किलोमीटर है, इस रोड की जो सैद्धांतिक स्वीकृति दी है, इसके लिए हम सब आभारी हैं।

यह इसलिए भी आवश्यक है कि हमारे लिए यह सड़क सिर्फ सड़क नहीं हैं, यह हमारे लिए हमारे संघर्ष की कहानी है, हमारे लिए हमारी संस्कृति का प्रदर्शन है। यह सड़क हमारे शौर्य और वीरता की भी परिचायक है। 1857 की क्रांति में जब पूरे देश में क्रांति समाप्त हो गई थी, तब भी पलामू और चतरा की धरती 1860 तक लगातार लोहा लेती रही। इस सड़क के माध्यम से जो जुड़ने वाला है, वह हमारे क्षेत्र के वीर चेरो राजा और वीर भोक्ता बंधु नीलांबर, पीतांबर की शहीद भूमि को छूता हुआ जाएगा।

इसके साथ ही साथ माननीय गडकरी जी ने हमारे क्षेत्र में अभी हाल ही में ग्रीन एक्सप्रेस-वे घोषित किया है, हम उसके लिए भी आपके आभारी हैं। चन्दौली से वाराणसी को जाने वाला ग्रीन एक्सप्रेस-वे है, जिसमें लगभग 74 किलोमीटर यह चतरा जिले से गुजरने वाला है। इसके लिए भी हम आपके आभारी हैं।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि यहां का कण-कण एक इतिहास लिखने वाला है। आज जबकि सदन में माननीय संस्कृति मंत्री भी उपस्थित हैं। मैं माननीय गडकरी जी के साथ-साथ संस्कृति मंत्री जी से भी आग्रह करना चाहूंगा कि इस क्षेत्र की वर्षों से जो उपेक्षा हुई है, आप उसको उजागर करें। देश के अनेक हिस्से में अनेकों कश्मीरी फाइल अभी भी उद्घाटित होने के लिए इंतजार कर रही हैं। उसकी जरूरत भी है।

इसके साथ ही मैं माननीय गडकरी जी को धन्यवाद दूंगा। जहां वर्ष 2004 से 2014 में झारखंड के अंदर कुल 201 किलोमीटर राजमार्ग बने और 2190 करोड़ रुपये खर्च हुए, वहीं वर्ष 2014 से 2022 तक कुल 718 किलोमीटर राजमार्ग बने और लगभग 10,646 करोड़ रुपये खर्च किए गए।

मेरे पास कहने को बहुत कुछ है। लगभग 11 सड़कें हैं, जिसमें रातु से ठाकुर गांव होते हुए बगरा से लेस्लीगंज, दुबियाखांड से छत्तीसगढ, जसपुर से महुआडाँड़, चतरा से चौपारन, पांकी से

बालूमाथ, जोरी कलां से प्रतापुर, हंटरगंज से सुल्ताना होते हुए लगभग 11 से अधिक सड़कों की सैद्धांतिक रूप से स्वीकृति मिली है। इसके साथ ही आपने चतरा बाइपास और लातेहार बाइपास की स्वीकृति भी दी है। इससे आने वाले समय में हमारी संस्कृति के साथ-साथ समृद्धि भी बढ़ेगी। हम निश्चित रूप से आपके शुक्रगुजार हैं। मैं अपनी बात सिर्फ एक बात कह कर समाप्त करूंगा।

महोदय, मैं आपका आश्रय चाहूंगा।

हजारों साल नर्गिश अपनी बे-नूरी पे रोती है

बड़ी मुश्किल से होता है चमन में दीदा-वर पैदा

इसलिए हम आपके आभारी हैं कि आपने उस क्षेत्र की जनता के महत्व को समझा है और हमारी आकांक्षाओं को स्वर दिया है। मैं इसलिए समय चाहता हूं कि यह 160 साल की दास्तां है। 160 साल से सड़क नहीं बनी, 80 साल से रेलवे लाइन पेन्डिंग रही, 40 साल से सिंचाई की योजनाएं पेन्डिंग रहीं। आप बताएं कि वहां उग्रवाद नहीं पैदा होगा तो क्या पैदा होगा?

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय गडकरी जी को उस क्षेत्र की जनता की ओर से धन्यवाद देता हूं।

*__श्री राकेश सिंह (जबलपुर):__ मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांग पर अपने विचार रखता हूँ।

हमें इस बात का गर्व है कि भारत का नेतृत्व ऐसे चौकीदार के हाथ में है जिन्होंने भारत को न केवल विकास के पथ पर अग्रसर किया है, बल्कि एक नई उंचाई दी है, पूरे विश्व में विकास की नई दिशा और सीख भी दी है। हमें इस बात पर भी गर्व है कि हमारे सड़क परिवहन मंत्रालय की बागडोर यशस्वी प्रधानमंत्री जी ने ऐसे व्यक्ति के हाँथ में दी है जिसने भारत के सड़क और राजमार्ग की तस्वीर ही बदल दी है। उन्हें सिर्फ सड़कों के बेहतर निर्माण, रख रखाव ही नहीं बल्कि सड़कों के सांस्कृतिक महत्व के प्रति भी गहरी समझ और रूचि है।

हम सब यह जानते हैं कि जब से भारतीय जनता पार्टी की सरकार केंद्र में आई है और मंत्रालय की जिम्मेदारी जब से माननीय गडकरी जी के हाथ में आई है, तब से सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने रिकॉर्ड स्थापित किया है। न केवल राजमार्ग के विभिन्न प्रोजेक्ट्स समय पर पूरे हुए हैं, बल्कि राजमार्गों के निर्माण में तीव्रता से काम भी हुआ है।

भारत जैसे विविध संस्कृति वाले देश में सड़कों का महत्व सदियों से रहा है और सड़कें मानव इतिहास की सबसे अहम् जरुरत होने के साथ साथ विकास का प्रमुख मानदंड भी है।

मै यहाँ बताना चाहता हूँ कि आजादी के बाद से कांग्रेस की सरकार केंद्र में ज्यादातर समय तक रही और उन्होंने अन्य प्रमुख कार्यों की तरह सड़कों के प्रति भी उपेक्षा की। सड़कों के प्रति देश में पहली बार आदरणीय स्व. अटल जी के समय अधिक ध्यान दिया जाना शुरू हुआ।

स्वर्णिम चतुर्भुज जैसे विशाल प्रोजेक्ट को आरम्भ कर स्व. अटल जी ने देश को एक सूत्र में पिरो दिया। उसके बाद हमने देखा है और इस बात के हम सब साक्षी हैं कि माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेंद्र मोदी जी की सरकार आने के बाद से सड़क परिवहन और राजमार्ग का

* Speech was laid on the Table

कायाकल्प हुआ और यह सडकों के स्वर्णयुग के रूप में भविष्य में भी जाना जाता रहेगा। यह बातें आंकड़ों के आधार पर भी प्रमाणित हुई हैं।

प्रमाणिक आंकड़ों के आधार पर बात की जाय तो, यू पी ए की सरकार में जहां केवल 11 किलोमीटर प्रतिदिन सड़कें बनती थीं वहीं आज सड़क निर्माण की तेजी रिकॉर्ड स्तर पर है, प्रतिदिन करीब 37 किलोमीटर की रफ्तार से सड़कें देश में बन रही हैं। केंद्र में माननीय मोदी जी के नेतृत्व में हमारी सरकार आने के पहले अप्रैल 2014 तक जहां राजमार्गों की लंबाई 91 हजार 287 किलोमीटर थी, वह आज सात वर्षों में ही बढ़कर डेढ़ लाख के करीब हो गई।

यह कितना सुखद आश्चर्य है कि मात्र सात वर्षों में राजमार्गों की लम्बाई 50 प्रतिशत से आधिक बढ़ गई। साथ ही सड़क निर्माण का बजट व्यय भी 5 गुने से अधिक बढा।

आज देश में सड़क निर्माण की दिशा में जो बड़े प्रयास हो रहे है उसमें केवल आधुनिक तकनीक ही नहीं बल्कि मानवीय संवेदना भी कूट-कूट कर भरी है।

मै मध्य प्रदेश का एक उदाहरण देना चाहता हूँ, जहां सिवनी से नागपुर तक गुजरने वाले राजमार्ग करीब 30 किलोमीटर तक घने जंगलों से होकर गुजरता है। हाईवे से किसी जानवर का नुकसान न हो इसे रोकने के लिए पूरी सड़क फ़्लाइओवर के रूप में बनाया गया है। ऐसे अनेक रिकॉर्ड आज माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में हमारी सरकार बना रही है।

बजट की बात करें तो इस बार करीब 1.99 लाख करोड़ रुपये का बजट आवंटन भारत के इतिहास में पहली बार सड़क निर्माण के लिए किया गया है। वही इस बार सड़क, राजमार्ग एवं परिवहन मंत्रालय को 68 फीसदी ज्यादा बजट दिया गया है। पिछले बजट में मंत्रालय का बजट 1.18 ट्रिलियन था जिसे इस बार बढ़ाकर 1.99 ट्रिलियन कर दिया गया है। सड़क अवसंरचना के विकास के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क को पच्चीस हजार किलोमीटर बढाने हेतु बजट में 20 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।

वास्तव में सम्पूर्ण बजट ही देश के विकास का दृष्टिकोण दर्शाता है और आर्थिक क्षेत्र में लक्ष्य एवं प्राथमिकताएं इस बजट में पहले ही तय हैं। तमाम सामाजिक-आर्थिक क्षेत्र को देने के साथ बुनियादी ढांचे के निर्माण को सर्वोच्च प्राथमिकता देना इस बजट की विशेषता है।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के विशेष सन्दर्भ में देखें तो यशस्वी प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में भारत माला तथा सागर माला के बाद अब पर्वत माला कार्यक्रम शुरू हुआ है। यह तीनों योजनाएं इतिहास रचाने वाली है। पर्वत माला कार्यक्रम पहाड़ी क्षेत्र के लिए एक अनुपम उपहार है। इससे पूर्वोत्तर भारत, उत्तराखंड, हिमाचल और कश्मीर जैसे राज्यों को फायदा होगा। इससे न केवल परिवहन, पर्यटन में विकास होगा बल्कि इसमें रोजगार की अधिक संभावनाएं पैदा होंगी।

इस मंत्रालय ने देश में राजमार्गों के निर्माण, विकास, उन्नयन की ऐसी तस्वीर स्थापित की है जो भविष्य में सदैव याद रखी जाएगी।

मैं यदि अपने संसदीय क्षेत्र की बात करूँ तो सबसे पहले मै माननीय केन्द्रीय मंत्री आदरणीय श्री गडकरी जी का आभार प्रकट करना चाहूंगा जिन्होंने जबलपुर संसदीय क्षेत्र की हर मांग को तत्परता से पूर्ण किया है और सड़कों के मामले में जबलपुर को सशक्त, आत्मनिर्भर बनाया है।

मुझे यह बताते हुए हार्दिक प्रसन्नता हो रही है कि, केन्द्रीय सड़क परिवहन मंत्रालय द्वारा स्वीकृत जबलपुर शहर के चारो ओर बनने वाली मध्यप्रदेश की सबसे बड़ी 112 किमी की रिंग रोड परियोजना भारतमाला में शामिल है।

इसके साथ ही, जबलपुर से कुंडम-शहपुरा-डिंडोरी-कबीर चबूतरा अमरकंटक होते हुए बिलासपुर जाने वाले मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर दिया गया है जिसका राजपत्र में भी विधिवत प्रकाशन हो चुका है। इस मार्ग के राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित होने से इसमें निर्वाध एवं सुगम यातायात के लिये चौड़ीकरण के साथ ही घाट पोर्शन एवं अंधे मोड़ों को यथासंभव सपाट रास्ते में परिवर्तित किया जायेगा।

केन्द्रीय सड़क परिवहन राजमार्ग मंत्री माननीय श्री नितिन गड़करी जी के द्वारा दिसम्बर माह में अपने जबलपुर प्रवास के दौरान जबलपुर के विकास के लिये की गई महत्वपूर्ण घोषणाओं को पूरा करने का जो कार्य किया है वह अत्यंत महत्वपूर्ण है। इसके सुखद परिणाम शीघ्र सामने होंगे और यह कार्य भविष्य में जबलपुर के विकास के लिये मील का पत्थर साबित होंगा।

इसके अतिरिक्त जबलपुर से बरेला तक जाने वाली सड़क के निर्माण की आवश्यक्ता लंबे समय से थी जिसे माननीय श्री गड़करी जी ने शीघ्र स्वीकृति दी है। इस सड़क के निर्माण होने से जबलपुर से बरेला होते हुए मंडला जाने वाला मार्ग सुगम हो गया है और जबलपुर आने वाले यात्रियों को भी काफी सुविधा हुई है।

इसी प्रकार माननीय मंत्री जी को मै जबलपुर में फ्लाई ओवर का सपना साकार करने के लिए भी आभार प्रकट करता हूँ। जिन्होंने करीब 758.54 करोड़ रूपये राशि की स्वीकृति के साथ वायएमसीए तिराहे से लेकर बरेला रोड स्थित सालीवाड़ा तक 12.20 किमी लंबी 4 लेन सड़क के निर्माण हेतु 57.87 करोड़ रूपये की राशि भी स्वीकृत की है। जबलपुर के इतिहास में सड़कों के निर्माण हेतु इतने विकास कार्य कभी नहीं हुए।

मेरा संसदीय क्षेत्र जबलपुर में यातायात का दबाव अत्यधिक रहा है, साथ ही किसी भी पूर्ण विकसित शहर की अनुकूलता उसी से होती है कि वहां फ्लाई ओवर बनाया जाए इसलिये अपने पहले कार्यकाल से ही चुनाव संकल्प पत्र में फ्लाई ओवर को शामिल कर इसके निर्माण के लिये प्रयास प्रारंभ किये थे किंतु इसके निर्माण में लगने वाली अत्यधिक लागत तथा केन्द्र की अन्य अनुमतियां इसके निर्माण की राह में बड़ी बाधा थी । जैसे ही केन्द्र में माननीय मोदी जी के नेतृत्व में भाजपा की सरकार बनी तो इस दिशा में प्रयास तेज किये और माननीय मोदी जी के नेतृत्व में विकास की नई ऊंचाइयों को छूने के लिये कटिबद्ध माननीय मंत्री श्री गडकरी जी ने इस बहुप्रतीक्षित परियोजनाओं को पंख लगा दिए।

केन्द्र में माननीय मोदी जी के नेतृत्व में सरकार के गठन के बाद केन्द्रीय सड़क परिवहन मंत्रालय द्वारा जबलपुर संसदीय क्षेत्र में सड़क विकास के लिये अनेक कार्य स्वीकृत किये गए हैं।

जिनमें अभी कुछ माह पूर्व ही केन्द्रीय रिजर्व फंड के 40 करोड़ रूपये की लागत से बनने वाली जबलपुर से सगड़ा-लम्हेटाघाट-भेड़ाघाट रोड, 65 करोड़ की लागत से बनने वाली कटंगी से मझौली, पोला, अभाना, बचैया मार्ग भी शामिल है।

विकास की नई इबारत लिखने के लिए मैं बार - बार यशस्वी प्रधानमंत्री जी का और माननीय मंत्री श्री गड़करी जी का आभार प्रकट करता हूँ।

*__DR. THOL THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM):__ Hon Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for allowing me to take part in this discussion. Road transport and Highways infrastructure play an important role in the development of our country. Therefore improving the Highways and road transport facilities has become all the more necessary.

At the national level such works are being undertaken in a strong and steady manner. At the same time, as a matter of comparison, there is a drawback that these projects are getting delayed in south India. I want to state that particularly in Tamil Nadu, the projects of NHAI have been given up due to several reasons. It is a matter of great concern that three important projects such as Kanniyakumari-Kerala four lane project, Sriperumpudur in Chennai - Wallajah six lane project and Vikravandi-Cholapuram four lane project have been given up.

It is learnt that Hon Union Minister Shri Nitin Gadkari while giving an interview had stated that due to the lack of support of the Tamil Nadu government such projects are getting delayed. In reply to this statement Hon Chief Minister of Tamil Nadu Thalapathi Thiru M. K. Stalin has refused this accusation. Moreover Thalapathi M. K. Stalin has assured fullest support to all these road projects of the Union Government. I therefore urge upon you on behalf of Viduthalai Siruththaigal Party that such pending projects should be expedited soon. Under the National Highways fee rules 2008- Determination

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

of Rates and collection, it is stated that there should be a gap of at least 60 kms between two toll plazas.

Similarly it is stated that there should not be any toll plaza within the radius of 10 kms in the Municipalities and Municipal Corporation limits. Many toll plazas in Tamil Nadu are in violation of these rules of the Government. I urge that Government should take swift action in closing all these toll plazas. Similarly the issue of land acquisition. While implementing such projects, farmers and land owners are very much affected. Under the Land Acquisition Act 2013, without the assent of the farmers, land owners or knowing the views farmers, land owners and general public, it is stated that land should not be acquired. Similarly compensation should be provided on the basis of market value and not on guideline value. Therefore I urge the Government to take necessary stes to provide adequate compensation to the farmers and land owners as per the Land Acquisition Act of 2013. Thank you for this opportunity.

श्री सुनील बाबूराव मेंढे (भन्डारा-गोंदिया): माननीय सभापति जी, मैं सबसे पहले पार्टी के वरिष्ठ नेताओं का आभार व्यक्त करता हूं कि आज मुझे सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर अपनी बात रखने का मौका दिया। जैसा कि हम सब जानते हैं कि सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय पिछले सात सालों से देश भर में सड़कों का जाल बिछा रहा है। इससे हिंदुस्तान में काफी प्रगति हुई है। पहले रास्ता बनाने की गति 10 से 14 किलोमीटर थी, अब 30 से 35 किलोमीटर प्रति दिन है। मैं बोल सकता हूं कि पूरे विश्व में कीर्तिमान बनाया है, उपलब्धि पाई है।

महोदय, अभी ऑनरेबल दोस्त ने कहा कि चाहे बात नार्थ-ईस्ट की हो, लेह-लद्दाख की हो या जम्मू-कश्मीर की हो, सब तरफ सड़कों का जाल पिछले सात सालों से बुना जा रहा है। हमने देखा है कि सात वर्षों में देश में राजमार्गों की लंबाई 91,000 किलोमीटर थी, अब बढ़कर डेढ़ लाख किलोमीटर से ज्यादा हो गई है। इस क्षेत्र में जो कीर्तिमान स्थापित किया गया है, इसके लिए यह मंत्रालय धन्यवाद का पात्र है।

महोदय, जैसा कि हम जानते हैं कि पिछले दो सालों के कोरोना काल में, जब देश शांत था, जब कहीं भी काम नहीं हो रहा था, इन्फ्रास्ट्रक्चर का काम रुका हुआ था, ऐसी विपरीत परिस्थिति में इस मंत्रालय का काम, खासकर राजमार्ग बनाने का काम अधिक गति से चालू था। मुझे खुद मालूम है कि पूरे देश में एकमात्र यही मंत्रालय काम कर रहा था, जिससे देश भर में रोजगार पैदा हो रहा था, लोगों को काम मिल रहा था। इस महामारी के दौरान काम में 126 प्रतिशत की वृद्धि हुई है, यह भी सोचने वाली बात है।

महोदय, हम जानते हैं कि इस साल बजट में देश के लाडले पंत प्रधान आदरणीय मोदी जी की सबसे महत्वाकांक्षी योजना का नाम 'पीएम गति शक्ति' है। इसके माध्यम से हम एक मास्टर प्लान बनाकर 14 गांवों को एक साथ मिलाकर काम करने जा रहे हैं। मुझे विश्वास है कि इसमें सबसे बड़ा योगदान इसी मंत्रालय का होगा। राजमार्गों के माध्यम से गति शक्ति को बढ़ाने में मंत्रालय का काफी योगदान होगा, ऐसा मुझे विश्वास है।

सभापति महोदय, पहले हम नेशनल हाइवे पर देखते थे कि बहुत सारे टोल प्लाजा के पास एक-एक किलोमीटर की लंबी-लंबी कतारें लगी रहती थीं। टोल प्लाजा के पास हमें आधे घंटे तक रुकना पड़ता था। हमने पिछले दो सालों में देखा है कि पूरे टोल प्लाजा की गति फास्ट ट्रैक के माध्यम से या डिजिटल पेमेंट के माध्यम से आगे बढ़ी है। हम लोग मात्र दो या तीन मिनट में टोल प्लाजा को पार कर लेते हैं। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय, जैसा हमने देखा है, खासकर माननीय नितिन गडकरी जी का काम करने का जो तरीका है, वह हमेशा इनोवेटिव रहा है। हमने देखा है कि राजस्थान के बाड़मेर जिले में एक नेशनल हाइवे बनकर तैयार हुआ है। उसकी खासियत यह है कि उसमें साढ़े तीन किलोमीटर का ऐसा पैच बनाया गया है, जिसको एयरस्ट्रिप के माध्यम से भी यूज कर सकते हैं। इसका परीक्षण उन्होंने स्वयं किया था। उन्होंने वहां स्वयं विमान से उड़कर लैंड किया था। उस विमान में हमारे देश के डिफेंस मिनिस्टर भी उपस्थित थे। ऐसे और चार एयरबेस नेशनल हाइवे के माध्यम से बनाए जा रहे हैं, जो अपने-आप में एक कीर्तिमान होगा।

सभापति महोदय, मैं एक-दो बातें अपने क्षेत्र की रखना चाहूंगा। मेरे क्षेत्र में नागपुर से भंडारा नेशनल हाइवे है, जिसकी लंबाई 60 किलोमीटर है। हैवी ट्रैफिक की वजह से काफी रास्ते खराब हो चुके हैं। उसको 4 लेन से बढ़ाकर 6 लेन करने करने की जरूरत है। मैं आपके माध्यम से आदरणीय मंत्री जी से इसको 6 लेन बनाने की मांग करता हूं। ... (व्यवधान) मैं अपनी बात यहीं समाप्त करता हूं। जय हिन्द, जय भारत।

श्री निहाल चन्द चौहान (गंगानगर): धन्यवाद सभापति महोदय, मैं सड़क परिवहन और राष्ट्रीय राजमार्ग की अनुदान मांग का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैंने हिन्दुस्तान के इतिहास में पढ़ा है कि सबसे लंबी सड़क जी.टी. रोड शेरशाह सूरी जी ने बनाई थी, जो चटगाँव से लेकर लाहौर तक 25000 किलोमीटर की थी । लेकिन, हिन्दुस्तान का इतिहास हमेशा याद रखेगा कि आदरणीय मंत्री जी ने 66 लाख किलोमीटर सड़क बनाकर भारत को विश्व में दूसरे नम्बर पर पहुंचाने का काम किया है । आज सड़क बनाने के मामले में भारत विश्व में दूसरे नम्बर पर है । इसलिए, मैं अपनी तरफ से और अपने क्षेत्र की तरफ से माननीय माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा । किसी भी देश की आर्थिक और सामाजिक विकास के साथ-साथ सामाजिक सुरक्षा की दृष्टि से सड़क का होना बहुत जरूरी है। देश के लिए बेहतर विकास की योजनाएं बनाने के लिए सड़क का होना बहुत जरूरी है।

सभापति महोदय, वर्ष 2019-20 में 10,237 किलोमीटर और वर्ष 2020-21 में 13,000 किलोमीटर सड़कें बनायी गईं। माननीय मंत्री जी ने 25,000 किलोमीटर सड़क बनाने का लक्ष्य रखा है। माननीय मंत्री जी ने रोजाना 37 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने का लक्ष्य रखा है। मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि वे इतना बड़ा लक्ष्य और इतनी बड़ी सोच लेकर सड़क बनाने का काम कर रहे हैं।

सभापति महोदय, यूपीए सरकार में रोजाना 12 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग और 69 किलोमीटर ग्रामीण सड़कों का निर्माण होता था । आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में और माननीय मंत्री जी के कुशल प्रशासन में आज केंद्र सरकार द्वारा 37 किलोमीटर राजमार्ग और 62 किलोमीटर ग्रामीण सड़कें बनाई जा रही हैं। वर्ष 2022-23 में करीब 1,99,000 करोड़ रुपये का बजट आवंटित करके भारत में सड़क परिवहन को जोड़ने के क्षेत्र में एक बहुत बड़ा संदेश दिया गया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा।

मैं ज्यादा लंबी-चौड़ी बात नहीं करूंगा । मैं आपका इशारा देख रहा हूं। मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें कहकर अपनी बात को समाप्त करूंगा। अभी राजस्थान प्रदेश में, जिस प्रदेश से मैं आता

हूं, पिछले पांच सालों के अंदर करीब 8,500 करोड़ रुपये की लागत की 18 नई परियोजनाओं की सौगात दी गई है। इसके लिए, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। 1,127 किलोमीटर लंबी सड़क का निर्माण किया जाएगा, जिससे रेतीले राजस्थान में सड़कों का विस्तार होगा। पिछले छ: साल के अंदर राजस्थान में करीब 5000 किलोमीटर नये राष्ट्रीय राजमार्ग निर्मित किए गए। वर्तमान में बहुत-सी परियोजनाओं का काम तेजी से चल रहा है। मैं जिस जिले से आता हूं, सीमावर्ती श्रीगंगानगर में भारतमाला सड़क बन रही है। राजस्थान में पूरी भारत माला सड़क को देखें, तो 256 किलोमीटर सड़क के लिए केंद्र सरकार ने 650 करोड़ रुपये दिए हैं। मैं सीमान्त क्षेत्र की ओर से माननीय मंत्री जो धन्यवाद देना चाहूंगा।

मेरे एक अकेले संसदीय क्षेत्र में माननीय मंत्री जी ने 630 करोड़ रुपये खर्च करके सड़कें बनाने का काम किया है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहूंगा।

सभापति जी, देश के 7 राज्यों, 3 बड़ी रिफाइनरीज़ और 3 पोर्ट्स को जोड़ने का काम केन्द्र सरकार और आदरणीय गडकरी साहब ने किया है।...(व्यवधान) मैं अपने संसदीय क्षेत्र की एक-दो बातें बताकर अपनी स्पीच समाप्त कर दूंगा। पहली बार 1,224 किलोमीटर का जो लंबा रास्ता है, अमृतसर से जामनगर तक ग्रीन कॉरिडोर बनाया है यानी उसमें 31,000 करोड़ रुपये देने का काम किया है। उसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। मैं माननीय मंत्री जी से मेरे जिले की दो-तीन बातों के लिए आग्रह करना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी ने 29 अगस्त, 2017 को उदयपुर में एक बड़ी सभा में घोषणा की थी कि सूरतगढ़ से रावतसर वाया हिसार होते हुए प्रस्तावित राष्ट्रीय राजमार्ग जो कि सूरतगढ़ से लेकर जाखड़ांवाली, रावतसर, नोहर और भादरा होते हुए हिसार रोड तक एनएच घोषित किया था। अभी वह भी पेंडिंग है।

दूसरा, एक कालीबंगा रेलवे स्टेशन है। आज भी मैंने सवाल उठाया था कि विश्व की सबसे पुरानी सभ्यता मोहन जोदड़ो की कालीबंगा में है। वहां पर एनएचएआई का एक पुल बनना जरूरी है। श्रीविजयनगर में जो रामपुरा रंगमहल है, वहां पर जो पुल स्वीकृत हुए थे, वे भी अभी तक आधे-अधूरे पड़े हैं। श्रीगंगानगर-हनुमानगढ़ मार्ग की चौड़ाई बढ़ाकर उसको राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित

किया जाए और हनुमानगढ़ से गुजरने वाली जो ग्रीन एक्सप्रेस-वे है, उसमें उसको जोड़ा जाए। मेरा यही निवेदन है। माननीय मंत्री जी ने हनुमानगढ़ बाइपास के लिए भी एक घोषणा की थी, मैं उसके लिए लिखित रूप से रिक्वेस्ट कर दूंगा।

श्री हाजी फजलुर रहमान (सहारनपुर) : मान्यवर, दिल्ली से सहारनपुर तक एक फोर लेन हाइवे का निर्माण जारी है, जोकि पिछले कई सालों से पेंडिंग है। उसका काम बड़ी ही धीमी गति से चल रहा है। उसमें जो कंपनी काम कर रही है, उसके बारे में भी कुछ सवालात अखबारों में आए हैं। आप उसका संज्ञान लें, ताकि उसका कार्य जल्द से जल्द पूरा हो सके। इसके साथ ही साथ मैं मंत्री महोदय से एक और बात कहना चाहूंगा कि अगर इस हाइवे को….(व्यवधान) चलिए कोई बात नहीं, मेरा मकसद तो यह है कि हाइवे पूरा हो जाए।

महोदय, मैं इस बारे में एक और बात कहना चाहूंगा। मेरे यहां माता शाकंभरी देवी जी का मंदिर है। यह हाइवे सहारनपुर तक बन रहा है। आपने भी वर्ष 2018 में फोर लेन बनाने का वादा किया था। मैं यह चाहता हूं कि सहारनपुर से माता शाकंभरी देवी तक उस हाइवे को बनवा दिया जाए, ताकि जो श्रद्धालु उनका दर्शन करने आते हैं, उनको इसका बहुत फायदा मिलेगा।

मान्यवर, इसके अलावा शाकंभरी देवी और उत्तराखंड राज्य की राजधानी देहरादून है, उसके बीच में एक माजरा गांव पड़ता है, जो कि शाकंभरी देवी मंदिर से कुल 7 किलोमीटर की दूरी पर है। अगर आप वहां से एक रोड माता शाकंभरी देवी तक के लिए बनवा दें, तो वहां देहरादून के लोग आसानी से आ और जा सकते हैं। मैं समझता हूं कि उससे 40 किलोमीटर का रास्ता कम हो जाएगा।

इसी सिलसिले में सहारनपुर से देहरादून जाते हुए मोहन की पहाड़ियों में पुराना लोहे का एक पुल बना हुआ है, जोकि तकरीबन 20 मीटर लंबा है, लेकिन उसकी चौड़ाई बहुत कम है। उसकी वजह से अमूमन काफी लंबा जाम लग जाता है। हालांकि आपने वहां पर एक हाइवे बनाने का प्रस्ताव दिया है, उस पर काम भी शुरू हो गया है। जब तक वह मुकम्मल हो, अगर इस पुल को थोड़ा चौड़ा करा दिया जाए, तो आने-जाने में आसानी होगी और जाम लगना बंद हो जाएगा।

मान्यवर, इसी तरह से सहारनपुर से यमनोत्री तक आपने वाया विकास नगर एक हाईवे का एलान किया था तो अगर उसका निर्माण कार्य जल्दी से शुरू हो जाए तो हम सब आपके आभारी रहेंगे। मेरा एक आखिरी पॉइंट है। हरियाणा के करनाल से हरिद्वार-रुड़की हाईवे को जोड़ने के लिए अगर आप गंगोह से होते हुए वाया ननोता-देववन और मंगलौर के बीच में एक हाईवे बनवा दें तो मैं समझता हूँ कि तकरीबन 50 से 60 किलोमीटर की दूरी का हरिद्वार का रास्ता करनाल से कम हो जाएगा। मान्यवर, यह कार्य होना अतिआवश्यक है।

(इति)جناب حاجی فضل الرحمٰن صاحب (سہارنپور): محترم چیرمین صاحب، دہلی سے سہارنپور تک ایک فور لین ہائی وے کی تعمیر جاری ہے، جو کہ پچھلے کئی سالوں سے پینڈنگ ہے۔ اس کا کام بہت ہی دھیمی رفتار سے چل رہا ہے۔ اس میں جو کمپنی کام کر رہی ہے، اس کے بارے میں بھی کچھ سوالات اخبارات میں آئے ہیں۔ آپ اس طرف دھیان دیں تاکہ اس کا کام جلد سے جلد مکمل ہوسکے۔ اس کے ساتھ ہی ساتھ میں محترم وزیرسے ایک بات اور کہنا چاہوں گا کہ اگر اس ہائی وے کو (مداخلت) چلئیے کوئی بات نہیں، میرا مقصد تو یہ ہے کہ ہائی مکمل ہو جائے۔

جناب میں اس بارے میں ایک اور بات کہنا چاہوں گا۔ میرے یہاں ماتا شانکبھری دیوی کا مندر ہے۔ یہ ہائی وے سہارنپور تک بن رہا ہے۔ آپ نے بھی سال 2018 میں فور لین بنانے کا وعدہ کیا تھا۔ میں یہ چاہتا ہوں کہ سہارنپور سے سہارنپور سے ماتا شانکبھری دیوی تک اس ہائی وے کو بنوا دیا جائے، تاکہ جو شردھالو ان کا درشن کرنے آتے ہیں، ان کو اس کا بہت فائدہ ملے گا۔

محترم چیرمین صاحب، اس کے علاوہ شانکبھری دیوی اور اتراکھنڈ ریاست کی راجدھانی دہرادون ہے، اس کے بیچ میں ایک ماجرہ گاؤں پڑتا ہے جوکہ شانکبھری دیوی مندر سے کل 7 کلو میٹر کی دوری پر ہے۔ اگر آپ وہاں

سے ایک روڈ ماتا شانکبھری دیوی تک کے لئے چلوا دیں تو وہاں دہرادون کے لوگ آسانی سے آ اور جا سکتے ہیں۔ میں سمجھتا ہوں کہ اس سے 40 کلو میٹر کا راستہ کم ہو جائے گا۔

اسی سلسلے میں سہارنپور سے دہرادون جاتے ہوئے موہن کی پہاڑیوں میں پرانا لوہے کا ایک پُل بنا ہوا ہے جو کہ تقریباً 20 میٹر لمبا ہے، لیکن اس کی چوڑائی بہت کم ہے۔ جس کی وجہ سے عام طور سے وہاں کافی لمبا جام لگ جاتا ہے۔ حالانکہ آپ نے وہاں پر ایک ہائی وے بنانے کا پرستاؤ دیا ہے، اس پر کام بھی شروع ہو گیا ہے۔ جب تک وہ مکمل ہو، اگر اس پُل کو تھوڑا چوڑا کرا دیا جائے، تو آنے جانے میں آسانی ہوگی اور جام لگنا بند ہو جائے گا۔

جناب، اسی طرح سے سہارنپور سے یمنوتری تک آپ نے وایا وِکاس نگر ایک ہائی وے کا اعلان کیا تھا۔ اگر اس کا تعمیری کام جلد شروع ہو جائے تو ہم سب آپ کے شکر گزار رہیں گے۔ میرا ایک آخری پوائنٹ ہے۔ ہریانہ کے کرنال سے ہری دوار-روڑکی ہائی وے کو جوڑنے کے لئے اگر آپ گنگوہ سے ہوتے ہوئےوایا ننوتا-دیوون اور منگلور کے بیچ ایک ہائی وے بنوا دیں تو میں سمجھتا ہوں کہ تقریباً50 سے60 کلومیٹر کی دوری کا ہری دوارکا راستہ کرنال سے کم ہو جائے گا۔ جناب، یہ کام ہونا بہت ضروری ہے۔

(ختم شد)

श्री सी.पी. जोशी (चित्तौड़गढ़): सभापति महोदय, धन्यवाद । आज आपने मुझे केन्द्रीय बजट 2022-23 के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांगों पर बोलने के लिए मौका दिया है। मैं सबसे पहले देश के यशस्वी प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी का और हमारे लोकप्रिय मंत्री आदरणीय नितिन गडकरी जी का आभार प्रकट करता हूँ कि उनके नेतृत्व में जिस गति से सड़कों का निर्माण हुआ, चाहे नेशनल हाईवेज़ हों या चाहे सीआरएफ की सड़कें, हमारे क्षेत्र में मिली हों या अन्य काम हों, तो हम उनकी कल्पना नहीं कर सकते थे।

वर्ष 2014 में नरेन्द्र मोदी जी की सरकार बनने के बाद से आपके नेतृत्व में इंफ्रास्ट्रक्चर को लेकर जिस प्रकार से पीएम गति शक्ति के तहत आर्थिक विकास की दिशा में एक परिवर्तनकारी कदम उठाया गया है। हम देखते हैं कि सड़क हो, चाहे रेलवे हो, चाहे हवाई अड्डा हो, चाहे पत्तन हो, चाहे पब्लिक ट्रांसपोर्ट हो, चाहे जलमार्ग हो या चाहे लॉजिस्टिक्स अवसरंचना हो, इन सातों पॉइंट्स को लेकर कैसे इस देश का विकास हो, इस दिशा में इस सरकार ने बहुत तेज गति से काम किया है। मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी का और आदरणीय मंत्री जी को धन्यवाद अर्पित करता हूँ कि अब तक के सबसे अधिक बजट, 1 लाख 99 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान इसमें किया गया है।

सभापति जी, अब मैं अपने क्षेत्र की मांगों पर आता हूँ। मैं माननीय मंत्री महोदय जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि दिल्ली-मुम्बई नेशनल हाईवे, जो कि किशनगढ़ से अहमदाबाद तक फोर लेन था, उसके लिए हम लोग क्षेत्र की जनता की मांग के आधार पर आपसे मिले और आपने फोर लेन को सिक्स लेन किया और उसका शिलान्यास ही नहीं किया, बल्कि इसी वर्ष 2022 में आपके हाथों उसका उद्घाटन भी होने वाला है। मैं इसके लिए क्षेत्र की जनता की ओर से आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ। मैं आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि पिछले 60 वर्षों में जितनी सीआरएफ की सड़कें नहीं मिली होंगी, उतनी पिछले सात वर्षों में मिली हैं। मैं संसदीय क्षेत्र की जनता की ओर से, 20 लाख मतदाताओं की ओर से आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ। जहां सड़कों का अभाव था, वहां बिना टोल की सड़कें मिलीं। वहां बसें नहीं चल पाती थीं। ऐसे में

आपने चाहे होडा भदेसर से बडीसादडी बान्सी रोड हो, चाहे निम्बाहेडा केली हो, चाहे कीर की चौकी- आकोला फतहनगर हो, चाहे बड़ोदिया से छतरपुरा हो, चाहे काटुन्दा से रावतभाटा हो, चाहे मंगलवाड़ से बडीसादडी हो, चाहे देबारी पावरहाउस से मावली रोड हो, चाहे मोडी बाठेडा से कुराबड़ हो, चाहे रावतभाटा से कोटा रोड हो, चाहे प्रतापगढ़ से नीमच बॉर्डर हो, आपने ये जो सड़कें दी हैं, निश्चित रूप से उस क्षेत्र की जनता हमेशा आपको याद करती है। प्रतापगढ में अभी एक्सप्रेस वे निकल रहा है। प्रतापगढ़ मेरे संसदीय क्षेत्र में एक ऐसा जिला है, जो एक आदिवासी जिला है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि वहां से 50 किलोमीटर पर नेशनल हाईवे निकल रहा है और प्रतागढ़ ऐसा जिला है, जहां रेलवे भी नहीं है। आजादी के बाद पहली बार उस जिले में नई रेलवे लाइन स्वीकृत हुई है, वह प्रतापगढ़ में एक छोटे से कस्बे से होकर निकलेगी। लेकिन आज भी जिला मुख्यालय में रेलवे नहीं है। अगर इस परियोजना के अंतर्गत प्रतापगढ़ उस एक्सप्रेस वे से जुड़ जाता है तो निश्चित रूप से उस क्षेत्र के विकास को बहुत बड़ी गति मिलेगी। मैं माननीय मंत्री जी से एक और आग्रह करना चाहता हूँ।

आपने चारभुजा, कुम्भलगढ़, हल्दीघाटी से नाथद्वारा नेशनल हाईवे की स्वीकृति दे दी है। अब भटेवर-मावली होते हुए नाथद्वारा तक का जो सेकंड फेज है, उसके लिए हमने आपसे उसकी डिमांड की थी तो आपने इसकी स्वीकृति दी है और अगर वह जल्दी बन जाएगा तो निश्चित रूप से उस क्षेत्र के लोगों को फायदा मिलेगा।

मेरा आपसे निवेदन है कि चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र में मंगलवर से निम्बाड़ा एक ऐसा फेज है, जहां आप ट्रैफिक सर्वे भी कराएंगे तो वहां बहुत बड़ी संख्या में वाहन निकलते हैं। कारोई-कपासन-बांसवाड़ा तक, काटूंदा से रावतभाटा में एनपीसीएल का पूरे देश का अणुशक्ति का सबसे बड़ा एक प्लांट है। मेरा आपसे आग्रह है कि भारतमाला-2 में काटूंदा से, रावतभाटा से कोटा तक अगर एक नेशनल हाइवे बन जाए तो उस क्षेत्र के लोगों को फायदा मिलेगा। … (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, please conclude now. There are still a lot of speakers from your party.

… (*Interruptions*)

श्री सी.पी. जोशी : मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूं।

मैं कुछ बातें आपको लिखित रूप में दे दूंगा। हमारे यहां कुछ ऐसे स्थान हैं जैसे बाला, गंगार, रोड़जी खेड़ा, गड़ौली, पालखेडी, बैरुखेड़ा आदि, जहां आज भी ब्लैक स्पॉट्स हैं, जहां एक्सीडेंट्स हो सकते हैं और वहां किसानों के आने-जाने के लिए रास्ता नहीं है। अगर वहां अंडरपास बन जाएंगे तो निश्चित रूप से इस क्षेत्र को फायदा होगा। माननीय मंत्री महोदय से मैं क्या मांग करूं, मैं ही नहीं, सभी सांसद जब भी उनके पास जाते हैं, तो इनके द्वार से कोई खाली हाथ नहीं आता है। इसलिए मैं अपने पूरे क्षेत्र की जनता की तरफ से आपके प्रति आभार प्रकट करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्री नरेन्द्र कुमार (झुन्झुनू): सभापति महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद । महोदय, आज सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग पर सभी दलों के सदस्यों ने प्रशंसा की है । आदरणीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में, वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी द्वारा, माननीय मंत्री गडकरी जी और जनरल वी.के. सिंह जी के नेतृत्व में जो बजट पेश किया गया है, इसके लिए मैं उनके प्रति आभार प्रकट करता हूं। कोरोना संक्रमण जैसी बीमारी के दौरान भी आज की अनुदान की मांग पर, देश को जो बजट बढ़ाकर दिया गया है, इसके लिए मैं उनका आभार प्रकट करता हूं। बहुत ही अच्छा बजट दिया है और जो काम आज़ादी के बाद नहीं हुआ, वह सड़कों का जाल इन सात वर्षों में बिछा है। यह किसी से छिपा हुआ नहीं है। देश के विकास के लिए सड़क, पानी और बिजली की अच्छी व्यवस्था होती है, तभी देश आगे बढ़ता है । आज देश के प्रधानमंत्री विदेश के सभी नेताओं से लोकप्रिय नेता कहलाते हैं । उन्होंने देश में सड़कों, बिजली और पानी की जो व्यवस्था की है, उसी के कारण ऐसा कहलाते हैं। मैं राजस्थान के झुन्झुनू जिला संसदीय क्षेत्र से आता हूं। मैं कहना चाहता हूं कि हमारा झुन्झुनू जिला सबसे ज्यादा सैनिक देता है और वहां से सबसे ज्यादा शहीद हुए हैं। यह जिला रेलवे और सड़कों की दृष्टि से पिछड़ा हुआ है। पिछड़ने का कारण यह नहीं है कि उसका विकास नहीं किया गया है। राजस्थान में बहुत ज्यादा विकास हुआ है, लेकिन यह जिला हरियाणा के पास बॉर्डर पर पड़ता है। झुन्झुनू जिले का विकास झुन्झुनू जिले के लिए कार्यक्रम चलाकर किया जाएगा, तभी होगा। कुछ शहर ऐसे हैं, जैसे चुरू है, हमारे यहां एक छोटा शहर रींगस है, उनके जब दूसरे जिलों का विकास या आस-पास के जिलों का विकास करेंगे तो उनमें से ही जाना पड़ेगा, चाहे रेलवे मार्ग हो या सड़क मार्ग हो। झुन्झुनू जिले में सबसे ज्यादा सैनिक और सबसे ज्यादा व्यापारी हैं। यदि आज भारत के अन्य राज्यों से व्यापारियों को निकाला जाए तो खाली हो जाएंगे, क्योंकि सबसे ज्यादा व्यापारी देने वाला शेखावटी का झुन्झुनू जिला है। सबसे ज्यादा सैनिक और शहीद देने वाला झुन्झुनू जिला है। वहां केवल एक राष्ट्रीय राजमार्ग जाता है, जो जैसलमेर, बीकानेर, फतेहपुर, मण्डावा, झुन्झुनू, नारनौल, रेवाड़ी – जो एनएच-11 कहलाता है। यह हाइवे लगभग बन चुका है। इसके चार बाईपास – फतेहपुर बाईपास, मण्डावा

बाईपास, झुन्झुनू बाईपास और पिलानी बाईपास बनने हैं। इनके लिए जमीन का अधिग्रहण कर लिया गया है और उसका मुआवजा भी सरकार ने दे दिया है। पिलानी का बाईपास पास हो गया है, लेकिन फतेहपुर, मण्डावा और झुन्झुनू के बाईपास बाकी है। जब अप्रैल में बजट दिया जाए तो उनके बाईपास निकाले जाएं, जो एनएच-11 पर बनने हैं। एक नया नेशनल हाइवे, जो जालंधर, भादरा, राजगढ़, झुन्झुनू, उदयपुर, रींगस, जो जयपुर, सीकर और बीकानेर जाने वाले नेशनल हाइवे को जोड़ता है, से होते हुए एक नया हाईवे दिया जाए। मैं यही दो मांगें माननीय मंत्री जी से करना चाहता हूं, क्योंकि यह सैनिकों का जिला है। सबकी तरफ से भी यह होना चाहिए कि देश की सुरक्षा ही एक सबसे बड़ा मुद्दा है। आज आप रिकॉर्ड निकालकर देख लें कि कौन सा जिला है जिसने देश को सबसे ज्यादा सैनिक और शहीद दिए हैं, वह झुन्झुनू जिला है। जय हिन्द, जय भारत ।

श्री राहुल कस्वां (चुरू): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं।…(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: The hon. Minister is here. Kindly raise only the matters related to your Constituency as the time is very short.

SHRI RAHUL KASWAN: Sir, I will try my best.

श्री राहुल कस्वां : सभापति महोदय, मेन बजट में पीएम गति शक्ति प्रोग्राम के सात इंजंस के बारे में चर्चा की गई थी, उसमें रोड, पोर्ट, वाटरवेज एवं लॉजिस्टिकल पार्क्स, चार मेन इंजंस इस मिनिस्ट्री में आते हैं। इसके लिए बहुत ही अच्छा बजट है। आदरणीय मंत्री गडकरी जी यहां बैठे हैं, उनके द्वारा देश में जो हाइवे की कल्पना की गई है, उन्होंने बहुत कुछ काम किया है। जहां देश में 12 किलोमीटर प्रति दिन रोड बनते थे, हम पिछले साल 36.5 किलोमीटर प्रति दिन तक पहुंचे हैं। यह बहुत हिस्टोरिकल है और बहुत टफ है। मैं गडकरी साहब और पूरे मंत्रालय को इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि इन्होंने इस चीज को अचीव करने का काम किया है और इस साल 25000 किलोमीटर सड़क निर्माण का कार्य शुरू किया गया है।

एक महत्वपूर्ण चीज नजर आती है कि नेशनल हाइवेज हों, प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना हो या स्टेट हाइवेज की रोड्स हों, रोड्स के जो मैन्युअल्स हैं, जिनके आधार पर हम यह डिजाइन करते हैं, वह इंडियन रोड कॉंग्रेस है। मंत्री महोदय से मेरा यह निवेदन है कि आईआरसी के लिए बजट का प्रावधान बिल्कुल भी नहीं है। हाइवे का पूरा बजट लगभग दो लाख करोड़ रुपए का है। हम ने उसमें 1.5 प्रतिशत से कम का बजट आर एंड डी के लिए दिया है। आर एंड डी के बजट को बढ़ाना बहुत जरूरी है, क्योंकि देश में पांच लाख से ज्यादा लोगों की डेथ्स हो रही हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र में सालासर से नागौर तक नेशनल हाइवे 52 है, जिसका निर्माण हाल ही में पूरा हुआ है, वहां दो डार्क स्पॉट्स को कई बार आइडेंटिफाई किया जा चुका है। बोवासर में एक फ्लाइओवर है और कानौता विलेज में फ्लाइओवर लैंड करता है। यह बहुत जरूरी है कि ब्लाइंड स्पॉट्स में एक्सटेंशन किया जाए, वहां पर बायपास देने का काम किया जाना चाहिए। आर एंड डी पर इंवेस्टमेंट बहुत कम हुई है और हम आर एंड डी पर ज्यादा इंवेस्टमेंट के बिना हाइवेज पर होनी वाली डेथ्स को कम नहीं कर पाएंगे। मेरे संसदीय क्षेत्र में एनएच-52 के फोर लेनिंग का काम ड्यू है। मंत्री महोदय से मेरा यह निवेदन है कि इंडिया का वन ऑफ द लास्ट बीओटी बेस्ड रोड प्रोजेक्ट्स था, जिस बीओटी में जो कंपनी कंसेसनर है, उसे अब फोर लेनिंग का काम करना है। फोर लेनिंग के काम में सबसे बड़ी समस्या यह सामने आएगी और जो हम ने महसूस की है, हमने नेशनल हाइवे अथॉरिटी के पीडी, डीटीओ और एसपी महोदय की टीम के साथ एक सर्वे किया है। हम ने डार्क स्पॉट्स का आइडेंटिफिकेशन किया है। गांव दो हिस्सों में बंटा होता है, एक तरफ स्कूल है और दूसरी तरफ गांव बसा हुआ है या लोगों के आने-जाने के लिए स्टेशंस हैं, अपोजिट साइडें हैं, ऐसे में अगर आप रोड क्रॉस करेंगे, तो आपके ऐक्सिडेंट के चांसेज बढ़ जाते हैं।… (व्यवधान) सर, अभी एक मिनट भी नहीं हुआ है।

HON. CHAIRPERSON: You have already taken three minutes.

SHRI RAHUL KASWAN: Sir, please give me another three minutes.

सभापति महोदय, मेरा आपसे निवेदन है कि एनएच-52 का फोरलेनिंग होने वाला है, उसमें दुधवा, खारा, रामसरा, ढाणी, डीएसपुरा, ढाढर और लादेड़िया गांव हैं, वहां व्हीकल अंडरपास बनाया जाए। मैं इसकी एक सूची आपके मार्फत डिपॉजिट कर दूंगा। मेरा आपसे निवेदन है कि वहां अंडरपास देना बहुत जरूरी है, अभी भी वहां बहुत ऐक्सिडेंट्स होते हैं और इसमें आगे भी बहुत बड़ी प्रॉब्लम आएगी।…(व्यवधान)

मैं सरकार से सीआरआईएफ के फंड्स के लिए निवेदन करना चाहता हूं कि 8910 करोड़ रुपए का बजट दिया गया है। राजस्थान एक बहुत बड़ा स्टेट है। वहां ज्यादा बजट की जरूरत पड़ेगी। सीआरआईएफ फंड से आपने आरओबीज बनाए हैं। चुरू शहर, पुनिया कॉलोनी, सरदार शहर से बीकानेर रोड के ऊपर और नहौर में एक आरओबी की रिक्वायरमेंट है। मैं सरकार और मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि आप इनके लिए भी अलग से फंड दें, जिससे इनको फायदा हो सके।

सर, मेरा यह कहना है कि हम 25,000 किलोमीटर नई सड़क का निर्माण करने वाले हैं, मेरे संसदीय क्षेत्र में प्रिंसपली अप्रूव्ड सरसा से चुरू का हाइवे सैग्संड है, उसकी डीपीआर भी कम्पलीट हो चुकी है। यह 145 किलोमीटर का नेशनल हाइवे बहुत ही स्ट्रैटेजिकली लोकेटेड है, अगर आप इस बजट में इसके लिए प्रावधान करेंगे, तो क्षेत्रवासियों को बहुत बड़ा फायदा मिलेगा। … (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI RAHUL KASWAN : Sir, I have two more points.

सर, आपने एक इकोनॉमिक कॉरिडोर की प्लांनिंग की थी, उसके अंदर देश में करीब छ: हजार किलोमीटर की सड़कें बनी हैं। बठिंडा से अजमेर जो डायरेक्ट फ्रेट कॉरिडोर को जोड़ने का काम करती है, एक बहुत बड़ा एक्सप्रेस वे का काम बहुत दिनों से पेंडिंग है। मैं उम्मीद करता हूं कि इस बजट में बठिंडा-अजमेर को इकोनॉमिक कॉरिडोर के रूप में लेंगे।…(व्यवधान)

सर, अंत में मेरा यह सुझाव है कि पहली बार ड्राइविंग टेस्ट ट्रेनिंग सेंटर की बात की गई है। आप कृपया एक डिस्ट्रिक्ट, एक ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर का कॉन्सेप्ट देश में लेकर आइए। 45-50 व्हीकल्स मैन्युफैक्चरींग कंपनीज हैं और हर डिस्ट्रिक्ट में उसको ले सकते हैं। चुरू में भी व्हीकल ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर की व्यवस्था की जाए। धन्यवाद।

19.00hrs

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर): माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मेरे संसदीय क्षेत्र की कुछ मुश्किलों के बारे में मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

आपने दिल्ली-अमृतसर-कटड़ा एक्सप्रेस-वे बनाया है, उसका मुआवज़ा सही नहीं मिल रहा है। मेरी रिक्वेस्ट है कि किसानों को सही मुआवजा मिलना चाहिए, कुछ किसानों को ज्यादा मुआवज़ा मिल रहा है और कुछ किसानों को कम मुआवज़ा मिल रहा है, उसका एक पैनल होना चाहिए। आर्बिट्रेशन सेन्टर अमृतसर में होना चाहिए, आपने उसे जालंधर में बना दिया है। भारतमाला एक बहुत बड़ा प्रोजेक्ट है। अमृतसर से श्रीहरगोविन्दपुर का बड़ा प्रोजेक्ट है। वहाँ जितने भी आर्बिट्रेशन हो रहे हैं, उनके लिए जालंधर जाना मुश्किल होगा।

आपने अभी जितने भी नैशनल हाइवे-44 के ऊपर ब्लैक स्पॉट्स मूव करने के लिए नए ब्रिजेज शुरू किए हैं, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद है। कुछ आरई पैनल के ब्रिजेज हैं, मैं चाहता हूँ कि वे पिलर के ब्रिजेज होने चाहिए। वह एरिया कारपोरेशन के अन्दर पड़ता है। गुरुजी आरई पैनल ब्रिज की जगह गोल्डन में पिलर का ब्रिज होना चाहिए। दूसरा, रणजीत एवेन्यू के साथ लगा हुआ, बाइपास रोड के ऊपर लोहारका रोड है, उस पर भी पिलर का ब्रिज होना चाहिए।

मैं आपके माध्यम से, मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पिछली बार इन्होंने सदन में कहा था कि आप एयरपोर्ट रोड पर एलिवेटेड रोड बनाने जा रहे हैं। अभी उसकी सहमति मिनिस्ट्री की ओर से आनी बाकी है। आप जल्दी से उसकी सहमति दे दीजिए ताकि उसका काम भी शुरू हो सके।

जितने भी रेन वॉटर शेड रोड के साथ-साथ बनते हैं, चूंकि जब ड्रेनेज बन जाते हैं, तो वे काम नहीं करते हैं। उसके लिए कोई री-चार्ज वेल बने या उसका पानी आगे निकल सके, इसके

लिए कहीं व्यवस्था नहीं है। यह अंडरग्राउंड होना चाहिए क्योंकि जब ट्रैफिक जाम होता है या किसी प्रकार की मुश्किल आती है, तो आदमी उससे निकल नहीं पाता है। जितने भी ड्रेनेज हैं, वे ऊपर बने हुए हैं।

मैंने आपसे रिक्वेस्ट किया था कि वाया अमृतसर गोल्डन गेट से इंडिया गेट सिक्स लेन सड़क होनी चाहिए और इस पर लाइटिंग का प्रबंध होना चाहिए। आपने सदन में कहा था कि हम यह करने जा रहे हैं, लेकिन अभी तक उसका काम शुरू नहीं हुआ है। मेरी आपसे विनती है कि जितने भी एक्सप्रेस-वे का काम है, भारतमाला प्रोजेक्ट का काम है, अमृतसर का जो बाइपास बन रहा है, उसके ऊपर ध्यान देकर उसका काम जल्दी शुरू करवाया जाए।

मुझे पता है कि जमीन एक्वायर करने के संबंध में कुछ प्रॉब्लम्स हैं। इसमें किसानों के मुआवजे की ही दिक्कत है। मुआवजे को सही करा दिया जाए। इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करूँगा।

आपने अमृतसर एक्सप्रेस-वे के लिए सहमति दी है और मुझे उम्मीद है कि आप एलिवेटेड रोड के काम को जल्दी शुरू करवाएंगे।

धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, if the House agrees, we will extend the time of the House for another half-an-hour to complete the discussion.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes, Sir.

श्री नायब सिंह सैनी (कुरुक्षेत्र): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग, 2022-23 के समर्थन में बोलने का मौका दिया है, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं देख रहा था कि वर्ष 2009 से 2014 के बीच में औसतन 4,918 किलोमीटर नैशनल हाइवे का निर्माण किया जाता था, जो 13 किलोमीटर प्रति दिन की गति से निर्माण किया गया। परन्तु मैंने देखा कि वर्ष 2014 से 2021 के बीच में यह औसत बढ़कर 8,993 किलोमीटर हाइवे बना। हाइवे निर्माण की गति बढ़कर 25 किलोमीटर प्रतिदिन हो गई।

मैं आदरणीय प्रधानमंत्री जी और आदरणीय श्री नितिन गडकरी जी का धन्यवाद करना चाहूंगा, जो सड़क निर्माण में एक महाक्रांति लेकर आए हैं। पूरा विश्व कोरोना की चपेट में आया और विकास की गति धीमी पड़ गई, लेकिन भारत में यह गति धीमी नहीं पड़ी। आदरणीय श्री नितिन गडकरी जी ने वर्ष 2020-21 में टारगेट रखा था कि 11 हजार किलोमीटर हाइवे का निर्माण किया जाएगा, वह कोरोना के कार्यकाल के दौरान 13,327 किलोमीटर हाइवे का निर्माण किया गया। पहली बार 37 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। कोरोना के समय में जब पूरा विश्व रुक गया, तो ऐसे समय में भारत में सड़क निर्माण की गति बढ़ी है।

मैं आपके माध्यम से अपने संसदीय क्षेत्र कुरुक्षेत्र की कुछ मांगों की ओर आदरणीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। आदरणीय मंत्री जी कुरुक्षेत्र से बहुत ही स्नेह करते हैं। मेरे लोकसभा क्षेत्र के अंतर्गत लाड़वा में वे एक महीने तक रहे भी हैं। वे वहाँ की समस्याओं से अवगत हैं। मैं यह बताना चाहूंगा कि कुरुक्षेत्र एक महाभारत कालीन धार्मिक नगरी है। वहाँ पर सूर्यग्रहण मेला और अंतर्राष्ट्रीय गीता जयन्ती जैसे महोत्सव मनाए जाते हैं और लाखों की संख्या में लोग वहाँ शिरकत करते हैं।

मैंने पहले भी आदरणीय मंत्री जी को इस बात से अवगत कराया था कि कुरुक्षेत्र शहर के अंदर एक ही रोड है और उस रोड से सारा आवागमन होता है, क्योंकि उस रोड से सारा ट्रैफिक राजस्थान और पंजाब को जाता है । उस रोड के ऊपर भारी ट्रैफिक है, इसलिए मैं चाहूंगा कि कुरुक्षेत्र में एक बाईपास का निर्माण किया जाए, ताकि उस भीड़ से लोगों को निजात मिल सके।

मैं आदरणीय मंत्री जी के समक्ष अपनी एक और मांग रखना चाहूंगा। कुरुक्षेत्र में पिहोवा एक धार्मिक नगरी है, जहां सरस्वती महोत्सव होता है। … (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

श्री नायब सिंह सैनी : माननीय सभापति महोदय, मुझे दो मिनट दे दीजिए, मेरी बहुत जरूरी मांगें हैं। … (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: No, you only have one minute.

… (*Interruptions*)

श्री नायब सिंह सैनी : वहां हजारों की संख्या में लोग शिरकत करते हैं । मैं पिहोवा से लेकर यमुनानगर तक की रोड को फोर-लेन करने की मांग आदरणीय मंत्री जी के समक्ष रखता हूं। उस रोड पर दो शुगर-मिल्स पड़ती हैं, सात अनाज मंडियां पड़ती हैं, पांच सब्जी मंडियां पड़ती हैं और हरियाणा की सबसे बड़ी लक्कड़ मंडी भी वहां पड़ती है। इस कारण वहां ट्रैफिक का बड़ा दबाव है। अगर वहां फोर-लेनिंग होगी, तो बड़ी सुविधा हो जाएगी। मैंने आदरणीय मंत्री जी को लैटर दिया था।

माननीय सभापति : अब आप बैठिए।

… (व्यवधान)

श्री नायब सिंह सैनी : उसके माध्यम से इसको नेशनल हाईवे में शामिल करके इसको फोर-लेन का बनाया जाए। … (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record.

… *(Interruptions)* … *

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please sit down.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Now, Dr. Nishikant Dubey ji.

… (*Interruptions*)

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा) : आदरणीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से इस देश के प्रधान मंत्री जी के मार्गदर्शन में माननीय गडकरी जी और माननीय वी. के. सिंह जी जो काम कर रहे हैं, उसके लिए मैं इस सदन की तरफ से उनको बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूं।

मैं पिछले दो दिनों से लगातार चर्चा सुन रहा हूं। चुनाव में सारी पॉलिटिकल पार्टीज ने जो भी बोला कि विकास हुआ, विकास नहीं हुआ, प्रधान मंत्री विकास कर रहे हैं, लेकिन इस दो दिन की चर्चा में पूरे देश ने यह जरूर अनुभव किया कि विकास हुआ है । कोई ऐसा मेंबर ऑफ पार्लियामेंट नहीं है, जिसने विकास की बात नहीं कही, जिसने डेवलपमेंट की बात नहीं कही, जिसने प्रधान मंत्री जी को प्रेज़ नहीं किया, जिसने नितिन गडकरी जी को प्रेज़ नहीं किया। यह दिखाता है कि सभी पॉलिटिकल पार्टीज, जो पार्टीज विरोध में भी हैं, उनको भी इस बात का एहसास है कि पिछले सात सालों में माननीय प्रधान मंत्री के नेतृत्व में जितना विकास हुआ, उतना विकास 70 सालों में कभी नहीं हुआ। … (व्यवधान)

सभापति महोदय, मैं जिस राज्य से आता हूं, उसकी एक पीड़ा है। माननीय प्रधान मंत्री ने 'लुक ईस्ट' पॉलिसी के बारे में कहा। यहां माननीय मंत्री जी बैठे हुए हैं, जो बहुत जानकार हैं और उनको बहुत ज्यादा समझ है। बिहार, झारखंड, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, कोलकाता, पश्चिम बंगाल, ओडिशा – ये सारे राज्य पिछड़े रह गए। पिछड़े यूं रह गए, जो बचपन में हम कहानी सुनते थे, जो

---

* Not recorded.

किताबों में पढ़ीं कि भारत तो अमीर है, लेकिन भारतीय गरीब हैं। उसी तरह से हम तो अमीर है, झारखंड में माइन्स और मिनरल्स हैं, छत्तीसगढ़ में माइन्स और मिनरल्स हैं, ओडिशा में माइंस और मिनरल्स हैं, लेकिन इसके बावजूद भी हम गरीब क्यों रह गए? हम गरीब इसलिए रह गए क्योंकि पिछले 60-65 सालों में हमें रोड्स और पोर्ट्स नहीं मिले। कोलकाता पोर्ट खत्म हो गया। पूरी दुनिया में यदि कहीं विकास हुआ, पूरी दुनिया में यदि आज सिंगापुर विकसित है, ब्रिटेन विकसित है, अमेरिका विकसित है, चाइना विकसित है, तो उसमें पोर्ट्स और रोड्स का बहुत बड़ा योगदान है, जबकि इन चीजों से हम महरूम रह गए। हमारे यहां से माइन्स और मिनरल्स तो निकले, लेकिन हमारा विकास नहीं हुआ। यही कारण है कि नॉर्थ ईस्ट का विकास नहीं हुआ, जब तक पूर्वी भारत का और नॉर्थ ईस्ट का विकास नहीं होगा, तब तक इस देश का विकास नहीं हो सकता।

आज करेंट अकाउंट डेफिसिट बढ़ रहा है। चाइना पूरी वर्ल्ड मार्केट को कंट्रोल करने की कोशिश कर रहा है। भारत के पास कौन सा मार्केट है? भारत के पास साउथ ईस्ट एशिया का मार्केट है। भारत बर्मा में किस तरह से व्यापार कर सकता है, सिंगापुर में किस तरह से व्यापार कर सकता है, थाइलैंड में कैसे व्यापार कर सकता है, कंबोडिया और फिलीपींस कैसे जा सकता है, जापान कैसे जा सकता है, इसके लिए भारत सरकार ने ऐसा नहीं है कि सोचा नहीं। मैं केवल दो-दिन चीजें बताना चाहूंगा और माननीय मंत्री जी से प्रोटेक्शन चाहूंगा।

सभापति जी, हमारी आजादी वर्ष 1947 और 1948 में बर्मा की आजादी एक साथ हुई। वर्ष 1950-51 में नेहरू जी ने एक एग्रीमेंट साइन किया और उसमें यह था कि हम रोड इंफ्रास्ट्रक्चर को साउथ ईस्ट एशिया तक ले जाएंगे। मैं कहता हूं कि कांग्रेस यदि एक बार कमिटमेंट कर लेती है और उस कमिटमेंट से कैसे पीछे हटती है, यह देखने को मिलता है। वर्ष 1950 के बाद से वर्ष 2002 तक कभी इसकी चिंता नहीं की गई। वर्ष 2002 में जब श्री वाजपेयी जी की सरकार बनी, तब एक फैसला किया गया कि हम ट्राइलेट्रल एग्रीमेंट के तहत ट्राइलेट्रल रोड बनाएंगे। वह रोड भारत, बर्मा और थाईलैंड को जोड़ेगा। वर्ष 2008 में उसका रीनेगोसिएशन सरकार ने किया और

वर्ष 2014 तक कुछ नहीं किया। मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में माननीय गडकरी जी को बधाई देना चाहता हूं कि अब उस रोड पर काम हो रहा है। स्टिलवेल रोड बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है। हम चीन से संबंध बिगड़ने की वजह से ईमान की बात नहीं करेंगे। यदि हमें साउथ ईस्ट एशिया की मार्केट स्टिलवेल रोड से मिलनी है, जो कि वर्ष 1942 में यूएस ने वर्ल्ड वार के लिए कंसीव किया और आज भी वह रोड अधूरी है। यदि वह रोड नहीं बनती है, तो हम पूरे साउथ ईस्ट एशिया तक नहीं जा सकते हैं। हम न सिंगापुर जा सकते हैं, न कंबोडिया जा सकते हैं, जबकि ये देश हमारी मार्केट हैं। चीन जाने अनजाने हमारी मार्केट को, हमारे पड़ोसी को रोकने की कोशिश कर ही रहा है। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से पूछना चाहता हूं कि क्या हम स्टिलवेल रोड के लिए हम आगे नहीं बढ़ सकते हैं। जो लेडो असम से चलता है, वह बर्मा में जाता है और यूनान शहर चाइना का है, उसकी वह कनेक्टिंग रोड कंबोडिया तक जोड़ती है, सिंगापुर तक जोड़ती है। क्या इस बारे में भारत सरकार चिंतित है और यदि चिंतित है तो क्या हम साउथ ईस्ट एशिया की मार्केट नहीं ले सकते हैं।

आज जो समस्या है, वह यह है कि हमें अपने पड़ोसियों के साथ अच्छे संबंध रखने हैं। चीन नेपाल में भी अपना प्रभाव डालने की कोशिश कर रहा है। जो काम कांग्रेस की सरकार में हो गया, क्योंकि अंग्रेजों ने एक बहुत अच्छा एग्रीमेंट हमें साइन करके दिया था कि हमारी बफर स्टेट की कल्पना थी। नेपाल, भूटान, तिब्बत भी बफर स्टेट था। आज आप रूस को जितनी गाली दे दीजिए, लेकिन सांसद होने के नाते और पार्टी का विजन नहीं रख रहा, मैं व्यक्तिगत तौर पर कह रहा हूं कि यदि ... *तो वह ठीक किया है। …* तो इस वजह से रूस ने जो भारत की दुर्गति देखी है कि कांग्रेस ने जब तिब्बत को दे दिया तो आज चीन हमारे बार्डर पर आ गया है और चीन से मुकाबला करने में हम हमेशा परेशान रहते हैं और अपने संसाधन को ले जाते हैं, इसलिए …* हमें यदि आम लोगों से संबंध बनाना है, नेपाल से संबंध बनाना है तो क्या हम नेपाल के साथ अपनी

---

* Expunged as ordered by the Chair

कनेक्टिविटी नहीं बढ़ा सकते हैं। यदि बढ़ाना है तो उसके लिए जो माहौल बनाना है, वह माहौल क्या है। आप बुद्धिस्ट सर्किट और जैन सर्किट की बात कहते हैं।

मैं आपको कहना चाहता हूं कि देश में विडम्बना है कि लामा सम्प्रदाय की स्थापना, मैंने उस दिन कहा था कि विक्रमशीला विश्वविद्यालय हमारे यहां है और श्री अतीश दिपंकर ने लामा विश्वविद्यालय की स्थापना की, इसलिए विक्रमशीला विश्वविद्यालय बुद्धिस्ट्स का सबसे बड़ा केंद्र है। मंत्री जी, आज तक बुद्धिस्ट सर्किट में विक्रमशीला विश्वविद्यालय इंक्लूड नहीं हुआ है। यहां सुनील सिंह जी बैठे हैं, यदि सारनाथ से आप चलेंगे, तो सारनाथ के बाद बुद्ध इटखोरी आए और इटखोरी के बाद बांका में बधरिया एक जगह है, वहां आए और उसके बाद वे विक्रमशीला गए और विक्रमशीला से यदि आप देखेंगे तो नेपाल, कम्बोडिया के साथ बुद्धिज्म को जोड़कर बहुत बड़ा पर्यटन का केंद्र बना सकते हैं।

उसी तरह यदि जैन धर्म की बात करेंगे तो जैन धर्म का भी एक सर्किट होना चाहिए। पारसनाथ हमारे यहां है और भागलपुर में चंपापुरी है। मेरा आपके माध्यम से आग्रह है कि जैसे बटेश्वर जगह है, वहां से नेपाल की दूरी बहुत कम है और वहीं से विक्रमशीला विश्वविद्यालय है जो बुद्धिज्म का बहुत बड़ा सेंटर रहा है। हमसे नेपाल और बांग्लादेश का बार्डर जुड़ा है और हमारे यहां जो नेशनल हाईवे बन रहे हैं, यदि वहां भी प्लेन लैंड करे तो बहुत अच्छा होगा। मेरा मानना है कि साउथ ईस्ट एशिया की मार्केट को देखने के लिए स्टिलवेल रोड की कल्पना को हमें साकार करना चाहिए।

महोदय, हम इस बजट के समर्थन में खड़े हुए हैं और माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में आपको बधाई और शुभकामना देते हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ जय हिंद, जय भारत।

[*]**डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर):** मैं ने सड़क एवं परिवहन मंत्रालय की 2022-23 की अनुदान मांगों पर विचार रखता हूं ।

नरेन्द्र मोदी जी की दृढ नेतृत्व वाली सरकार ने भारत की समग्र रूप से, अर्थव्यवस्था को तेजी से सुदृढ़ करने तथा वर्तमान में इस अर्थव्यवस्था का पटरी पर आना हमारे देश की सुदृढ़ आघात सहन क्षमता को दर्शाता है।

बजट 2022-23 से रोड़ ट्रांसपोर्ट क्षेत्र से जुड़े लोगों को बड़ी घोषणाओं सहित कई उम्मीदे थीं, जिसे सरकार ने बहुत हद तक पूरा किया है। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय मंत्री श्री नितिन गड़करी जी ने देश में सड़को का जाल सा बिछा दिया है। आज देश में अनेक नेशनल हाइवे इस सरकार ने बनवाये जिनसे देश का पूर्व से पश्चिम, उत्तर से दक्षिण सड़को के माध्यम से जोड़ा गया है।

राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम National Ropeway Development Program को सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में लिया जाएगा। माननीय वित्त मंत्री श्रीमती सीतारमण ने संसद में 2022-23 का बजट पेश करते हुए इसकी घोषणा करते हुए कहा कि पीपीपी मोड के माध्यम से चार स्थानों पर मल्टीमाडल लाजिस्टिक्स पार्कों (Multimodal Logistics Parks) के कार्यान्वयन के लिए 2022-23 में कान्ट्रैक्ट दिए जाएंगे । सार्वजनिक संसाधनों (Public Resources) के पूरक के लिए वित्तपोषण के नवीन तरीकों के माध्यम से 20,000 करोड़ रुपये जुटाए जाएंगे। लोगों और सामानों की तेज आवाजाही की सुविधा के लिए 2022-23 में एक्सप्रेसवे के लिए पीएम गति शक्ति मास्टर प्लान (PMGati Shakti Master Plan) तैयार किया जाएगा। मोदी जी की सरकार राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क (National Highway Network) का 2022-23 में 25,000 किलोमीटर तक विस्तार करेगी।

[*] Speech was laid on the Table

देश को सड़कों के माध्यम से जोड़ने के लिए वर्ष 2022-23 में एक्सप्रेस मार्ग के लिए पीएम गतिशक्ति मास्टर प्लान तैयार कर रही है ताकि लोगों और वस्तुओं का अधिक तेज मूवमेंट हो सके।

माननीय नितिन गडकरी जी ने कठिन पहाडी क्षेत्रों में पारंपरिक सड़कों के पसंदीदा पारिस्थितिक रूप से स्थायी विकल्प के रूप में राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम (National Ropeway Development Program) को पीपीपी मोड पर ले रहे है। जिसका उद्देश्य पर्यटन Tourism को बढ़ावा देने के अलावा यात्रियों के लिए कनेक्टिविटी और सुविधा में सुधार करना है। वित्त वर्ष 2022-23 (Financial year 2022-23) में 60 किलोमीटर लंबी आठ रोपवे परियोजनाओं (Ropeway Projects) के कान्ट्रैक्ट दिए गये हैं।

मैं अपने क्षेत्र की रेलवे से संबंधित निम्न मांगों को माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष रखता हूँ:-

अक्टूबर 2016 में करौली जिला मुख्यालय पर आयोजित विशाल जनसभा में माननीय सडक एवं परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी द्वारा घोषित निम्न 02 राष्ट्रीय राजमार्गों का कार्य प्रारंभ कराया जावे।

- फिरोजपुर झिरका (हरियाणा) पहाडी-नगर-खेडली महुआ हिण्डौन करौली मण्डरायल (राजस्थान) एवं मुहाना मध्यप्रदेश को जोड़ने वाले सडक मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में विकसित किया जावे।
- आगरा-जगनेर-बसेडी-मासलपुर-करौली-कैलादेवी-सवाई माधोपुर को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में विकसित किया जावे।

  संसदीय क्षेत्र करौली धौलपुर के निम्न महत्वपूर्ण सडक मार्गों के निर्माण केन्द्रीय रोड फन्ड से कराने हेतु निवेदन करता हूँ।
- जिला धौलपुर की बसेडी पंचायत समिति की ग्राम पंचायत एकटा से उत्तर प्रदेश के आगरा जिले के जगनेर कस्बे के सड़क मार्ग में धौलपुर जिले की सीमा में 10.20 किमी सडक निर्माण अनुमानित लागत 4.50 करोड रूपये।

- जिला धौलपुर की पंचायत समिति बसेडी की ग्राम पंचायत ममोधन से पंचायत समिति बाडी के ग्राम नोरहा पंचायत समिति बाडी के मध्य पार्वती नदी पर पुलिया निर्माण हेतु आवश्यक अनुमानित लागत 6.77 करोड रूपये।
- करौली जिले की पंचायत समिति टोडाभीम की ग्राम पंचायत तिघरिया से देवलेन मूंडिया तक सडक वाया पीलवा कुल लंबाई 03 किमी. इसमें गंभीर नदी पर मेजर सी.डी. वर्क की आवश्यकता है। उक्त कार्य हेतु अनुमानित लागत राशि 644.49 लाख रूपये के बजट की आवश्यकता है।

*__KUMARI RAMYA HARIDAS (ALATHUR):__ I would like to point out that while the Govt. constructs National Highway, it should ensure construction of service road and approach roads also. In many places, even in my Constituency Mannuthy-Vadakkancherry highway, the company collects toll before completing road construction. Adequate fund should be allotted for that also.

In my Constituency, there are several major roads connecting to National Highways. The criteria of Central Government exclude these roads adopting to spend central fund on these roads. I request the Govt. should liberalize the criteria, especially in remote areas.

The Road Transport Department should allocate special schemes and funds for remote and hilly areas like Parambikulam and Nelliampathi area.

I request the Ministry and Government to discuss with common people before collecting toll. And toll rate should be moderate.

I humbly request to allocate more fund and road in my Constituency and adopt more roads in remote areas.

---

* Speech was laid on the Table

श्री बालक नाथ (अलवर): धन्यवाद सभापति महोदय। मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधान मंत्री और ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर श्री नितिन गडकरी जी का अभिनन्दन करना चाहता हूं। आजादी के पूर्व से लेकर अब तक भारत के शहरों को आपस में जोड़ने के लिए एक ही पारंपरिक मार्ग था, लेकिन भारतमाला प्रोजेक्ट के अंतर्गत भविष्य के भारत की जरूरतों को समझते हुए माननीय प्रधान मंत्री जी ने अपनी दूरगामी सोच से भारत के लगभग 70-80 परसेंट शहरों को जोड़ा है और हमारे सभी शहरों को आपस में जोड़ने का एक नया मार्ग प्रशस्त हुआ है। उसके साथ-साथ इन सड़कों के माध्यम से पूरे देश में खुशी का माहौल हम सभी को देखने को मिल रहा है। जो पिछड़े कस्बे, गांव और ढाणियां थीं, उन क्षेत्रों से इन रोड्स को निकाला गया है। मैं विश्वास के साथ कहता हूं कि आने वाले समय में जब ये रोड्स बनकर तैयार हो जाएंगी, तो आने वाले कुछ ही सालों के अंदर वे छोटे-छोटे कस्बे, छोटे-छोटे गांव, छोटी-छोटी ढाणियां भी हमारी सड़कों के माध्यम से देश की उन्नति के साथ आगे बढ़ेंगी और एक बड़ा विकास इन क्षेत्रों में देखने को मिलेगा।

महोदय, मैं उसी क्रम में माननीय मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूं। दिल्ली से मुंबई जो एक्सप्रेस वे बन रहा है, वह अलवर से होकर जाएगा। इधर ट्रांस हरियाणा, जो कि पनियाला मोड़ जयपुर के थोड़ा बीच में पड़ता है, उस पनियाला मोड़ से ट्रांस हरियाणा, जम्मू-कश्मीर, पंजाब, हिमाचल को जोड़ेगा। इन दोनों रोड्स को जोड़ने के लिए माननीय मंत्री जी से मैंने निवेदन किया था और उन्होंने सहज भाव से उसे स्वीकार करते हुए एक ग्रीन फील्ड हाईवे वहां स्वीकृत किया है। माननीय मंत्री जी की उपस्थिति में मैं कहना चाहूंगा कि मैंने बार-बार निवेदन किया है और उन्होंने आश्वासन भी दिया है। मुंडावर एक तहसील है, जो विकास के इस समय में पिछड़ी हुई है। उस तहसील को भी इस रोड के साथ जोड़ा जाएगा, इसके लिए माननीय मंत्री जी ने मुझे आश्वासन दिया है। इसी क्रम में मैं कहना चाहूंगा कि जिस प्रकार से हमारी जो पुरानी पारम्परिक रोड्स हैं, वहां पर जनता से टोल भी वसूला जाता है, लेकिन टोल कंपनियों के माध्यम से जनता को वे सुख-सुविधाएं उपलब्ध नहीं हो पाती हैं।

महोदय, एक बहुत बड़ा विषय हम सभी को देखने को मिलता है। जितनी भी पुरानी रोड्स हैं, उनमें ग्रीन बेल्ट लगाने का काम शेष है। आप दिल्ली से जयपुर जाएं, किशनगढ़ तक जाएं, जो कि जयपुर का 48 नंबर का बहुत बड़ा हाईवे है, सबसे ज्यादा ट्रैफिक इस हाईवे से गुजरता है। लेकिन इस पूरे रास्ते में कहीं भी ग्रीन बेल्ट के तहत पेड़ नहीं लगे हुए हैं। अत: टोल कंपनियों को माननीय मंत्री जी निर्देशित करें कि जल्दी से जल्दी वहां पर ग्रीन बेल्ट के काम को पूरा किया जाए और वृक्षारोपण का कार्य पूरा हो। इसी के साथ-साथ ड्रेनेज की जो व्यवस्था हाईवेज के दोनों तरफ होती है, वह भी हमारे काम नहीं आती है। मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि भविष्य में ऐसी कोई योजना बनाएं ताकि जब बरसात का पानी उसमें एकत्रित हो, तो उस ड्रेनेज के पानी को पॉन्ड बनाकर एकत्रित किया जा सके। इस हेतु पास के जमीदारों को कुछ सब्सिडी दी जाए।

महोदय, मेरी एक छोटी सी मांग और है। सड़कों पर दुर्घटना के कारण जो जानवर मर जाते हैं, उनको उठाने की व्यवस्था नहीं होती है। वे वहीं पड़े-पड़े सड़ते हैं, जिससे दुर्गन्ध आती है। यात्री उनसे बचकर निकलने की कोशिश करते हैं, तो उस कारण दुर्घटनाएं भी होती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से दो-तीन मांगें मेरे क्षेत्र के लिए रखना चाहता हूं। हमारे भिवाड़ी में अलवर होते हुए जो बांदीकुई रोड जाती है, वह जयपुर से आगरा रोड को जोड़ती है। उसे नैशनल हाईवे घोषित किया जाए। उसी के साथ नांगलोई से जो रोड अलवर को आती है, उसे भी नैशनल हाईवे घोषित किया जाए। मैं माननीय मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूं कि उन्होंने अभी कुछ दिन पहले हमारे यहां चार-पांच योजनाओं का उद्घाटन किया। इसमें भिवाड़ी को नैशनल हाईवे एनएच-48 से जोड़ने का उद्घाटन हुआ। दहमी के पास आपने अंडरपास ओवरब्रिज का उद्घाटन किया है, उसके लिए मैं आपका अभिनन्दन और धन्यवाद करता हूं। इसी क्रम में मैं यह विश्वास करता हूं कि आने वाले समय में इन सड़कों के माध्यम से हमारे देश की नई तस्वीर और नया विकास हम सभी को देखने को मिलेगा। धन्यवाद।

श्रीमती रंजीता कोली (भरतपुर): महोदय, आपने मुझे राष्ट्रीय राजमार्ग, सड़क एवं परिवहन मंत्रालय की वर्ष 2022-23 की अनुदान माँग पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

महोदय, माननीय नरेन्द्र मोदी जी की दृढ़ नेतृत्व वाली सरकार ने भारत की समग्र रूप से अर्थव्यवस्था को तेजी से सुदृढ़ करने तथा वर्तमान में इस अर्थव्यवस्था का पटरी पर आना, हमारे देश की सुदृढ़ आघात सहन क्षमता को दर्शाता है।

महोदय, बजट 2022-23 से रोड ट्रांसपोर्ट क्षेत्र से जुड़े लोगों को बड़ी घोषणाओं सहित कई उम्मीदे थीं, जिसे सरकार ने बहुत हद तक पूरा किया है। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय मंत्री श्री नितिन गड़करी जी ने देश में सड़कों का जाल बिछा दिया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ। आज देश में अनेक नेशनल हाइवे इस सरकार ने बनवाये, जिनसे देश को पूर्व से पश्चिम, उत्तर से दक्षिण तक सड़कों के माध्यम से जोड़ा गया है। इसके लिए माननीय मंत्री जी धन्यवाद।

महोदय, राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम को सार्वजनिक-निजी भागीदार (पीपीपी) मोड में लिया जाएगा। माननीय वित्त मंत्री श्रीमती सीतारमण जी ने संसद में वर्ष 2022-23 का बजट पेश करते हुए इसकी घोषणा करते हुए कहा कि पीपीपी मोड के माध्यम से चार स्थानों पर मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स पार्कों के कार्यान्वयन के लिए वर्ष 2022-23 में कान्ट्रैक्ट दिए जाएंगे। सार्वजनिक संसाधनों के पूरक के लिए वित्तपोषण के नवीन तरीकों के माध्यम से 20,000 करोड़ रुपये जुटाए जाएंगे। लोगों और सामानों की तेज आवाजाही की सुविधा के लिए वर्ष 2022-23 में एक्सप्रेसवे के लिए पीएम गति शक्ति मास्टर प्लान तैयार किया जाएगा। मोदी जी की सरकार राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क का वर्ष 2022-23 में 25 हजार किलोमीटर तक विस्तार करेगी।

देश को सड़कों के माध्यम से जोड़ने के लिए वर्ष 2022-23 में एक्सप्रेस मार्ग के लिए पीएम गति शक्ति मास्टर प्लान तैयार कर रही है ताकि लोगों और वस्तुओं का अधिक तेज मूवमेंट हो सके। पर्यटन के साथ-साथ कनेक्टिविटी बढ़ाने पर जोर है।

माननीय मंत्री नितिन गड़करी जी कठिन पहाड़ी क्षेत्रों में पारंपरिक सड़कों के पंसदीदा पारिस्थितिक रूप से स्थायी विकल्प के रूप में राष्ट्रीय रोपवे विकास कार्यक्रम को पीपीपी मोड पर ले रहे हैं, जिसका उद्देश्य पर्यटन को बढ़ावा देने के अलावा यात्रियों के लिए कनेक्टिविटी और सुविधा में सुधार करना है। माननीय सीतारमण जी ने वित्त वर्ष 2022-23 में 60 किलोमीटर लंबी आठ रोपवे परियोजनाओं के कान्ट्रैक्ट दिए हैं।

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

… (*Interruptions*)

श्रीमती रंजीता कोली: महोदय, मुझे एक मिनट का समय और दीजिए। मैं अपने भरतपुर की कुछ समस्याओं को मंत्री जी के सामने रखना चाहती हूँ।

जिला भरतपुर में सीआरआईएफ योजनान्तर्गत प्रगतिरत कार्य।

1. सीआरआईएफ योजनान्तर्गत कुम्हेर सौंख सड़क का चौड़ाईकरण एवं सुदृढीकरण निर्माण कार्य- उक्त कार्य हेतु लंबाई 12.00 कि.मी. राशि रु 1754.00 लाख की स्वीकृति प्राप्त हुई है, जिसमें संवेदक को राशि 1310.15 लाख का कार्यदेश जारी किया गया है, जिसमें कार्य प्रारम्भ व समाप्ति तिथियाँ क्रमश: 20.09.2021 एवं 19.09.2022 नियत है, जिनका कार्य प्रगति पर है।
2. सीआरआईएफ योजनान्तर्गत गुलपाडा-अमरूका-जुरेहरा सड़क का चौड़ाईकरण एवं सुदृढीकरण निर्माण कार्य- उक्त कार्य हेतु लंबाई 17.30 कि.मी. में राशि रुपये 1664.00 लाख की स्वीकृति प्राप्त हुई है, जिसमें संवेदक को राशि 1195.18 लाख का कार्यदेश जारी किया गया है, जिसमें कार्य प्रारम्भ व समाप्ति तिथियाँ क्रमश: 20.09.2021 एवं 19.09.2022 नियत है, जिनका कार्य प्रगति पर है।

महोदय, बस मेरा थोड़ा सा विषय रह गया है । मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि निम्नलिखित सड़को को अगर और बना दिया जाये तो मेरे लोक सभा क्षेत्र का कायापलट हो जाएगा।

श्री अब्दुल खालेक (बारपेटा): महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

मैं मंत्री जी से यह आग्रह करना चाहता हूँ कि मैंने 21 मार्च, 2020 को एक खत लिखा था, एक नया राजमार्ग, नया नेशनल हाइवे बोंगाईगाँव जिले के कबैतरी से बारपेटा जिले के गोरोईमारी डोलोसाल तक, जहाँ यह ताराकांदी, मोइनबड़ी, मोंडिया, बोहरीवाल आदि कनेक्ट होगा। इससे 40 किलोमीटर की दूरी कम होगी।

मैं माननीय मंत्री श्री गड़करी जी से आग्रह करता हूँ कि यह नया राजमार्ग बने। असम का स्टेट हाइवे नंबर 2 का एक पोर्शन, कलिताकुछी, बारपेटा हाउली पोर्शन ऑलरेडी नेशनल हाइवे घोषित किया तो दूसरा पोर्शन बरपेटा से जनिया, नार्थ सलमारा, बोंगाईगाँव, यह पोर्शन भी राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित होना चाहिए।

महोदय, असम में एक एमएमएलपी हो रहा है। वर्ष 2020 में मंत्री जी ने इसका शिलान्यास किया था और वर्ष 2022 के अप्रैल महीने के अंदर इसका काम खत्म होने की बात थी।

लेकिन अभी तक पैकेज 1, पैकेज 2 और पैकेज 3 के किसी भी पैकेज में 50 परसेंट से ज्यादा काम नहीं हुआ है। मैं मंत्री जी से गुजारिश करूँगा कि यह काम जल्दी ही समाप्त हो। वहां मल्टी मॉडल लॉजिस्टक हब में जो एयरपोर्ट होने की बात थी, मंत्री जी के दफ्तर में न जाने से भी उस एयरपोर्ट का काम भी जल्दी शुरू हो, इसके लिए भी मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूं।

वर्ष 2019 में रोड एक्सीडेंट में डेढ़ लाख लोगों की मौत हुई थी। मंत्री जी ने डिस्ट्रिक्ट रोड सेफ्टी कमेटी बनाई थी, लेकिन दु:ख की बात है कि उस डिस्ट्रिक्ट रोड सेफ्टी कमेटी की मीटिंग नहीं हुई। मैं हिन्दुस्तान के दूसरे हिस्से के बारे में नहीं बोलूंगा, लेकिन मेरे क्षेत्र में चाहे बरपेटा जिला हो, बोंगोईगांव जिला हो, उस डिस्ट्रिक्ट रोड सेफ्टी कमेटी की कोई भी मीटिंग नहीं हुई। ब्रह्मपुत्र के ऊपर एक और ब्रिज बनाना चाहिए। भोरी जहा श्री श्रीदामोदर देव, सतरा में है, भोरी और कामरूप जिले से संतोली कनेक्ट होना चाहिए। जलजली नदी के ऊपर एक ब्रिज होना चाहिए। मैं यह गुजारिश रखता हूं। धन्यवाद।

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH (KAKINADA): Sir, … (*Interruptions*)

SEVERAL HON. MEMBERS : Sir, there is no translation taking place. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Is translation not there?

… (*Interruptions*)

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH : Sir, I have already given the notice in advance. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Now, you can sit. I will call you later.

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH: Okay, no problem. Otherwise, I will speak in English. … (*Interruptions*) I am ready to speak in English also. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Kindly be seated. I will call you later.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: The next speaker is Dr. Beesetti Venkata Satyavathi.

… (*Interruptions*)

DR. BEESETTI VENKATA SATYAVATHI (ANAKAPALLE): Thank you, Chairperson, Sir. … (*Interruptions*)

<u>19.26 hrs</u> (Hon. Speaker *in the Chair*)

Thank you, Speaker, Sir, for giving me the opportunity. At the outset, I would like to thank the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari ji for two things. The first is for laying the foundation stone for 51 National Highway projects, and the second one is for announcing to spend Rs. 3 lakh crore for road infrastructure

in Andhra Pradesh during his visit in February, 2022. Thank you very much, Sir. Through Speaker, Sir, I congratulate the Minister and the Ministry for these sanctions.

HON. SPEAKER: Thank you.

DR. BEESETTI VENKATA SATYAVATHI : Hon. Speaker, Sir, we all know that road connectivity in the coastal area, especially Sagar Mala Project will boost tourism, create employment opportunities for urban and rural youth, and play a pivotal role in bringing prosperity to the people of Andhra Pradesh.

Coming to my Constituency in Andhra Pradesh, as you know the Anakapalle-Anandapuram road is a six-lane road sanctioned almost four years back. I would request the Minister to expedite this work at the earliest and to include a small connecting road to Sheela Nagar and Port-road so that connectivity to the Vishakhapatnam city will be there. A helipad is also to be constructed so that air lifting will be easier in case of accidents. This is included in the design, but the Airport Authority has not yet given any permission for it.

Through you, Speaker, Sir, my request to the hon. Minister is to sanction three trauma care centres because they are very adjacent to the National Highway 16, namely, at Anakapalle District Hospital, CHC Yelamanchili and CHC Nakkapalle. These are very much needed because so many accidents are taking place there. There are two black spot areas in my Constituency, namely, at Thottada Junction and at Purushottamapuram. Please construct two road underpasses immediately in these two areas.

Our hon. Chief Minister, Shri Y. S. Jagan Mohan Reddy Garu also addressed in his speech during your recent visit to Vijayawada about converting the State Highway in my Parliamentary Constituency from Sabbavaram *via* Venkannapalam and Narsipatnam to Tuni because it connects three districts, namely, Vizianagaram, Vishakhapatnam and East Godavari. … (*Interruptions*)

Nitin Gadkari *ji* has announced at Vijayawada that he will sanction multi-model logistics parks for Andhra Pradesh. I have already spoken in this august House for setting up a multi-model logistics park in Atchutapuram, which is a SEZ in my parliamentary constituency. I thank the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, and I also believe that the Centre and the State should truly be a double-engine; both playing a dual role in improving the infrastructure which would hugely benefit the public at large.

Thank you very much, Sir.

श्री एस. मुनिस्वामी (कोलार): अध्यक्ष जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे रोड ट्रांस्पोर्ट और हाइवेज़ मिनिस्ट्री की डिमांड फॉर ग्रांट्स पर अपनी बात रखने का मौका दिया है। मैं तीन साल से देख रहा हूँ। हमारे प्रधान मंत्री जी को मैं बहुत-बहुत धन्यवाद करना चाहता हूँ कि एक उत्तम सचिव को रोड एण्ड ट्रांस्पोर्ट की जिम्मेदारी दी है। हम बात करना शुरू करते हैं तो अधीर रंजन जी दस बार उठ-उठ कर बैठते हैं। मैं दो दिन से सुन रहा हूँ, जो भी काम नितिन गडकरी जी ने किए हैं, पूरा देश उनका धन्यवाद करता है।

इस मंत्रालय में ऐसे मंत्री का होना बहुत अच्छी बात है। हम जो भी नए सांसद चुन कर आए हैं, किसी भी पार्टी के सांसद हों, जब उनसे मिलने जाते हैं तो कोई भी खाली हाथ नहीं आता है, सब लोगों का काम होता है। इस देश में रोड का काम बहुत तेज़ी से चल रहा है। इसी के साथ, मेरी कॉन्स्टिट्यूएंसी में एनएच-75 पहले से फोर लेन था, जो कि तिरुपति-तिरुमाला को जाने का रास्ता है, उसको सिक्स लेन करने के लिए मंत्री जी ने मैंगलोर में आदेश दिए हैं। उसको लिए बहुत जल्दी से डीपीआर रेडी कर के शुरू करें तो कोलार की मेरी जनता को बहुत फायदा होगा।

ऐसे ही हमारे कोलार जिले में चेन्नई एक्सप्रेस कॉरिडोर का काम बहुत तेज़ी से चल रहा है। और ज्यादा तेज़ी से काम करने के लिए, वहां जो प्रोजेक्ट डायरेक्टर हैं, उनके पास ज्यादा प्रोजेक्ट्स हैं, इसलिए चेन्नई प्रोजेक्ट का काम करने के लिए दूसरे अधिकारीगण को लगाया जाए तो बहुत अच्छा रहेगा।

हमारा एनएच में जो रास्ता होता है, उधर एक-एक जिले में जो भी अनएम्पलॉयड रहते हैं, हैंडीकैप्प्स रहते हैं, उनको दुकान चलाने के लिए कम से कम रोड के बगल में तीन-चार एकड़ की जगह दी जाए तो उनको एम्पलॉयमेंट मिलेगा और उनका घर भी अच्छा चलेगा। इसके लिए मैंने मंत्री जी को रिक्वेस्ट की है। माननीय मंत्री जी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं, इसके लिए मैं उनको बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। धन्यवाद।

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, I rise to dwell on the Demand for Grant under the Ministry of Road Transport & Highways for 2022-23. At the outset, I must eulogise our Minister of State, former Army Chief, Gen. V.K. Singh *ji* because I have been observing since the beginning of the debate that he has been displaying inexhaustible patience while lending his ears and for listening with rapt attention. So, I must appreciate him, along with Gadkari *ji.*

सर, मुझे बड़ा दु:ख हो रहा है कि इस सदन में जब रोड ट्रांसपोर्ट की चर्चा हो रही है तो हमारे एक ज्ञानी एवं वरिष्ठ नेता और हमारे सांसद दुबे साहब रोड से चले गए यूक्रेन और यूक्रेन में …*, उसका समर्थन कर दिया और वे कह रहे हैं कि * । मैं पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार का यह रवैया है क्योंकि हम जानते हैं कि हमारा देश 'वसुधैव कुटुम्बकम्' की बात करता है ।… (व्यवधान) * हम इस सदन में पैरवी करें तो * की भी पैरवी करना चाहिए और लद्दाख के अतिक्रमण को मानना चाहिए, अरुणाचल के अतिक्रमण को मानना चाहिए ।… (व्यवधान) इस सदन में यह क्या हो रहा है, मैं सरकार से पूछना चाहता हूं ।… (व्यवधान)

सर, मैं सरकार से पूछना चाहता हूं कि यूक्रेन पर जो हमला हुआ है, क्या उसका आप समर्थन करते हैं? … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप विषय पर बोलें ।

श्री अधीर रंजन चौधरी: सर, लाखों की तादाद में लोग पलायन कर रहे हैं ।… (व्यवधान) यूक्रेन तबाह हो रहा है ।… (व्यवधान)

---

* Expunged as ordered by the Chair.

माननीय अध्यक्ष: आप विषय पर बोलें।

नहीं, यह रिकॉर्ड में नहीं आएगा।

… (व्यवधान)… *

माननीय अध्यक्ष: आप दोनों की बातें रिकॉर्ड में नहीं जाएगी।

… (व्यवधान)…*

माननीय अध्यक्ष: अधीर रंजन जी, आप तो इसी विषय पर बोलें।

… (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी: सर, यह बात चर्चा के दौरान हुई, इसलिए मैंने यह कहा।… (व्यवधान)

सर, मैं चाहता हूं कि इसे एक्सपन्ज किया जाए क्योंकि उन्होंने यह कहा है, इसलिए मैंने कहा।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: कोई माननीय सदस्य जिस विषय पर बोले रहे हैं, उस विषय पर ही बोलें, उससे इधर-उधर न हों।

… (व्यवधान)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY: In the financial year 2022-23, Rs. 1.99 lakh crore has been allocated for this Ministry out of which, this year, unlike BE of 2021-22 and RE of 2021-22, there is no provision for IEBR. It has been stated that the Ministry of Road Transport and Highways is targeting to spend Rs. 2,42,020 crore on National Highways in the financial year 2022-23 comprising Rs. 1,87,020 crore budgetary outlay, Rs. 1 lakh crore from IEBR, Rs. 10,000 crore from other sources, Rs. 15,000 from SPV and Rs. 30,000 crore through private investment.

---

* Not recorded.

सर, मुझे यह मालूम नहीं है कि इंटर्नल और एक्सटर्नल बजटरी रिसोर्सेज की आपको जरूरत क्यों नहीं होती है, लेकिन इससे यह स्पष्ट होता है कि यह सरकार बजटरी सपोर्ट के दौरान ही सारा विकास करना चाहती है क्योंकि इसमें प्राइवेट इंवेस्टमेंट सिर्फ 30,000 रखा गया है जबकि केलकर कमेटी की ऑब्जर्वेशन यह है कि हमारे देश में एक लौंग टर्म पॉलिसी अपनानी चाहिए, जिससे कि प्राइवेट इंवेस्टमेंट में बढ़ोतरी हो । प्राइवेट इंवेस्टमेंट इसलिए नहीं होता है क्योंकि इनकी जेस्टेशन पीरियड काफी लम्बी होती है । रेगुलेटरी फ्रेमवर्क के कारण प्राइवेट इंवेस्टर्स की बारगेनिंग पावर्स उतनी ताकतवर नहीं होती है और सारी दिक्कतें हैं, इसलिए इस सेक्टर में प्राइवेट इंवेस्टमेंट नहीं होता है। हम जानते हैं कि हमारे कद्दावर नेता नितिन गडकरी जी इस विषय पर जरूर सोचेंगे।

सर, हम जानते हैं कि हमारे देश के 90 फीसदी पैसेंजर्स और 69 प्रतिशत फ्रेट को हम लोग रोड पर कैरी करते हैं।

सर, मैं दो-तीन छोटे-छोटे मुद्दे उठाना चाहता हूं। According to NCRB report on Accidental Deaths and Suicides in India, 2020, traffic accidents in the country stand at 3,68,828 in 2020. These traffic accidents resulted in injuries to 3,36,248 persons and 1,46,354 deaths during 2020. यह अनटेनेबल है । इसका मतलब है कि हमारे देश में हर घंटे ऐसे 35 हादसे होते हैं और हर चार मिनट पर एक मौत होती है। यह क्वाइट अनटेनेबल है, इसलिए कि इस तरीके की घटना न घटे, इसलिए हम लोगों ने 'ब्राजीलिया डिक्लेरेशन' पर दस्तखत किया था। 'ब्राजीलिया डिक्लेरेशन' के मुताबिक हमारे यहां सड़क हादसे के कारण जो मौतें होती हैं, वे आधी होनी चाहिए थीं, जिसमें हम फेल हो चुके हैं। इसके लिए हमें क्या करना चाहिए, सरकार हमें यह बताए क्योंकि बचाने के लिए कम से कम जो रिस्पॉन्स टाइम होना चाहिए, वह अभी उपलब्ध नहीं होता है। इसको 'गोल्डेन आवर' कहते हैं। माननीय मंत्री जी यह कह सकते हैं कि हमारे एन.एच. पर और जहां-जहां आप रास्ते बना रहे हैं,

वहां ट्रॉमा सेन्टर्स कितने बना रहे हैं? अगर आप ट्रॉमा सेन्टर्स नहीं बनाएंगे तो हादसे के बाद गोल्डेन आवर बचाने का उपाय आपको नहीं मिलेगा।

इसलिए हम लोग यह देखते हैं कि हमारे देश में इसके कारण जो हमारे जीडीपी का नुकसान होता है, वह 7.5 प्रतिशत है, मतलब कि 12 लाख करोड़ रुपये से ज्यादा की जीडीपी का हम नुकसान करते हैं क्योंकि हमारे देश में रोड्स में जो चूक है, जो गलती है, इसको हम सुधार नहीं पा रहे हैं।

सर, इसमें हमें एक और चीज देखना है। इसमें ज्यादा से ज्यादा गरीब लोगों की मौत होती है। मान लीजिए कि रोड पर जो हादसा होता है, रूरल एरिया में इसका 66 फीसद हिस्सा होता है। अगर गरीब लोगों के घर में रोजगार करने वाले की किसी हादसे में मौत हो जाती है तो उसकी कौन देखभाल करेगा और उसको कौन बचाएगा?

सर, सरकार का ध्यान आकर्षित करते हुए, मैं यह बात कह रहा हूँ कि हमारे देश में तकलीफ इस बात की है कि वर्ष 1951 में आजादी के कुछ साल बाद हमारे देश में सारे रोड की लेंग्थ 0.3 मिलियन थी, अभी 300 मिलियन हो गई है। सॉरी, यह गाड़ी की आबादी है। जब हम वर्ष 1951 में थे तो यह 0.3 मिलियन थी। अभी हमारी गाड़ी की आबादी 300 मिलियन हो गयी है। अभी वर्ष 2019 के मुताबिक और भी बढ़ गयी है। वर्ष 1951 में हमारे देश में रोड की लेंग्थ 40,000 किलोमीटर थी। अभी यह बढ़ कर 63 लाख से ज्यादा किलोमीटर हो गयी है। रोड की लेंग्थ हमारी आबादी की तुलना में, यानी आबादी की जो बढ़ोतरी होती है, उसके साथ-साथ हम रोड नहीं बना सके हैं। अभी भी हमारे 55 परसेंट टू-लेन होते हैं, 24 परसेंट फोर लेन होते हैं। इसका मतलब है कि हमें बहुत दूर जाना अभी बाकी है। ताली बजाना आसान होता है, लेकिन हमें वास्तविकता और हकीकत को समझना पड़ेगा।

सर, हमारा नेशनल हाइवे, जिसका हिस्सा टोटल रोड नेटवर्क में 2.03 फीसदी होता है। उसमें हमारे यहाँ 35.7 परसेंट डेथ होता है। इसमें स्टेट रोड का हिस्सा 3.01 परसेंट होता है, लेकिन उसमें डेथ 24.8 परसेंट होता है।

हमारे देश में ट्रैफिक कन्जेशन का एक और दिक्कत है। इस ट्रैफिक के लिए मैं सिर्फ चार सिटीज़ की बात करता हूँ। इसमें दिल्ली, मुम्बई, बेंगलुरू और कोलकाता है। सिर्फ ट्रैफिक कन्जेशन के लिए इन चार सिटीज़ में हमें सालाना 1, 47,000 करोड़ रुपये का नुकसान होता है। इसलिए, हमें इन सारी चीजों के मद्देनजर सोचना पड़ेगा।

मंत्री जी, आप जानते होंगे कि हमारे देश में एक और मुश्किल है। वह मुश्किल यह है कि प्रोजेक्ट्स डिले होते हैं। आप हर काम लेते हैं, मैं यह नहीं मानता हूँ कि आप काम नहीं लेते हैं। लेकिन, उस काम को समाप्त करने में डिले होता है। इस डिले के चलते, हमारी जो गाड़ियाँ चलती हैं, उस समय वारंटी ईयर में होती हैं, हमारा फ्यूल कंजम्प्शन बढ़ जाता है और हादसा भी बढ़ जाता है। इसलिए हमें इस पर थोड़ा ध्यान देने की आवश्यकता है।

सर, मैं एक और बात कहना चाहता हूँ। अभी हमारे नॉर्थ-ईस्ट के बंधु बात कर रहे थे। मैं उनके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि जो ढोला-सादिया ब्रिज है, लोहित रिवर के ऊपर जो ब्रिज है। यह असम का लॉन्गेस्ट ब्रिज है। यह यूपीए के जमाने में शुरू हुआ था। मैं यह नहीं कहता कि आपने कुछ नहीं किया। लेकिन, मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह कंटिन्यूअस प्रोसेस है। जो जोजिला पास निकाला गया, जोजिला रोड के साथ जो बाई डायरेक्शनल टनल निकाला गया, वह भी हमारे यूपीए के जमाने में अप्रूव था। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह एक कंटिन्यूअस प्रोसेस है। कभी यूपीए की सरकार रहे, कभी एनडीए की सरकार रहे, यह अलग बात है। लेकिन, यूपीए ने कुछ नहीं किया, सारा काम एनडीए कर रहा है। यह बात कहना जरुरत से ज्यादा चाटुकारिता होगी, और कुछ नहीं होगा।

सर, मुझे यह कहना पड़ता है कि in the ongoing financial year, 2021-22, despite having spent about 77.8 per cent of the allocation made to it at the RE stage, till January, 2022 the Ministry has managed to achieve only about 56 per cent of its targeted award and construction targets. इसका मतलब, आप जो टारगेट करते हैं, वह फेल हो जाता है। मैं आज की तारीख में कह रहा हूँ कि इस फिस्क्ल ईयर में आपका टारगेट

फेल हो चुका है और अचीवमेंट पूरा नहीं हुआ है। इसके बारे में आप खुद बताइए। आपके टारगेट और अचीवमेंट में फर्क इस करेन्ट ईयर में कम है । इसको आप जरूर मानिएगा । The Government is talking of holistic development of the North-Eastern States and that North-Eastern States are also experiencing double-engine growth. India today holds the record of fastest road construction. Then what are the reasons for delay in the Special Accelerated Road Development Programme for the North-Eastern area and Arunachal Pradesh?

मैं इसलिए कह रहा हूं कि अभी अरुणाचल में चाइनीज़ एग्रेशन बढ़ रहा है। इसके मद्देनजर नार्थ-ईस्टर्न रीजन में किसी चीज की कभी कमी न हो, मैं जरूर सरकार को यह सलाह देना चाहता हूं।

एक बात और, यह बार-बार जिक्र होता है कि आप कंसैशनर नियुक्त करते हैं, कंसल्टेंट नियुक्त करते हैं, लेकिन एक अनहोली नेक्सस, डिपार्टमेंट, कंसैशनर और कंसल्टेंट्स के बीच बन जाता है। इसके चलते हमें काफी नुकसान उठाना पड़ता है। अनड्यू बेनेफिट दिया जाता है। यह मैं नहीं कह रहा हूं, इसका सीएंडएजी की ऑब्जर्वेशन में जिक्र है। आप जरूर सीएंडएजी की ऑब्जर्वेशन पढ़े होंगे।

मैं एक बात और यहां रखना चाहता हूं। आपने इस बजट में कहा, with regard to the proposed expansion in the national highway network by 25,000 kilometres, I must share that the construction pace will have to be increased from the present 36.5 kilometres per day to about 68 kilometres per day. आपने जो लक्ष्य तय किया है, उस लक्ष्य को पूरा करने के लिए रोजाना आपको 68 किलोमीटर सड़क बनानी पड़ेगी, नहीं तो 25 हजार किलोमीटर तक आप पहुंच नहीं पाएंगे। This is 87 per cent higher than the pace in 2020-21, which seems to be a humongous and unrealistic task as per the track record of the Government. We should keep in mind that

increasing the pace of construction of new highways should not be the sole focus of the Ministry. Quality of roads is equally important. आपको बहुत सारे सदस्यों ने यह बताया, खासकर ट्रेजरी बेंच की तरफ से भी यह बताया गया कि हमारे देश में गुणवत्ता की कमी है। गुणवत्ता के लिए जर्मनी को मशहूर माना जाता है और सेफेस्ट रोड के लिए नार्वे को मशहूर माना जाता है। आप जरूर यह जानते होंगे।

Hon. Speaker, Sir, this Government is always keen on comparing the UPA Government and the NDA Government. I am very astonished to find that since 2014-15, the highway developer's debt -- NHAI -- has increased around fourteen times from Rs. 24,188 crore to around Rs. 3,40,000 crore at the end of January, 2022, which is a cause of grave concern for NHAI. आप यह कह रहे हैं कि हमने इतनी लंबी रोड बना दी है, आपके समय में इतना सारा विकास हो चुका है, लेकिन इसके पीछे जो राज है, वह राज बताना भी जरूरी है।

The Government always claims that it has increased such and such number of kilometres of National Highways. I would like to share here that after the NDA Government came to power in 2014, the Ministry of Road Transport and Highways approved approximately 72,000 kilometres of State roads to be declared as National Highways. Of these, 49,087 kilometres of State roads, including State highways, have been notified as National Highways since 2014-15. आपको क्या लगता है? दूध में तो पानी जरूर मिला हुआ है।

मंत्री जी, सदन को थोड़ा यह बताना चाहिए। हमारी बात छोड़ दीजिए। आप जानते हैं कि रोड एंड ट्रांसपोर्ट की हमारे यहां स्टैंडिंग कमेटी भी है। सर्वजन की सहमति से स्टैंडिंग कमेटी चलती है। यह स्टैंडिंग कमेटी ने क्या ऑब्जर्वेशन किया? The Standing Committee noted that the amount of funds released to NHAI has almost tripled since the

financial year 2016-17, while the length constructed by the NHAI has increased by only about 63 per cent during the same time. इसे देख लीजिए। यह स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है। यह मेरी बात नहीं है। वहां सर्वदल का सर्वमत से यह मानना है।

एनएचएआई में वैकेंसी एक और चिंता का विषय है। आफिसर्स नहीं मिलेंगे तो रोड कैसे बनाएंगे? एनएचएआई की वैकेंसी कितनी है? एनएचएआई की वैकेंसी अभी 61 पर्सेंट है। सैंक्शन स्ट्रेंग्थ से कम कितना है? अभी आप 61 पर्सेंट नियुक्त किए हैं, लेकिन इसमें एलोकेशन 1,34,015 करोड़ रुपये है। यह क्या हो रहा है?

आप भारतमाला परियोजना के फेज वन की बात करते हैं। The Committee is deeply concerned to note that though the original timeline for Bharatmala Phase-I targeted its completion by 2021-22, only 20,632 kilometres – which means 59.28 per cent – has been awarded; while only 7,375 kilometres – which means 21.19 per cent – has been constructed by December, 2022 out of the overall target of 34,800 kilometres.

"…This has led to the targeted timeline for completion now being estimated at Financial Year 2027 while the estimated cost of BMP Phase-I has almost doubled". यह देख लीजिए, कॉस्ट बढ़ जाता है। कॉस्ट ओवर रन क्या होता है? भारतमाला फेज-1 की कॉस्ट ओवर रन 5.35 लाख करोड़ रुपये से बढ़कर 10.60 लाख करोड़ रुपये हो जाता है यानी डबल हो जाता है। इधर डबल इंजन, उधर समय डबल और खर्चा डबल हो जाता है।

माननीय मंत्री जी, इसे आप देखिए, दूसरी बात मेन्टनेंस की है। मैंने एक बात कही, टाइमली रिस्पांड, मोबाइल नेटवर्क नहीं है, रोड पर मोबाइल नेटवर्क नहीं है। मान लीजिए, कहीं हादसा हो जाए, आपको मोबाइल नेटवर्क मिलेगा? आप चले जाइए, लॉंग स्ट्रेच में कहीं भी मोबाइल

नेटवर्क नहीं है। आप पता कर लीजिए, कहां मोबाइल नेटवर्क है? अगर हादसा हो गया, वहां कोई ट्रॉमा सेंटर नहीं है, मोबाइल नेटवर्क नहीं है, हॉस्पिटल नहीं है, आप कैसे बचाएंगे?

मेन्टनेंस पर बजट का 1.24 परसेंट दिया जाता है, क्यों? हमारे देश में मेन्टनेंस में और ज्यादा पैसा देना चाहिए। आपको मेन्टनेंस के विषय पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए। साइनेज की कमी है, सी एंड एजी ने इन सारी बातों का उल्लेख किया है।

मैं सरकार से गुहार लगाना चाहता हूं कि गति तो जरूरत है, गति की जरूरत के साथ-साथ जान बचाने के लिए भी हमें देखना पड़ेगा। हमारे देश में रोड यूजर्स को शिक्षित करने की भी जरूरत है, मैं यह भी मानता हूं। आपके पास कंस्ट्रक्शन मेटरियल की कमी है, मैं यह भी मानता हूं। इंडस्ट्रीयल वेस्ट खुले में मिलते हैं, म्यूनिसिपल वेस्ट मिलते हैं, इसका इस्तेमाल कीजिए। मैं आपको सलाह देना चाहता हूं।

दुबे साहब स्टीलवेल रोड म्यांमार की बात उठाते हैं। मैं उसी तरह से एक बात और रखना चाहता हूं। प्रधानमंत्री जी जानते हैं। वर्ष 2020 में बांग्लादेश सरकार के साथ एक वर्चुअल मीटिंग हुई थी, उसमें आइटम नम्बर 25 में यह बात रखी गई। Bangladesh Prime Minister expressed keen interest in the ongoing India Myanmar Thailand trilateral highway project and sought support of India for enabling Bangladesh to connect with this project with a view to enhance connectivity between the regions of South and South East Asia. In the same spirit, the Indian side requested Bangladesh to allow connectivity from West Bengal(Hilli) to Meghalaya (Mahendraganj) via Bangladesh. मेघालय के महेन्द्रगंज, गाइबांधा, ब्रह्मपुत्र नदी क्रास करके गइबांधा, प्लसपारा, बलूरघाट नेशनल हाईवे के साथ जोड़ दीजिए। इससे एक बड़ा स्ट्रेटजिक रोड बनेगा। हमारे पूर्व आर्मी चीफ को स्ट्रेटजी के बारे में ज्यादा जानकारी है। भूटान-बांग्लादेश-इंडिया-नेपाल मोटर व्हिकल एग्रीमेंट किया है। अभी तक पता नहीं कि भूटान ने इसे रेटीफाई किया है या नहीं, लेकिन इसका क्या स्टेट्स है, इसके बारे में भी मालूम होना चाहिए।

अगर आप चाहें कि किस जमाने में क्या हुआ? मैं इसका ब्योरा देना जानता हूं। यूपीए के जमाने में विलेज कनेक्टिविटी सात गुना ज्यादा हुई थी। There was a ten-fold increase in investment in road construction in the rural areas. मैं यहां तर्क नहीं करना चाहता हूं कि किसने क्या किया है या नहीं। लेकिन मंत्री जी खुद जानते हैं, यह एक कंटीन्यूएस प्रोसेस है, इस कन्टीन्यूएस प्रोसेस को मान्यता देते हुए पिछली सरकार ने जो किया है, इसे आगे बढ़ाने की जिम्मेवारी आपकी सरकार की होती है। यूपीए-1 में 1 लाख 47 हजार 237 किलोमीटर रोड बना, यूपीए-2 में 1 लाख 85 हजार 618 किलोमीटर रोड बना और एनडीए के जमाने में 1,86,975 kilometres were constructed between 2014-15 and 2017-18. इसलिए हमें खुलेआम We should discuss it in a dispassionate manner. मैं गडकरी साहब और जनरल साहब को धन्यवाद देना चाहता हूं। आप सभी मिलकर जरूर मेहनत करते हैं, हम भी सहयोग करेंगे क्योंकि देश की तरक्की सभी की तरक्की है। इसमें हम छोटा दिल की बात नहीं करना चाहते हैं। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: आपका विषय है और न ही इनका विषय रिकार्ड में आया है।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप विदेश नीति पर बोले हैं क्या?

… (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): अध्यक्ष महोदय, यह चैनल पर चलेगा।

माननीय अध्यक्ष: आप विदेश नीति पर बोले हैं, आप डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर बोले हैं न?

… (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे: अध्यक्ष महोदय, इसका बाहर काफी रिपकर्शन है, यह चैनलों पर चलेगा। इन्होंने इस मुद्दे को उठा दिया है। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: यह रिकार्ड में नहीं है।

… (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे : अध्यक्ष महोदय, यह रिकार्ड में है।

माननीय अध्यक्ष: अध्यक्ष फैसला कर रहा है या आप कर रहे हैं। रिकार्ड में नहीं है।

… (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे: अध्यक्ष महोदय, बाहर वीडियो चलेगा। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: यह रिकॉर्ड में नहीं है।

… (व्यवधान)

***SHRI DHANUSH M. KUMAR (TENKASI):** Recently our Finance Minister has presented the Union Budget for the year 2022-2023. The amount that is allotted for Tamil Nadu is very low. My Constituency is having a network of road and only mean of transport is local area. Our Finance Minister Should raise the amount sufficiently so that our Constituency area can progress with the growth of Tamil Nadu and South India. I request to increase the allotted amount for my constituency. Thank you.

---

* Speech was laid on the Table

[*]श्री प्रदीप कुमार सिंह (अररिया): मैं राष्ट्रीय राजमार्ग के अनुदान व मांग के संबंध में अपने विचार रखता हूं ।

मैं नव भारत के निर्माता माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी का धन्यवाद देना चाहता हूं, जिनके कुशल नेतृत्व में आज भारत विश्व में अपनी एक अलग पहचान बना रहा है, वहीं धन्यवाद करना चाहूंगा माननीय केंद्रीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का जिनकी विकासवादी सोच की वजह से आज भारत के सभी राज्य व जिले एक दूसरे से जुड़े हैं।

मैं सरकार का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र की ओर ले जाना चाहता हूँ जहां कुछ सड़कों को नए तरीके व नए आधार पर निर्माण कराने की आवश्यकता है। (NH27 E) अररिया मुख्यालय से अररिया जीरो माइल तक जिसकी लम्बाई लगभग 3.5 किलोमीटर है, जिसका चौड़ीकरण तथा मार्ग के दोनों तरफ बने हुए नाले का विस्तार करना अत्यंत महत्वपूर्ण है, अररिया मुख्यालय से पचकौड़ी चौक वाया मदनपुर से थाना पलासी PWD मार्ग है जिसकी लम्बाई लगभग 24 किलोमीटर है, लाखों की आबादी को जोड़ने वाली इस सड़क का निर्माण नए तरीके से करने की जरूरत है।

NH27 E बैरगाछी मोड़ वाया ताराबाड़ी, कुर्साकाँटा से नेपाल बॉर्डर कुंआरी PWD मार्ग है जिसकी लम्बाई लगभग 40 किलोमीटर है, इसका निर्माण कार्य भी जल्द से जल्द कराने की आवश्यकता है ऐसे ही. NH27 E जोकीहाट भेभड़ा चौक से थाना पलासी, कलिआगंज, टेढ़ागाछ से फतेहपुर, फतेहपुर से नेपाल बॉर्डर| NH57 A (फारबिसगंज से जोगबनी 4 लेन) बथनाहा NH से बीरपुर NH तक एवं PWD मार्ग मिथिला पब्लिक स्कूल डोम सड़क से बंगाल बॉर्डर वाया कुर्साकाँटा से सिकटी फूटानी चौक से कलियागंज वाया झाला से गलगलिया तक अतिशीघ्र सड़क बनाने की आवश्यकता है । नेपाल बॉर्डर से सटे होने के कारण ये सभी मार्ग यातायात की दृष्टि से काफी भीड़-भाड़ वाले तथा व्यस्त है इन मार्गों में भारी यातायात होने के कारण आये दिन दुर्घटनाएं

---

[*] Speech was laid on the Table

घटित होती रहती है इसलिए इन राजमार्गों का काम जल्द से जल्द शुरू करने की जरुरत है। आखिर में मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की तरफ आकृष्ट करना चाहूँगा NH57 जो कि मुजफ्फरपुर से पूर्णिया को जोड़ता है वाया अररिया से किशनगंज से सिलीगुड़ी, पश्चिम बंगाल को जाने वाला मुख्य राजमार्ग है, इसकी मरम्मत एवं रख-रखाव हेतु ठोस कदम उठाने की सख्त आवश्यकता है। नरपतगंज रेलवे स्टेशन के पास NH57 का ओवर ब्रिज क्रॉस करता है। NHAI द्वारा इस ओवरब्रिज के पश्चिम दिशा (बाजार) की ओर जाने हेतु पहुंच पथ बनाया गया है। परंतु पूरब दिशा की ओर, जिस तरफ दो-दो महाविद्यालय अवस्थित है, उस तरफ जाने हेतु पहुंच पथ का निर्माण अतिआवश्यक है, पहुंच पथ न होने के कारण यह दुर्घटना स्थल बनता जा रहा है। यदि मंत्री जी संबंधित प्राधिकारी को एनएच-57, आरओबी के पूर्वी तरफ और पीजी कॉलेज, नरपतगंज, अररिया के सामने एक सर्विस लेन बनाने का निर्देश दें, तो मैं उनका बहुत आभारी रहूंगा।

मैं नरपतगंज मार्केट, अररिया के पास एक पैदल यात्री अंडर पास (PUP) को वाहन अंडर पास (VUP) में परिवर्तित कर जल्द से जल्द निर्माण करने का भी अनुरोध करता हूं।

अत: जनता की भावना और लोकहित को ध्यान में रखते हुए मंत्री जी से आग्रह है कि इन सभी राजमार्गों का DPR जल्द से जल्द बनाने के आदेश दिए जाएं ताकि इन राजमार्गों का काम जल्द से जल्द शुरू किया जा सकें। जिसके लिए मैं उनका सदा आभारी रहूँगा।

*__SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH (KAKINADA):__ I would like to appreciate dedication and sincerity of Ministry as well as Department Road Transport & Highways in respect of immediate response on my correspondence, prompt acknowledgment and timely replies.

I wish to convey my hearty gratitude to upgrade the following 3 State High Way roads into National High Way Roads under NH 516 F in my Constituency.

- Atchampeta Junction to Anchorage old Port Kakinada
- Vakalapudi Light house to Annavaram
- Samarlakota to Atchampeta

Please pass necessary instructions for early take up of ground work for the above 3 roads and also consider the following proposals pertaining to my Parliamentary constituency as well as my District in Andhra Pradesh.

Issue. No	Outline	Location	Brief Description
1.	"Conversion of some state roads into National Highways" under present programme of Central Govt which is highly useful for	State Highway from Kakinada to Rajahmundry	It connect District Head Quarters at Kakinada and Vemagiri (N.H 216 A) at Rajahmundry with a length of 60.90 kms
		Connecting NH-216 to NH-16 between Kakinada to Jonnada	Starting from Kakinada on NH-216 and passing through Ramachandrapuram, Mandapeta, Alamuru and terminating at

* Speech was laid on the Table

	development		Jonnada on NH-16 with length of about 60 Km.
		Connecting NH-216 between Kakinada and Amalapuram	Starting from Kakinada and passing through Draksharamam, Kotipalli, Ainavilli and terminating at Amalapuram on NH-216. The approximate length of this road will be about 60 Km and this will also connect the very old pilgrim towns of Draksharamam and Ainavilli.
2.	Connection with NH 216 at Guranjanapalli with proposed 4 Line NHAI Project at Kakinada Anchorage Port	Connection between Kakinada Anchorage Port to NH 216 at Guranjanapalli	To reduce/diversion of agricultural and other goods vehicular traffic in the Kakinada Town from Yanam/ Konaseema
3.	Connect 3 Parliamentary constituencies in East Godavari District, AP with NH 216	Kakinada , Amalapuram & Rajahmundry Parliamentary Constituencies	Connect 3 Parliamentary constituencies in East Godavari District, AP with NH 216 as Port & Industry activities are high in Kakinada P.C, Aquaculture & Horticulture activities are high in Amalapuram P.C, Textiles, Crucible and business oriented activities are high in Rajahmundry P.C
4.	Expedite the process of	Gavarayya Koneru Village of Chepuru Panchayat and Yerra Koneru Village of	PD, NHAI, Rajahmundry sent a report on 18.11.21 to RO, NHAI,

<table>
<tr><td></td><td>construction of approach roads at so as to avoid road accidents.</td><td>Tetaunta Panchayat, Tuni Mandal</td><td>Vijayawada with estimates of Rs.9.35 crores for calling bids for formation of service road at Chepuru and solar blinkers at Narasingapalli.</td></tr>
<tr><td>5.</td><td>Expedite the process of arranging Vehicular under-pass or fly-over and lighting system at (13) junctions so as to prevent frequent road accidents at the said junctions</td><td>
<table>
<tr><th>Sl. No</th><th>Chainage</th><th>Location</th></tr>
<tr><td>1.</td><td>CH-4+020</td><td>Durgada Junction</td></tr>
<tr><td>2.</td><td>CH-6+380</td><td>Chebrollu</td></tr>
<tr><td>3.</td><td>CH-9+380</td><td>Chendurthi</td></tr>
<tr><td>4.</td><td>CH-9+827</td><td>Tadiparthi</td></tr>
<tr><td>5.</td><td>CH-12+000</td><td>Tadiparthi</td></tr>
<tr><td>6.</td><td>CH-13+100</td><td>B.Prathipadu</td></tr>
<tr><td>7.</td><td>CH-16+140</td><td>Pithapuram Junc</td></tr>
<tr><td>8.</td><td>CH-17+280</td><td>Raparthi</td></tr>
<tr><td>9.</td><td>CH-18+415</td><td>Bheem Nagar</td></tr>
<tr><td>10.</td><td>CH-19+870</td><td>Viravada</td></tr>
<tr><td>11.</td><td>CH-22+500</td><td>Chitrada</td></tr>
<tr><td>12.</td><td>Ch-23+500</td><td>Chitrada</td></tr>
<tr><td>13.</td><td>26+200</td><td>Panduru</td></tr>
</table>
</td><td>PD, NHAI, Rajahmundry sent a report on 07.12.21 to RO, NHAI, Vijayawada with estimates of Rs.8.26 crores for calling bids for providing highway lighting at 13 locations.</td></tr>
<tr><td>6.</td><td>Expedite the construction of PUP</td><td>Atchampeta – Gonchala Crossing</td><td>MoRT&H authorities recommended and processed for follow up action, so speed up for early construction</td></tr>
<tr><td>7.</td><td>Take up Service Road</td><td>Jagannadhapuram to Kovvuru Road</td><td>MoRT&H authorities recommended and processed for follow up action, so speed up for early process</td></tr>
</table>

8.	Re-examine the Service Roads proposals	1) Ganganapalli at ROB –II 2) Island portion between Cheediga and Kakinada (U) 3) Service Road at Jagannadhapuram to Kovvuru Road	Local Morth authorities have examined these service roads but not considered. But, there is a huge demand from local public for providing service roads at these locations for transport of agricultural produce and other products. Hence, Pass necessary instructions to MORTH authorities to re-examine the said proposals on ground reality and local conditions.
9.	"Rehabilitation and Upgardation of Thimmapuram-Gurajanapalli Section	"Rehabilitation and Upgardation of Thimmapuram- Gurajanapalli Section from Km 26+150 to Km 41+161 of NH-214 (New NH-216) to two lane with paved shoulders in A.P under NHDP IV on EPIC basis"	Road over bridges are constructed at all crossings except Chandrampalem-Perantalu Temple road where approaches are not provided as per the required gradient and accidents are occurring due to steep gradient. Cement concrete approach roads are provided for Kakinada – Rajanagaram, Pyna- Kakinada and KANF road upto right of way land acquired without joining the SH and proper drainage construction abruptly. Due to the above reasons the stretches of the SH underneath the above ROB's became ponds as the rain water is stagnated and

			traffic jam and accidents are being occurred during rainy season.
10.	Consider the development of the road from Vakalapudi to Onitimamidi junction CRIF Scheme	Vakalapudi – Edatam road (SH162) from km.2/240 to 43/0	Release an amount of Rs.70 Crores under Central Road and Infrastructure Fund (CRIF) Scheme for the benefit of people of East Godavari District, especially for fishermen & farmer community for transportation of agriculture, marine & aqua products.
11.	Junction improvement at Pada Gaya	At Paya Gaya Location between Kakinada to Kathipudi (NH 216)	There is a huge rush at this location as it is a national wide pilgrim place and there is a need of junction improvement.
12.	Late payment of Compensation towards Land Acquisition in Paderu in Araku Parliamentary Constituency	Paderu in Araku Parliamentary Constituency	There is a huge demand from Tribals in agency area for early payment of compensation towards land acquisition in Paderu. Tribals have been agitating for early payment of land compensation since land acquisition was completed.
13.	Accident Prone Areas	Jonnada highway connecting Centre, Ravulapalem 4 road Centre, Rajanagaram – Kakinada highway conn	Need to take necessary action in respect of Accident Prone Areas on National High Ways at certain

			highway connecting points
14.	Maintenance in National Highways Roads	Across NH	Day to Day Traffic in National High Ways is increasing and causing inconvenience in Public & Goods Transportation. Maintenance in National Highways Roads from time to time is essentially needed as it is not only saving the time of passengers and also minimise the accidents. For the year 2022-23, the Ministry has allocated Rs.2586 crore towards the maintenance of roads and high ways (including toll bridges), 7% lesser than revised expenditure on maintenance in 2021-22. In both 2018-19 and 2019-20, the actual expenditure on maintenance was less than 60% of the budget estimates.
15.	Trauma Care Centre	Jaggampeta	Community Health Centre at Jaggampeta is situated abutting to National High Way No.16 & 216 and as a result many accidents & MLC cases are being registered. Moreover, this hospital is located at entry point of agency area and

			fulfils the medical needs of Jaggampeta A.C & agency mandals. Severe injury cases on NH are being referred to higher referral hospital i.e., Area Hospital, Tuni, District Hospital, Rajahmahendravaram & GGH, Kakinada which are far away of morethan 50 KMs and many deaths are being occurred while shifting the victims. Currently, 2 trauma care centres i.e., at District Hospital, RJY and Area Hospital, Tuni are only available in the district.
16.	Plantation	Plantation on both sides of NH Roads	Plantation will decrease the pollution. Currently planation is being done in the middle of NH Road. Consider to provide Plantation on both sides of NH Roads.
17.	Being a women, request you to take certain precautionary measures for Women Safety on NH	Across National High Way	During the year 2020-21, 139 crores and in the year 2021-22, 100 crores were allocated for women safety but whereas 33% of budget only utilised under Nirbhaya Frame Work. But, This year budget estimates provides 20 crores only for scheme on women safety.

			Along with SoS system, take additional measures such as Road Safety Audits, Sign, Street Lights, Help line numbers on signs etc are to be provided for women safety on NH
18.	Non-operation of Fast tag system at Toll gates on NH	Toll gate at Rajahmundry 4th Bridge and other locations	After introduction of Fast Tag system traffic is being reduced at Toll gates. But, due to very poor mechanical devices in recognising smart e-cards. As a result, still Fast Tag system is not in operational at some toll gates. Many representations are being received about non-functioning of Fast Tag System at Rajahmundry 4th Bridge and other locations.

[*] **SHRI D.M. KATHIR ANAND (VELLORE):** In 2022-23, the Ministry of Road Transport & Highways has been allocated nearly Rs. 68,000 crore more than the revised expenditure in 2021-22. As of November 2021, NHAI's total debt stood at Rs. 3.38 lakh crore, which is nearly 150 per cent more than the allocation to NHAI in 2022-23.

In the ancient times, civilizations started and flourished on the banks of the rivers. Hence called River valley Civilizations. But in this modern era, civilizations start and flourish on both sides of the National Highways, Rail and Road Networks. Hence enhancing the road networks and connectivity and protecting the life and nature of the people is very important to have a flourishing economy.

The Golden Quadrilateral, the North-South, East -West corridor scheme was the brain child of our former Prime Minister, late Shri Atal Bihari Vajpayee ji. His dream project has been the single largest infrastructure intervention in the roadways sector and a path breaking project in the post-Independent India.

In the present fiscal, the Road Transport and Highways Ministry strives to reconstruct or construct 68.49 kms. of National Highways per day. The goal targeted by the Ministry is higher than the record development of 37 kms. daily during 2019-2020 period.

The Union Government has laid foundation for large investments in infrastructure to flow under public-private partnership. But roads and highways

---

[*] Speech was laid on the Table

especially the National Highways depend mainly on the successful land acquisition by the state governments. The role of state governments is crucial for making the required land available. It is the key to implement the construction of roads. But it is really unfortunate that States are not been taken into confidence. Likewise, Several State-led projects were not supported by the Union Government.

The Hon'ble Finance Minister also announced the PM Gati Shakti Master Plan for infrastructure development and a master plan for expressways to boost economic growth for the next financial year.

Our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu Thalapathy Thiru M.K. Stalin, has requested the Union Government for declaring eight State roads, viz., Tiruvannamalai-Kallakurichi, Vallior-Tiruchendur, Kollegal-Hanur-MM Hills Palar, Palani-Dharapuram, Arcot-Tindivanam, Mettupalayam-Bhavani, Avinashi-Mettupalayam and Bhavani-Karur, as National Highways. In-principle approval has been granted by the Road Transport & Highways Ministry. I urge the Union Government for the early approval of the same.

I wish to bring to the attention of the House regarding the incomplete four-way National Highway (NH-79) track between Ulundurpettai and Salem. This National Highway project, estimated at a cost of Rs. 941 crores, was started in the July, 2008 and was to be completed in September, 2013. But the work is still incomplete. Due to the delay in completion of this NH-4, frequent accidents occur leading to loss of precious lives. So far 600 people lost their

lives in the road accidents. The early completion of the National Highway will do a world of good for the people of this region.

One of the most unliked thing on National Highways are Toll gates. The Union Government is set to install six new toll gates in Tamil Nadu, two toll gates each on Vellore-Tiruvannamalai-Villupuram stretch (121 km) of NH-234 & Cuddalore Virudachalam-Salem section (92 km) of NH-532, Avinashi-Avinashi Palayam section (33 km) of NH-381 & Perambalur-Thanjavur section (66 km) of NH-226E to have one Gate each.

Increase of more toll gates will increase transportation costs, which will again affect the common man, causing hardship for local residents. NHAI has already hiked toll gate fee by four per cent to 21 per cent, which led to rise in prices of essential commodities. Besides essential commodities, toll fees also affect transportation of raw materials across the state.

Two flourishing business visible on the National Highways are 1. Toll gates which collect exorbitant toll fees and 2. The Petrol/Diesel outlets which burn the pockets of every commuter on road. That's why people have an apprehension that this Government is focused on income generation nothing else. It can be termed as the Government sponsored High way robbery. I have not seen a single person who do not have grudge against this high way robbery.

Having 32,87,263 square kms. area of the country, Indian Railway covers 67,956 square kms. area with track length of 99,230 kms. as on March, 2020.

The length of National Highways has grown up from 1,01,011 kms. in 2016 to 1,36,440 kms. in 2021 at an average of 7,086 kms. per year with 19.41 kms. per day construction rate.

Road transportation has gradually increased over the years with improvement in connectivity between cities, towns, and villages. Highway construction has increased at 17 per cent between 2016 and 2021.

Rs.15,000 crores were announced in the Union Budget 2021 under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY) but still the states are waiting for the funds from the budget for the work which they have already completed.

According to a study conducted by a global consultancy firm in 2018, the peak hours traffic congestion in four major cities - Delhi, Mumbai, Bengaluru and Kolkata - costs the Indian economy around Rs.1.47 lakh crore annually. Just think of the humongous cost we lose if the peak hour congestion loss were calculated for the whole country. Nothing will solve this issue except the good well-constructed Road.

There is very little attention on road safety and land traffic laws are wilfully violated due to lack of proper observations.

Due to the lack of stability in policy-making relating to highway development in the country, long gestation period and low-returns, there are very hesitant participation of private sector in road development in India. It is just seven per cent of the total budget expenditure running into several lakh crores. The burden of loans goes well beyond 3.5 lakh crores for the NHAI. The lack of prudent planning and execution is the major reason for the cost

escalation of road projects and thus the government bear the heavy burden of loans.

In spite of Government boosting its performance on construction of Highways, roads are still very bad and inadequate in India. There are 34 km. long roads per 100 sq. km area in India while in Japan 270 km. and in West Germany 167 km. long roads per 100 sq. km area. India has 11 km highways per one lakh population and 3.32 km. road per thousand population.

60 percent of villages still are without roads in India which adversely affects our agriculture and rural economy. Therefore, the Government should spend more on the development and construction of roads.

Another major problem is that roads are not maintained and repaired properly in India. Less than 0.1 per cent of the national income is spent on the maintenance of roads in India, while in Japan it is three percent of the national income. It causes discomfort and quick depreciation of vehicles.

India tops the world with 11 per cent of global deaths in road accidents with about 4.5 lakh road crashes per annum, in which 1.5 lakh people die which account for 11 per cent of all road crash deaths, witnessing 53 road crashes every hour; killing one person every four minutes.

The total vehicle production till December 2021 is estimated at 2,40,67,787 units, which is not even one per cent growth from the corresponding number in 2015-16 at 2,40,16,599 units. Two-wheeler sales data of the lower middle-class families for April-December, 2021, is just 10 million units which shows that this demand is at a decadal low in the country.

Road engineering and construction are yet to gear up to meet the challenges of the future like achieving the target of expanding the National Highway network by 25,000 km construction.

Before I conclude, I would like to emphasize that a modern nation is built upon a smart and efficient transportation system which requires efficient planning and effective implementation.

[*] **SHRI KARADI SANGANNA AMARAPPA (KOPPAL):** I would like to express my views regarding demands on Road Transport and Highways. I support this demands by the Ministry. First of all, I would like to thank the Hon'ble Prime Minister & our respected Shri Nitin Gadkari ji & Shri V.K. Singh ji, I would like to congratulate Hon'ble Minister for achieving three world records for fastest road construction. Ministry's work achievement of 37km/day was remarkable as it was achieved despite constraints posed by the COVID-19 pandemic. It is to be noted that India has the second largest road network globally, there has been a consistent increase in the construction of national highways/roads since 2013-14, length of NHS has been increased from about 91,287 km as on 1st April 2014 to about 1,41,190 km as on date. Ministry's large focus on infrastructure development is going to help the country reach the dividends in the coming decades and highways will be expanded by 25,000 kilometres (km) during 2022-23FY. It is going remarkable again.

I would like to place on record that this is not only a National Highway, it is a future of our country & overall development of the most backward part of the country, which is having the generous scope of development in the field of tourism. Koppal is having UNESCO World Heritage Hampi, Lord Hanuman ji birth place Kishkinda, Koppol Mourya Fort, 5000-year-old Heritage caves and many tourism places. As well as toy cluster in 400 acre, 18 large, 6 medium

---

[*] Speech was laid on the Table

and over 100 units of small scale industries, apart from about 150 rice mills operating in Koppal Constituency.

I would like to bring to the notice of Hon'ble Minister that the works under Importance and Inter State Connectivity were very important and useful in view of development of this Koppal constituency.

I would like to bring to your kind notice that Koppal Constituency has outgrown beyond the existing road at an alarming rate, the traffic on NH-150A Nargund to Sindhanur via WKustagi approx 160km distance and Gangavathi to Raichur via Sindhanur approx. 140km distance and Koppal to Shiggaon via Mundaragi 130 km approx, is very high which results in heavy traffic congestion and poor riding quality.

Hence State highway to National Highway up-gradation is required for safe, smooth and congestion free movement of traffic. This road is helpful for tourists and mainly for transportation of agricultural product as well as commercial commodities. This road is also very important in view of Interstate connectivity to Andra Pradesh and Karnataka.

In NH-63 public is facing problem in road crossing, so there is a need for new under passes in (1) Kolur (2) Mangalapur (3) Muddaballi (4) Bahaddur Bandi (5) Kunikeri villages and Fly-over bridges in Talakal & Bannikoppa villages, it will be very useful for farmers, students and localities to cross the roads.

Between Koppal to Metgal a principal approved project is already announced under Bharatmala project by Ministry but still it’s not started, in the

same way Hospet to Sindhanur via Gangavathi was sanctioned under BRT Project but consultants have not submitted the DPR.

Another major bridge construction is required across Tungabhadra River connecting Ankola to Gooty NH67(old63) road via Katraki Gudlanoor to Seeganahalli NH 13 (New NH-50) Kudlige.

Ropeway project is required between, world famous, Kishkinda, Gangavathi to World heritage lord Shri Veerupaksha temple, Hampi, Vijayanagar Dist. Kishkinda is the birth place of lord Hanuman. For Hanumanji's darshan ladies & aged persons face difficulties in climbing the hill. So, I request New Electric ropeway project is very much required in lord Hanuman birth place Kishkinda, "Anjandri Hill" to Hampi, It will be useful to develop the tourism.

I request Road Transport & Highways Minister to do the needful at the earliest and help in overall develop of my Constituency.

*__श्री मलूक नागर (बिजनौर):__ सड़कें समय पर पूरी नहीं होती हैं, क्योंकि 2014 भूमि अधिकरण का कानून वैसे तो अच्छा है लेकिन सरकार इसको पालन नहीं करती है जिसकी वजह से सड़कें पूरी नहीं होती हैं।

देश में भगवान श्री राम जी की तरह ही भगवान श्री कृष्ण रहे हैं, जिसे देश का इतिहास व हस्तिनापुर में वर्षों तक रहे हैं। व वहां का इतिहास देश की विरासत है। वहां के लिए दिल्ली से सीधी सड़क (हाईवे) बनवाया जाए व गंगा जी के किनारे-किनारे सीधा देहरादून तक ले जाया जाए। इससे संबंधित करीब 10 बार में संसद में विभिन्न विभिन्न प्रोविजनों के तहत उठा चुका हूं।

पूरे देश में भूमि अधिकरण 2014 के संशोधन की वजह से बहुत सी जगह पर सड़कें रुकी हुई हैं उनके सर्कल रेट के 4 गुणा मुआवजा देकर तुरंत सड़कें को तेजी से आगे बढ़ाया जाए।

एन० एच० हाईवे पर हर 10-15 किलोमीटर की दूरी पर कुछ जगहों पर होटल/ बाथरूम/ विश्राम की सुविधा आदि के लिए व जरूरी सुविधाओं के लिए कार्यवाही करके सुविधा उपलब्ध कराया जाए।

मेरठ के चारों तरफ के सभी शहरों में जो एन० सी०आर आदि हों उन सभी को जोड़ा जाए जैसे पानीपत, सोनीपत, गुड़गांव आदि ।

माननीय अध्यक्ष: डिमांड्स फॉर ग्रांट्स ऑफ रोड, ट्रांसपोर्ट एंड हाईवे पर कल माननीय मंत्री जी प्रश्न काल के बाद जवाब देंगे।

* Speech was laid on the Table

माननीय अध्यक्ष: अब शून्य काल लिया जाता है। राजीव रंजन सिंह जी।

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' (मुंगेर): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान बहुत महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। यह मुद्दा रोजगार और बेरोजगारों की समस्या के साथ जुड़ा हुआ है। रेलवे में बहुत पहले से परंपरा रही है कि एप्रेंटिस की ट्रेनिंग देती है और रेलवे स्किल टैस्ट के आधार पर ट्रेंड एप्रेंटिस को समायोजित करती है। लेकिन कई वर्षों से यह परंपरा बंद है। रेलवे के अलग-अलग जोन्स में जोनल मैनेजर्स अपनी मर्जी के मुताबिक कुछ लोगों को बहाल कर लेते हैं और कुछ लोगों को छोड़ देते हैं। आज की तारीख में लगभग लाखों की संख्या में बेरोजगार हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में लगभग साढ़े आठ हजार नौजवान स्किल्ड हैं, ट्रेंड हैं और सड़कों पर रोजगार की तलाश में हैं।

मैं आपके माध्यम से केंद्र सरकार से आग्रह करता हूं कि रेलवे केंद्रीय स्तर पर नीति तैयार करे और ट्रेंड एप्रेंटिस को स्किल टैस्ट के आधार पर विभिन्न रेलवे जोन्स में बराबर समायोजित करे, उनके लिए नियोजन की प्रक्रिया बनाए ताकि उनको रोजगार मिल सके। इसमें वैकेंसी लगभग डेढ़ लाख है और लाखों की संख्या में लोग बेरोजगार हैं।

मैं सुदीप दा का धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने मुझे सुझाव दिया।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, my issue today is with regard to medical students from India who have been forced to leave Ukraine. I met the hon. Prime Minister at his office and submitted a memorandum in this regard. I would seek your permission to read a letter addressed to the hon. Prime Minister written by our hon. Chief Minister. It says:

> "Respected Prime Minister, you are aware that due to certain war between Russia and Ukraine, a large number of students are forced to leave Ukraine due to imminent danger and threat to their lives. A majority of the students were pursuing MBBS course at different years in Ukraine. Till date 391 students, only from West Bengal and thousands from India have returned."

Sir, this is a very crucial issue.

> "Government of any State, including West Bengal, is highly sensitive to their problems and all State Governments have ensured that all students belonging to their States return safely to their homes. As medical education in the country is regulated by the National Medical Commission, the following suggestions are being placed for your kind urgent consideration."

I have placed these before the hon. Prime Minister today.

> "As per the current guidelines of NMC, the students who are eligible for internship will be allowed to undergo the internship in Government medical colleges of the State and they will also be paid stipend at par with other candidates. For other students in different years of their studies may be allowed to get admitted at the equivalent level in private medical colleges against the existing seats and the medical colleges may be allowed to increase equivalent number of seats for accommodating these students. The private medical colleges of the State Governments should

agree to accommodate these students as West Bengal has done it as State Quota. Government of West Bengal has also decided to extend financial assistance to those students to meet the expenses on their course fees. This is an unprecedented war situation which calls for an extraordinary solution. Hence, I request you for your kind urgent intervention. I also request you that students who have returned to other States are facing similar problems and steps taken by the National Medical Council be implemented for other States as well. --- Mamata Banerjee."

Sir, the hon. Prime Minister told me that this letter carries major importance and he told me that he had a discussion with the Hungarian Government in this regard and if possible, all the students will be accommodated in Hungary. All the State Governments should remain equally concerned, and if Hungary fails to accommodate all students, then the State Governments should come up and see that all students get admitted in their respective State Medical Colleges or in other State Medical Colleges at an early date.

Thank you.

20.00hrs

माननीय अध्यक्ष : सदन का समय शून्य काल तक बढ़ाया जाता है।

*__SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR):__ Hon. Speaker Sir, Vanakkam. The Sivakasi cracker industry is a hundred years old, giving employment to 10 lakh people. After the Modi Government came to power, this cracker industry faced lots of hardships. There are difficulties in manufacturing ordinary crackers besides the intervention of the Government officials. Though this industry is not run by Adanis or Ambanis, they are run by ordinary businessmen, it is affected very much due to the continuously imposed ban and hardships. More than 10 lakh workers of the Sivakasi cracker industry are on strike. My demand to the hon. Minister of Industry, through you Sir, is that he should have negotiations with the industry workers of Sivakasi and try to sort out the issues faced by them thereby helping them to restart their work. Thank you.

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): धन्यवाद अध्यक्ष महोदय । चर्चा के क्रम में जो बातचीत हुई, चूंकि इसका रिपर्कशन काफी है। मैंने अपने भाषण के क्रम में यह कहा कि आज चाइना हमारी मार्केट को कंट्रोल करने की कोशिश कर रहा है । हमारी जो पूरी डिफेंस मेकेनिज्म है, वह उसी के बचाव में लगी हुई है । इसलिए, ज्यादा बजट का जो खर्च है, उसको हम चाइना पर लगा रहे हैं । उसका कारण यह था कि अंग्रेजों ने सुगौली से लेकर कई एग्रीमेंट किए, जिसमें नेपाल, भूटान और तिब्बत के साथ ऐसा एग्रीमेंट हुआ, जिसमें वे बफर स्टेट थे। बफर स्टेट होने के कारण हमारा कोई भी बॉर्डर चाइना के साथ नहीं जुड़ता था । ठीक वही स्थिति यूएसएसआर की है । जब उसने पेरेस्त्रोइका और ग्लासनोस्ट के बाद दूसरी कंट्री को अलग किया, तो यूक्रेन के साथ भी उसका एक एग्रीमेंट हुआ कि वह नाटो का कभी मेम्बर नहीं बनेगा। उसने भारत की स्थिति को देखा। उसने

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil

देखा कि तिब्बत चाइना के साथ हो जाने के बाद भारत रोज मर रहा है। आप समझिए की पंचशील के बाद, वर्ष 1955 के बाद से लगभग 60-65 सालों से भारत रोज चाइना से लड़ रहा है। हम अहिंसावादी है। भारत सरकार हिंसा का विरोध करती है। लेकिन, जो ... * संस्कृत में एक श्लोक है-

'आपदाम् आपतन्तीनां हितोप्यायाति हेतुताम्,

मातृजंघा हि वत्सस्य स्तम्भी भवति बन्धने।'

यदि विपत्ति आ रही हो और सब कुछ आपके खिलाफ जा रहा हो तो गाय माता का जो जांघा है वही बछड़े का प्रोटेक्शन हो जाता है। इसलिए, जो कुछ भी हो रहा है, मैंने कहा था कि यह सेटल होना चाहिए और इसका मैसेज खराब नहीं जाना चाहिए, क्योंकि यह भारत की विदेश नीति का सवाल है। मैंने व्यक्तिगत कैपेसिटी में यह बात कही थी न कि भाजपा के प्रवक्ता के तौर पर यह बात कही थी।

श्री महाबली सिंह (काराकाट) : अध्यक्ष महोदय, सहारा इंडिया परिवार के नॉन बैंकिंग पैरा डिजिटल द्वारा करीब पांच साल से अपने खाताधारकों को भुगतान नहीं कर रहा है, जिसके चलते भारत के कई राज्यों में सहारा इंडिया के खिलाफ आंदोलन हो रहे हैं। उसमें करोड़ों लोग जो कि सहारा इंडिया के खाताधारी हैं, वे गरीब लोग हैं। उन्होंने अपनी छोटी-मोटी कमाई से बचत करके उसमें पैसा जमा किया था। उन लोगों का भुगतान नहीं किया जा रहा है, जिसके चलते वे लोग आत्महत्या करने पर उतारू हो गए हैं।

महोदय, इसलिए मैं सरकार से आग्रह करना चाहता हूं कि जब हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट ने यह आदेश दे दिया है कि उनका भुगतान किया जाए, इसके बाद सेबी के पास 24,000 करोड़ रुपये पड़े हुए हैं, लेकिन जो सहारा इंडिया के खाताधारक हैं, वे आज पैसे के अभाव में दर-दर

---

* Expunged as ordered by the Chair.

भटक रहे हैं और आत्महत्या करने पर उतारू हैं। इसलिए मैं इस सदन के माध्यम से सरकार से यह आग्रह करना चाहता हूं कि उन खाताधारकों का जल्द से जल्द भुगतान कराया जाए।

KUMARI RAMYA HARIDAS (ALATHUR): Sir, I would like to bring the attention of this House to the atrocities of the Kerala Government and the police against women and children in Kerala as part of the protest against K-Rail Project.

This K-Rail Project is at its initial stage and as the Railway Minister said in the Parliament, the Union Government did not give any sanction to this Project. The Kerala Government took the lands of the helpless people to put survey stones as if they had got the final sanction for this Project.

The Union Government did not give any green signal to this Project. But the State Government has strongly announced that the Project will be completed. Atrocities by the police against women protesters should be stopped. Police has misbehaved with women and aged people and has registered cases against the protesters.

I request that the Union Government should clarify about the sanction of K-Rail Project. If the sanction has not been given, the Central Government should give orders to the Kerala Government to stop the survey work. The Union Government and the Human Rights Commission should interfere to put an end to the atrocities against women and children.

माननीय अध्यक्ष : श्री असादुद्दीन ओवैसी – उपस्थित नहीं।

श्री गणेश सिंह जी।

श्री गणेश सिंह (सतना) : अध्यक्ष महोदय, माननीय प्रधानमंत्री जी ने अंतर्राष्ट्रीय खेल जगत में देश के खिलाड़ियों को तैयार करने हेतु खिलाड़ियों के लिए 'खेलो इंडिया खेलो' नामक कार्यक्रम शुरू किया है। अब उसका असर बहुत तेज गति से दिखाई देने लगा है। पूर्वोत्तर राज्यों में खेल विश्वविद्यालय तथा महाविद्यालय खोले गए हैं, उसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और माननीय खेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैं मध्य प्रदेश राज्य से आता हूं। वहां भी बड़ी संख्या में खेलों में प्रतिभाएं मौजूद हैं, किंतु प्रशिक्षण का अभाव है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र सतना में विभिन्न खेलों के लिए सांसद खेल ट्रॉफी वर्ष 2013 से लगातार करा रहा हूं। चालू वर्ष में अभी 12 फरवरी से 25 फरवरी, 2022 के बीच 703 टीमों के क्रिकेट, कबड्डी, फुटबाल, वॉलीबॉल और खो-खो के 7,500 खिलाड़ियों ने अपने खेल का बेहतर प्रदर्शन किया था। उसमें कई प्रतिभावान खिलाड़ियों की पहचान भी की गई है। उनके प्रशिक्षण हेतु मैं लगातार खेल महाविद्यालय या साई प्रशिक्षण केन्द्र अथवा अन्य कोई प्रशिक्षण केन्द्र खोलने की मांग करता रहा हूं, ताकि अंतर्राष्ट्रीय स्तर के खिलाड़ियों में मेरा क्षेत्र और प्रदेश अपनी जिम्मेवारी दे सके।

अभी हमने माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र दामोदर दास मोदी जी के नाम से एक स्टेडियम पावर ग्रिड के सहयोग से बनाया है, जिसमें सभी तरह के खेलों का आयोजन कराया जा सकता है। पूर्व सांसद दादा सुखेन्द्र सिंह स्टेडियम, धमारी क्रिकेट स्टेडियम का स्मार्ट सिटी प्रोजेक्ट के तहत आधुनिकीकरण कर रहे हैं। साथ ही ओलंपिक नाम से 35 करोड़ रुपयों की लागत से एक मल्टी स्पोर्ट्स कॉम्पलेक्स भी बना रहे हैं। इसलिए सतना को राष्ट्रीय खेल प्रशिक्षालय दिया जाए, ताकि हम खेल प्रतिभाओं को प्रशिक्षण देकर उनको अच्छे खिलाड़ी के रूप में आगे भेज सकें।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : महोदय, मैं एक मुद्दा उठाना चाहता हूं। सन् 1990 में श्री वी. पी. सिंह जी की सरकार 85 बीजेपी सांसदों के समर्थन से चल रही थी। उस समय कश्मीर घाटी के राज्यपाल जगमोहन जी ने कहा था कि हम कश्मीर घाटी के लोगों को, खासकर पंडितों और सिखों को बचा नहीं पाएंगे। आप यहां से चले जाइए। इसलिए पलायन शुरू हो गया, क्योंकि

वहां जो आतंकवादी और जिहादी थे, उन्होंने उस मौके का फायदा उठाते हुए सारे पंडितों और सिखों भाइयों-बहनों के खिलाफ अत्याचार शुरू कर दिया।

आप मान सकते हैं, हम इसको जातीय संहार के रूप में जरूर देख सकते हैं, लेकिन उस समय सरकार में वी.पी. सिंह काबिज रहे, जिनके समर्थन में बीजेपी पार्टी थी। उस समय लाल कृष्ण आडवाणी जी की रथ यात्रा शुरू हुई और उस समय हमारे पीएम साहब, नरेन्द्र मोदी जी रथ यात्रा के इवेंट मैनेजर बनें, संचालक बनें।... (व्यवधान) सर, उस समय प्रतिपक्ष के नेता रहे राजीव गांधी जी ने इस पलायन के खिलाफ आवाज उठाते हुए सरकार को चेताया था कि इस तरह का पलायन रोका जाए।... (व्यवधान) इस तरह का पलायन हिन्दुस्तान नहीं मानेगा।... (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे : सन् 1984 से लेकर 1989 तक जगमोहन जी गवर्नर थे।... (व्यवधान) हमने गवर्नर नहीं बनाया था।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : कुमारी चन्द्राणी मुर्मु- उपस्थित नहीं।

SHRI M. SELVARAJ (NAGAPATTINAM): Mr. Speaker, Sir, Thiruthuraipoondi-Agasthiyampalli railway route is not in operation. In this railway line, the Government has identified many places to construct Low Under Bridges (LUB) at Ramakrishnapuram, Neivilakku, Sandaithoppu, Arkattuthurai, Kollitheevu etc. and closed the roads for construction of Low Under Bridge many months ago. But actually, the work has not yet started. People of these areas are facing a lot of hardship in day-to-day life for easy movement to local places. Hence, I request the Government, through you, to initiate immediate steps to run railway operation in this route as well as complete the construction of Low Under Bridges quickly.

SHRI KURUVA GORANTLA MADHAV (HINDUPUR): Mr. Speaker, Sir, through you, I would like to bring to the notice of the Government of India that

the Staff Selection Commission had notified more than 60,000 vacancies of General Duty (SSC-GD) Constables in 2018 for those candidates who are aged between 18 and 23 years. But till date, appointment letters for General Duty Constables have not been issued to the selected candidates of 2018 examination. The candidates, who persisted through the arduous and long-drawn process, are now being forced to protest at Jantar Mantar. It is expensive both for the candidates and the recruiting agencies to drag the recruitment process. It is high time the Government acts on this issue immediately and makes sure that all the recruitment agencies work timely and complete the process of recruitment on a regular basis on the same lines of UPSC. This will help both the candidates and recruitment agencies.

SHRI SRIDHAR KOTAGIRI (ELURU): Mr. Speaker, Sir, palm oil is a major source of edible oil in India. The Government of India has decided to increase the cultivable areas in the last couple of years and allocated new areas in new States also. But suddenly, there is a huge shortage of plant material and seed development.

So, I request the Ministry of Agriculture, through you, to allocate enough funds to the Indian Institute of Oil Palm Research for fresh seed development and also speed up necessary import licences for all the companies concerned to import seed and plant material so that they are made available for the next season in June.

माननीय अध्यक्ष : श्री श्रीरंग आप्पा बारणे- उपस्थित नहीं ।

श्री राहुल कस्वां (चुरू): अध्यक्ष जी, देश के आवासहीन ग्रामीण जन को लाभ देने के लिए भारत सरकार द्वारा, देश के प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के द्वारा पीएम आवास योजना का एक बेहतरीन प्रोग्राम चलाया गया । इसका एक डेडिकेटेड टाइमफ्रेम है कि वर्ष 2024 तक इस देश के अंदर प्रत्येक व्यक्ति के सिर पर छत होनी चाहिए । इस प्रोग्राम के तहत मेरे लोक सभा क्षेत्र में भी बड़े पैमाने पर नए घर बने हैं । इसमें एक आवास की जो राशि सरकार का ग्रामीण विकास मंत्रालय देता है, वह डेढ़ लाख रुपये के लगभग होती है, लेकिन बदलते हुए समय के साथ इस राशि में मकान बनने में बड़ी दिक्कतें आती हैं । मैं आपके माध्यम से ग्रामीण विकास मंत्रालय से निवेदन करना चाहूंगा कि इस राशि को बढ़ाकर ढाई लाख रुपये किया जाए । साथ ही साथ, पीएम आवास योजना की पीएम आवास एप के ऊपर जो डेटा चढ़ाए गए हैं, वर्ष 2018 में राजस्थान की जो सूची बनी थी, उसमें लगभग 30 हजार पात्र व्यक्ति थे । कांग्रेस की सरकार आने के बाद उस सूची से काफी लोगों के नाम काटे गए हैं । मेरा सरकार से निवेदन है कि इस सूची को दोबारा रिवाइज किया जाए और पीएम आवास एप के ऊपर जिन लोगों के नाम काटे गए हैं, उनको भी इसका लाभ दिया जाए ।

महोदय, राजस्थान एक बहुत बड़ा प्रदेश है । पीएम आवास योजना में आइडेंटिफिकेशन की एक कैटेगरी है कि केसीसी धारक ने यदि 50 हजार रुपये की केसीसी बनाई है तो उसे इसके लाभ से वंचित किया जाता है ।

अध्यक्ष महोदय, मैं एक मिनट समय लूंगा और आपसे निवेदन करूंगा कि राजस्थान जैसे बड़े राज्य के अंदर लैण्ड होल्डिंग बहुत ज्यादा है । इसलिए 50 हजार रुपये की केसीसी लिमिट का जो प्रावधान है, इसे हटाना चाहिए, ताकि ज्यादा लोगों को इस योजना का लाभ मिल सके । गांवों के अंदर खेती की जमीन ज्यादा होती है, लेकिन अभी भी लोगों के पास मकान नहीं हैं । इस एक प्वाइंट को हटाने से काफी लोगों को इसका लाभ मिलेगा । मेरी कांस्टीट्वेंसी के अंदर जो 5900 नए मकान बनाने का टारगेट दिया गया है, उस टारगेट को बढ़ाया जाए, क्योंकि आज भी वहां 40 हजार से ऊपर ऐसे लोग हैं, जिनको पीएम आवास मिलने हैं ।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, my Zero Hour submission is in respect of compassionate appointments in IRE Limited, Chavara.

Indian Rare Earths Limited is one of the prestigious organisations of the Department of Atomic Energy. In my Constituency, the Chavara plant had started since long.

But it is quite unfortunate to note that the compassionate appointment is not being allowed here. From 1990 onwards, there is no appointment made in the Chavara plant.

Sir, you may kindly see that the applications submitted for employment under the compassionate scheme have been pending for the last 12 years, and further the surviving members of the family are starving.

The situation of the family members of the deceased are very, very pathetic. The appointments are delayed and denied only because of the disregard of the IRE Management.

So, it is highly necessary to expedite the process of compassionate appointments of various categories of workers of IRE Limited, Chavara such as permanent workers, civil workers, bagging workers, and loading workers.

Sir, you may kindly see that in the year 1999, there were 761 permanent workers in IRE Establishment, Chavara, which has now come down to 136 workers. Even after this, the compassionate appointment is not being allowed there. This is totally an anti-labour approach taken by the IRE Management and the Department of Atomic Energy.

Therefore, the rules and guidelines have to be changed. The settlement and execution of the long-term agreement of the cooperative society employees is also pending.

So, Sir, I would urge upon the Government of India, particularly the Department of Atomic Energy as also the IRE Management to take urgent action for the appointment of the dependents of the workers of IRE, Chavara which include permanent workers, bagging workers, loading workers] and civil workers, on service under the compassionate employment scheme and initiate action for the long-term agreement for cooperative society, that is, canteen of IRE Limited, Chavara. Thank you very much.

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): बहुत-बहुत शुक्रिया, अध्यक्ष महोदय । आपने एक बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा यहां उठाने के लिए मुझे मौका दिया है।

माननीय अध्यक्ष : आपका नाम लॉटरी में आया था।

कुंवर दानिश अली: अभी पिछले दिनों दिल्ली के अंदर गोकुलपुरी में झुग्गी-झोपड़ियां जल गई थीं, जिसमें सात लोगों की जान गई। सरकार का एक बहुत बड़ा कार्यक्रम – प्रधानमंत्री आवास योजना, चल रहा है, लेकिन हमारे यहां एक कहावत है – चिराग तले अंधेरा ।

जहां हम बैठे हैं, मेरी जानकारी में पिछले दिनों यहां पर, नई दिल्ली के अंदर ही गोल मार्केट में महावीर लेन के अंदर कुछ झुग्गियां थीं, जिनको पुलिस के द्वारा उजाड़ा गया। उनके पास मीटर कनेक्शन था, वाटर कनेक्शन था। फार्चुनेटली या अनफार्चुनेटली यह मुख्यमंत्री की कांस्टीट्वेंसी होती है।... (व्यवधान) यह आप जानें कि दिल्ली सरकार ने कराया या केन्द्र सरकार ने कराया। चलिए, वह दिल्ली सरकार ने कराया होगा, लेकिन जहां सेंट्रल विस्टा बन रहा है, यहां भी भेलपूरी बेचने वालों को मैं 25 साल से देखता हूं और यहां भी कुछ झुग्गियां थीं, उनको भी पुलिस ने उजाड़ा है।

मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहूंगा कि झुग्गी-झोपड़ियों को रिहैबिलिटेट करने की वर्ष 2016 तक की जो रिहैबिलिटेशन पॉलिसी है, उसका उल्लंघन हुआ है। उसकी जिम्मेदारी जिसकी भी है, उस पर जिम्मेदारी तय करनी चाहिए। झुग्गियों को ऐसे न उजाड़ा जाए, उनके लिए कोई वैकल्पिक व्यवस्था की जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद ।

माननीय अध्यक्ष : श्री ए. गणेशमूर्ति जी,

श्री विनायक भाऊराव राऊत जी,

श्री सुशील कुमार सिंह जी।

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद): अध्यक्ष जी, मैं इस सदन और आपके माध्यम से देश हित में भारत सरकार को सुझाव देते हुए एक मांग रखना चाहता हूं। महोदय, भवन निर्माण की जो मुख्य सामग्रियां हैं, इसके साथ-साथ अन्य निर्माण की जो सामग्रियां हैं, उनमें सीमेंट है, लोहा है, लोहा में हर तरह का लोहा है, वह सरिया है, एंगल है और चैनल भी है, बालू यानी स्टोन चिप्स है और ईंट हैं, इन सारी चीजों की कीमत तय करने के लिए अभी तक कोई रेग्युलेटरी अथॉरिटी नहीं है। इस देश में कृषि उत्पाद का मूल्य तय करने के लिए कृषि मूल्य आयोग है, टेलीफोन की दर तय करने के लिए टीआरएआई है, बिजली की दरों को तय करने के लिए भी नियामक है, लेकिन भवन निर्माण सामग्रियों की कीमत को तय करने के लिए कोई नियामक, अथॉरिटी नहीं है।

महोदय, इसका सीधा-सीधा असर प्रधानमंत्री आवास योजना, जो गरीबों के लिए है, बेघरों के लिए आवास की योजना है, उस पर होता है। इसके साथ-साथ हमारे प्रधान मंत्री जी ने गरीबों के लिए सस्ते मकान की योजना शुरू की है, इसके अतिरिक्त अभी सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांग पर बहस चल रही थी, तो कंक्रीट की सड़कें हों या अन्य सड़के हों, पुलों के निर्माण इत्यादि पर, इन चीजों की कीमतें नियंत्रित नहीं होने के कारण इनमें बेतहाशा, मनमाने तरीके से वृद्धि होती है, तो इससे देश के खजाने को नुकसान होता है।

इसके साथ-साथ देश के जो गरीब लोग हैं, जिनके लिए भारत सरकार ने प्रधानमंत्री आवास योजना शुरू की है और अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि इसको डेढ़ लाख रुपए से बढ़ाना

चाहिए, इसका कारण यही है कि ये सामग्रियां इतनी महंगी हैं कि डेढ़ लाख रुपए में उनका घर अच्छी तरह से नहीं बन पाता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से यह मांग करना चाहता हूं और मैंने यह मांग पहले भी 28 मार्च, 2017 को इस सदन में रखी थी कि भवन निर्माण सामग्रियों को तय करने के लिए देश में एक रेग्युलेटरी अथॉरिटी होना चाहिए, ताकि देश के खजाने की भी बचत हो सके और देश के गरीबों को इसका लाभ मिल सके। धन्यवाद।

***SHRI A. GANESHAMURTHI (ERODE):** Hon. Speaker Sir, Vanakkam. Under the Central Zoo Authority guidelines of 2010, the Forest Department has stopped giving shed deer antlers for production of medicines. Several pharmaceutical companies manufacturing traditional medicines have requested for supply of such deer antlers which fall off from the animals after the breeding season, for producing life-saving drugs. I am given to understand that the Union Government has sent the draft Bill after making some amendments to the Wild Life (Protection) Act 1972 to the Standing Committee on Environment, Forests and Climate Change. It is learnt that snake poison and use of peacock feather, are some of the amendments proposed in that draft Bill. I have also come to know that the use of naturally shed deer antlers in manufacturing life-saving drugs has not been included as proposed amendment by the Government in the said Bill. Hon. Speaker Sir, through you, I therefore urge upon the Hon Union Minister of Environment, Forests and Climate Change to send this proposed amendment to the Standing Committee

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

of Parliament allowing naturally shed deer antlers for use in manufacturing traditional medicines. Please insert in Section 12 of the Wildlife Protection Act, 1972 as follows: " (e) shed deer antler from Zoo for manufacture of life saving drugs." I therefore urge you to bring this amendment, with a view to manufacture life-saving drugs thereby saving lakhs of lives of people of our country.

माननीय अध्यक्ष : श्री मोहनभाई कुंडारिया - उपस्थित नहीं।

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): Thank you very much, hon. Speaker Sir, for giving me this opportunity.

My Constituency, Kasaragod, has been languishing from the disastrous effects of Endosulfan pesticide for the last few years. Endosulfan was sprayed over the cashew plantations in the district for a period of 23 years since 1978. It has ruined 30 village Panchayats and 3 municipal towns in the district. About 6,727 persons were identified as the victims of Endosulfan. The National Human Rights Commission directed to pay Rs. 5 Lakh each to the dead and the living victims in 2010. The Supreme Court, in 2017 and 2021, reiterated the same direction. But out of those 6,727 victims, 4200 victims have not received any compensation till date. There are no adequate medical facilities in the district to treat these hapless people. There are special schools called Buds Schools for catering to the needs of the children who retarded mentally due to Endosulfan. But these schools are handicapped due to inadequacy of infrastructure and teachers. There is no comprehensive plan for the rehabilitation of Endosulfan victims.

Hence, I request the Government of India to look into the grievances of the Endosulfan victims to find an expeditious solution and give a direction to the Government of Kerala to obey the verdict of the hon. Supreme Court.

Thank you very much.

श्री सुनील बाबूराव मेंढे (भन्डारा-गोंदिया): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी का ध्यान मेरे लोकसभा क्षेत्र के अंतर्गत भण्डारा की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। सबसे पुराना जिला होने के बावजूद अभी तक वहाँ एक भी मेडिकल कॉलेज नहीं बना है। सेन्ट्रली स्पांसर्ड स्कीम्स के तहत फेज-3 में भारत सरकार का ऐसा मानना है कि सभी जिलों में कम से कम एक मेडिकल कॉलेज हो। जहाँ तक छोटे मरीजों की बात है, तो उनको सभी कामों के लिए नागपुर जाना पड़ता है, जिससे समय और काफी पैसे भी खर्च होते हैं।

मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार को यह निर्देश देने के लिए कहूँगा कि महाराष्ट्र सरकार को भण्डारा जिले में मेडिकल कॉलेज के लिए जल्द से जल्द डीपीआर बनाने का निर्देश दे ताकि आगे की कार्रवाई हो सके और भण्डारा जिले में मेडिकल कॉलेज खुल सके।

धन्यवाद।

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने पार्लियामेंट में इतनी अच्छी व्यवस्था बनाई है, मुझे वह दिन याद है जब हम लोग टेबल ऑफिस जाकर कागज में हस्ताक्षर करके नोटिस देते थे और दौड़ते-दौड़ते लाइन लगाकर आते थे। अब आपने इसके लिए ऑनलाइन देने की व्यवस्था की है। यह जो लॉटरी में मेरा नाम आया है, इसके लिए मैंने ऑनलाइन ही नोटिस दिया था और आज बोलने का स्थान प्राप्त किया है।

मेरे लिए एक बहुत ही चिन्ता की बात है। मैं बिहार से आता हूँ, जहाँ की आबादी 12 करोड़ है। देश की सरकार बहुत कुछ कर रही है। आज हम लोगों ने तय किया है कि देश के छ: लाख गांवों तक इंटरनेट पहुंचाएंगे। अवकाश के दौरान मैं अपने गांव में था। मूलत: मैं अपने गांव में ही

रहता हूँ।... (व्यवधान) मैं अपने गांव पर ही रहता हूँ, यह आप भी जानते हैं। यह मैं अपने लिए नहीं कह रहा हूँ।... (व्यवधान) मेरा गांव सारण जिला में अमनौर है। यहाँ आप भी गए हैं और माननीय अध्यक्ष जी भी गए हैं।... (व्यवधान) मेरी इच्छा होती है कि जब मैं गांव पर रहूँ, तो दिल्ली के कनॉट प्लेस में जो नेटवर्क मिलता है, वह मेरे गांव में भी मिले। अगर यह मेरे गांव में मिलेगा, तो मेरे जिले में भी मिलेगा और पूरे देश में मिलेगा। साहब, आप विश्वास नहीं करेंगे, मैं 15 दिनों में से 10 दिनों तक वहाँ रहा। मैं आपको रिकॉर्ड भी पेश कर सकता हूँ। मैंने इंटरनेट सुविधा के लिए वहाँ से आवेदन डाला। प्रत्येक दिन सीएससी का वाई-फाई, जो डाउन रहता था, मैंने उसका स्नैपशॉट लेकर भारत सरकार के डिपार्टमेंट को भेजा। उसमें गड़बड़ी कहाँ हुई है, आप विश्वास नहीं करेंगे, ... (व्यवधान) मैं आपसे संरक्षण चाहता हूँ।... (व्यवधान) अगर भारत सरकार में बीएसएनएल रहता है, तो हम उसे डाँटकर बुलाते हैं, उससे बात करते हैं, वह सरकार का कर्मचारी है। बीवीएनएल रहता है, तो उसे बुलाकर, डाँटकर बात करते हैं कि भइया, यह तार क्यों नहीं काम कर रहा है, वह सरकार है, उसमें हमारी सिमपैथी है, हम लोग उसकी मदद करते हैं।

वर्ष 2006 में भारत सरकार ने एक नई चीज बना दी, जो हमारी समझ में नहीं आया और आज वह हम लोगों के लिए जख्म बना हुआ है। वह है सीएससी। सीएससी एक ऐसी संस्था है, स्पेशल परपस व्हीकल भारत सरकार में क्यों बनाया गया? जब बीएसएनएल, बीवीएनएल था, तो सीएससी क्यों बनाया गया?

सीएससी को बाद में स्पेशल अरेंजमेंट के तहत पूरे भारतवर्ष में लास्ट माइल कनेक्टिविटी की जिम्मेदारी दे दी गई। आप चाहे दिशा की बैठक कर लें, जिला की बैठक कर लें, राज्य की बैठक कर लें, ये सीएससी वाले, जिनको करोड़ों रुपये दिए गए थे, वे एक भी बैठक में नहीं आते हैं, क्योंकि वे प्राइवेट हैं। ... (व्यवधान) उनको पूरा पैसा दिया गया, वे प्राइवेट हैं। वे कहते हैं कि मुझे आपसे क्या काम है, मुझे तो सरकार ने पैसा दिया है।

अध्यक्ष महोदय, मेरा आपसे यह अनुरोध है कि मैं बिहार से आता हूं। वहां ग्रामीण इलाकों में सीएससी सेंटर को इसका काम दिया जाता है। उसके पास आप एप्लीकेशन डालिए, वह बैंक अकाउंट के नाम पर रिजेक्ट कर देगा। अध्यक्ष जी, यह प्राइवेट व्यक्ति कौन है?

मैंने मंत्री जी से भी मुलाकात की थी। मैं भारत की सरकार और माननीय प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा। उन्होंने कहा है कि सीएससी को बंद करो। ये इतने ज्यादा बीच में जो सिस्टम बने हैं, इनसे बदनामी होती है। इस प्राइवेट सेक्टर का हम लोगों से कोई लेना-देना नहीं है। यह पूरे भारत के छ: लाख गांवों में इसे लगा रहा है और उस पर हमारा कोई कंट्रोल नहीं है।

बिहार के जो अधिकारी हैं, मैं तो इस सदन की ताकत से बिहार के किसी भी अधिकारी के साथ बैठक कर सकता हूं। मेरे कहने के बाद भी, हमारे जैसे व्यक्ति के कहने के बाद भी सीएससी का एक भी आदमी पिछले सात सालों से एक भी बैठक में नहीं आया, जो देश में इंटरनेट कनेक्टिविटी के लिए जिम्मेदार है।

महोदय, इसके लिए मैं आपका संरक्षण चाहूंगा। ऐसे अधिकारी, जो प्राइवेट के नजरिए से, प्राइवेट फेस बनाकर भारत सरकार से पैसे लेते हैं, जिनको हमने यह जिम्मेदारी दी है, वह बिलकुल इस देश के साथ धोखा कर रहे हैं। देश के प्रधान मंत्री निर्णय लेने वाले हैं, लेकिन लास्ट माइल कनेक्टिविटी के लिए पूरे भारतवर्ष में स्थापित यह जो ब्रॉडबैंड कनेक्टिविटी के लिए जिम्मेदार एजेंसी है, मैं उस पर आपसे संरक्षण चाहूंगा और मांग करूंगा कि उसके खिलाफ कार्रवाई की जाए। हमारे यहां बच्चे क्या कहते हैं? वे कहते हैं कि आपने सड़क दी है, आप बिजली न भी दें, आप मुझे इंटरनेट की सुविधा दे दीजिए, मैं महीने में पांच लाख रुपये कमा सकता हूं। देश का नौजवान तो यही मांग रहा है कि उसे आप इंटरनेट की कनेक्टिविटी, ब्रॉडबैंड की कनेक्टिविटी दे दीजिए, वह देश और दुनिया में अपना दम दिखा सकता है। अत: मैं आपके माध्यम से यह अनुरोध करूंगा कि सीएससी के इस जंजाल को और खासकर ऐसे अधिकारी जो इन गरीब बच्चों के आवेदन को रिजेक्ट करते हैं, उनके खिलाफ कार्रवाई की जाए। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, सभी माननीय सदस्यगण अपनी बात को अगर एक मिनट में कहें, तो मैं अलाऊ करूंगा।

… (व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी : महोदय, सीएससी के विषय पर आपका हस्तक्षेप होना चाहिए। … (व्यवधान)

श्रीमती कविता सिंह (सिवान) : अध्यक्ष महोदय धन्यवाद।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र सीवान की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहती हूं। बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश को जोड़ने वाली महरौना-माझी राज्य मार्ग पर अनेकों गाड़ियों का आवागमन होता है, जिससे जाम की समस्या बनी रहती है और यात्रियों को कठिनाइयों का समना करना पड़ता है।

अत: मैं माननीय मंत्री जी से मांग करती हूं कि यात्रियों की परेशानियों को देखते हुए महरौना-माझी राज्य मार्ग को राष्ट्रीय राज्य मार्ग में तब्दील करने की कृपा की जाए।

श्रीमती शताब्दी राय (बनर्जी) (बीरभूम) : सर, आपको स्पेशल थैंक-यू क्योंकि आप इतनी रात तक बैठे हैं, जिसके कारण हम लोगों को बोलने का मौका मिल रहा है।

सर, मेरी कांस्टिट्यूएंसी बीरभूम में नलहाटी में बिजनेसमैन के लिए जितनी ट्रेन्स थीं, वे कोविड के समय में बंद थीं। ये ट्रेन्स अभी तक चालू नहीं हुई हैं, जिसके कारण नलहाटी से कोलकाता, मुर्शीदाबाद, झारखंड, बिहार कहीं भी वे लोग नहीं जा पा रहे हैं। दो सालों से उन्हें जितना नुकसान हुआ है, उससे भी ज्यादा नुकसान उन्हें अब हो रहा है। इसलिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगी कि हावड़ा-जयनगर, हावड़ा-राजगिर, वाराणसी, सियालदह, बर्धमान, माल्दा, नलहाटी, आजिमगंज, रामपुर हॉल्ट और हावड़ा में सब ट्रेन्स को स्टॉपेज दिया जाए, ताकि लोग आ और जा सकें। दो ट्रेन्स हैं, जो अप में हैं, लेकिन डाउन में नहीं हैं – उत्तर बंगा एक्सप्रेस और गौड़ एक्सप्रेस। अगर ये ट्रेन्स चालू नहीं होंगी, तो बिजनेसमैन को ऐसे ही नुकसान होता रहेगा। इसको सरकार को देखना चाहिए।

मेरी एक और रिक्वेस्ट है। दो-तीन ट्रेन्स ऐसी हैं, जिनमें मैं भी ट्रैवल करती हूं। उनका जो टाइम बार है, उससे बहुत कम टाइम लगता है, बार-बार वे ट्रेन्स बीच में रुक जाती हैं, क्योंकि एडवांस्ड कोचेज़ हैं। मुझे लगता है कि मिनिस्ट्री को इसे दो-चार बार देखना पड़ेगा कि टाइमिंग कितना है, उस टाइमिंग को कम कर सकते हैं या नहीं। अगर ऐसा किया जाए, तो हम सबके लिए अच्छा होगा। थैंक-यू।

श्रीमती संगीता आजाद (लालगंज): अध्यक्ष जी, सबसे पहले मैं अपने राज्य उत्तर प्रदेश में चुनाव जीतने के लिए भारतीय जनता पार्टी के लोगों को बधाई देती हूं। चुनाव खत्म हो गए हैं, इसलिए मैं सरकार का ध्यान लम्बे समय से चली आ रही मांग को पूरा करने की तरफ आकृष्ट करना चाहती हूं।

महोदय, पुरानी पेंशन योजना लाभ आधारित योजना थी, जिसमें सरकारी कर्मचारियों को उनकी पेंशन के रूप में उनके अंतिम वेतन के रूप में 50 परसेंट की गारंटी दी जाती थी। इस हद तक कि पुरानी पेंशन योजना में पेंशन के उद्देश्य के लिए वेतन से कोई कटौती नहीं की जाती थी, लेकिन नई पेंशन योजना योगदान आधारित निवेश योजना के रूप में काम करती है और कर्मचारी के वेतन में से दस प्रतिशत प्रतिमाह की कटौती की जाती है। नई पेंशन योजना और जीपीएफ एक निश्चित राशि की गारंटी नहीं देता है। बाजार से जुड़े होने के कारण यह आर्थिक झटके के प्रति अधिक संवेदनशील है। आज वैश्विक अर्थव्यवस्था की अनिश्चित स्थिति देखते हुए पुरानी पेंशन राज्यों के सरकारी कर्मचारियों के लिए बहुत आवश्यक सुरक्षा जाल के रूप में काम करेगी। सरकारी कर्मचारियों एवं पेंशन भोगियों में चिंता बढ़ती जा रही है और उनके ओपीएस को बहाल करने की मांग की जा रही है। उपरोक्त मामले को देखते हुए मैं कार्मिक मंत्री, लोक शिकायत और पेंशन मंत्री जी से अनुरोध करती हूं कि पुरानी पेंशन स्कीम को बहाल किया जाए, जिससे कि सरकारी कर्मचारियों को इसका लाभ मिल सके।

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH (KAKINADA): Thank you, Speaker, Sir, for giving me this opportunity to speak regarding Women's Reservation Bill.

Sir, the proposed Constitution (108th Amendment) Bill giving 33 per cent reservation to women in Parliament and State Assemblies is yet to be fulfilled. Even after 75 years of Independence, women's representation in Lok Sabha is limited to 14.94 per cent only. The Women's Reservation Bill has been pending for 26 years.

At present, there are only 81 women Members of Parliament against 542 Members of Parliament in the Lok Sabha. Being a women public representative, I feel that this is the right time to accomplish the Bill for Women's Reservation under Modi ji's leadership. It will be a great honour for every woman in the country, if the Parliament Session in the new Parliament building commences by giving 33 per cent reservation to women MPs in the Lok Sabha. *....(Interruptions)*

Hence, I humbly request the hon. Prime Minister to intervene in the historic matter to ensure women's reservation in Lok Sabha and pass the Bill in the current session itself. Thank you, Sir.

श्रीमती नवनित रवि राणा (अमरावती): अध्यक्ष जी, मैं महाराष्ट्र राज्य के धनगर समाज के आरक्षरण के बारे में बात करना चाहूंगी। महाराष्ट्र राज्य का धनगर समाज अनुसूचित जनजाति से ताल्लुक रखता है। बहुत सालों से यह मांग कर रहा है जिसमें संवैधानिक मांग है कि डाक्टर बाबा साहब अम्बेडकर ने संविधान में अनुसूचित जनजाति समाज में इन्हें शामिल किया है। 'धनगढ़'

और 'धनगर', पिछले दस सालों से धनगर समाज जंगलों में रहता है और भेड़ बकरियों का पालन पोषण करता है। यह समाज अपने लिए न्याय की मांग कर रहा है। यदि उन्हें एसटी का प्रमाण पत्र देते हैं तो उनकी आने वाली पीढ़ी की जिंदगी सिक्योर हो सकती है और उन्हें शिक्षा देने में मदद मिलेगी।

*__SHRI ANUMULA REVANTH REDDY (MALKAJGIRI):__ Thank you, Speaker Sir. Seventy per cent of people in Telangana depend on agriculture for their livelihood. In Telangana, paddy is the major crop. This season, paddy is being cultivated in 40 lakh acres and around 80 lakh metric tonnes of paddy will be produced. As the State Government did not make necessary arrangements to procure paddy in Telangana, by not arranging procurement centres, by not providing adequate transportation, by not buying enough jute bags, and by not signing agreements with FCI, farmers are in distress. Honourable Minister Shri Piyush Goyal should discuss with the Civil Supplies Corporation and the State Government to ensure complete procurement of paddy that is being produced in Telangana. Farmers are being subjected to suffering as State and Central Governments are blaming each other. In the last monsoon, around 150 farmers died due to heart failure as there were issues in paddy procurement. To ensure that such a thing does not happen again, the Central Government should immediately take appropriate action.

* English translation of the speech originally delivered in Telugu.

श्री सी.पी. जोशी (चित्तौड़गढ़): धन्यवाद अध्यक्ष महोदय । राजस्थान और मेरे संसदीय क्षेत्र चित्तौड़गढ़ में बेमौसम ओलावृष्टि और बारिश के कारण फसलों की बर्बादी हो गयी है । किसान सोच रहा था कि अच्छी फसल हुई है । इस बार बिना मोटर चलाए इन्द्र देव की ऐसी कृपा थी कि अच्छी बारिश की वजह से फसलें अच्छी हो रही थीं, लेकिन चना, गेहूं, सरसों और अफीम की फसलें बर्बाद हो गयीं । मैंने स्वयं खेतों में जाकर इन सारी फसलों का निरीक्षण किया । मैं आपके माध्यम से सरकार से यह मांग करता हूं कि इनका सही आकलन हो और इनका सही मुआवजा मिले । चूंकि अफीम की खेती में सीपीएस पद्धति के आधार पर हमें न चाहते हुए भी लाइसेंस दिए गए । उसमें भी सरकार जल्दी पॉलिसी का डिक्लेरेशन करे, क्योंकि सारी फसलें बरबार हो गई हैं और सीपीएस वाले बैठे हुए हैं । इनकी फसलों का जल्दी निस्तारण हो । 8/29 के कारण कई किसान इसमें आ जाते हैं । अत: 8/29 को समाप्त किया जाए और अफीम की मशीनों की तोल केन्द्रों पर जांच हो । यह मेरी आपके माध्यम से सरकार से विनती है । धन्यवाद ।

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): Hon. Speaker, Sir, I would like to take this opportunity to demand for an additional KV for the district of Srikakulam. Srikakulam has a population of approximately 30 lakh people, and especially when you consider the people working in Central institutions, including the people in Defence and paramilitary services, it is a huge number.

The existing KV, which is in Srikakulam town, is facing a lot of demand for additional KV seats, the requests for which are received by me. Even though I am given 10 seats to recommend for as an MP, I am getting requests for up to 300 or 400. If you consider paramilitary services also, the highest number of people recruited by the Army and the paramilitary services has been from the district of Srikakulam.

Based on this, I would like to demand for an additional KV at Palasa which is on the other side of the district. The existing KV is at one end and it is very difficult for people, especially children, to access it from the other side, which is approximately 130 kilometres away.

Sir, I once again request the Central Government to set up another Kendriya Vidyalaya at Palasa.

Thank you.

श्री संतोख सिंह चौधरी (जालंधर): अध्यक्ष महोदय, पंजाब का जो कबड्डी खेल है, उसे पंजाब की पहचान माना जाता है। संसार के दूसरे देश भी उसे अपना रहे हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र में नंगल अम्बियन गांव के 36 साल के इंटरनेशनल खिलाड़ी, संदीप सिंह संधू ने दुनिया में कबड्डी के खेल में काफी नाम कमाया। वह कबड्डी वर्ल्ड कप में 5 बार का कैप्टन भी रहा। वह कबड्डी को हमारे देश और विदेशों में प्रमोट कर रहा था। 14 मार्च को मेरे ही क्षेत्र के मलियान खुर्द गांव में वह कबड्डी के मैच में पार्टिसिपेट कर रहा था। वहां उस पर अंधाधुंध गोलियां चलाकर उसका कत्ल कर दिया गया। इनवेस्टिगेशन में यह पाया गया कि यह साजिश कनाडा में हुई थी। दूसरे देशों में कबड्डी से संबंधित बहुत सारी फेडरेशन्स बनी हुई हैं। मैं समझता हूं कि यह एक इंटरनेशनल क्राइम है। जो विदेश के कॉन्सपिरेटर्स आइडेंटिफाई हो गए हैं, उनकी एक्स्ट्राडिशन हों और जो दूसरी सेंट्रल एजेंसीज हैं, वे सतर्क हों, ताकि आने वाले समय में पंजाब की धरती पर ऐसे इंटरनेशनल क्राइम न हों। धन्यवाद।

श्री रितेश पाण्डेय (अम्बेडकर नगर): धन्यवाद अध्यक्ष महोदय। मेरे निर्वाचन क्षेत्र अम्बेडकर नगर और पूरे पूर्वांचल में बुनकरों की स्थिति बहुत ही बदतर हो गयी है। मैं आपके माध्यम से सदन को यह बताना चाहता हूं कि मैन मेड फाइबर यानी जो यार्न होता है, उस पर 1 जनवरी, 2022 से 5 परसेंट जीएसटी बढ़ाकर 12 परसेंट कर दिया गया है। इससे बुनकरों और खास तौर पर छोटे बुनकरों की स्थिति बद से बदतर हो गयी है। पिछले कुछ वर्षों में नोटबंदी, जीएसटी के खराब

क्रियान्वयन और कोविड-19 महामारी के कारण यार्न के दामों का बढ़ना मेरे क्षेत्र के बुनकरों के लिए एक भारी संकट के रूप में उभरकर आया है। मेरे क्षेत्र के लोग अब मुम्बई और चेन्नई जैसे शहरों को जाने के लिए मजबूर हो गए हैं। आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि जो पुराना जीएसटी रेट 5 परसेंट था, उसे वापस लाया जाए। इन-फैक्ट उसे जीरो किया जाए, ताकि बुनकरों की स्थिति बेहतर हो सके। धन्यवाद।

डॉ. राजदीप राय (सिल्चर): महोदय नमस्ते।

महोदय, आपने मुझे जीरो ऑवर में एक निवेदन रखने का अवसर दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

मेरे इलाके में इंटरनेशनल बॉर्डर है। सिर्फ असम के साथ बांग्लादेश का बॉर्डर है, ऐसा नहीं है, मेघालय के साथ भी बांग्लादेश का बॉर्डर है और उस जगह पर काफी सारे इल्लीगल, एंटी नेशनल सेडिसियस एक्टिविटीज होती रहती हैं और बहुत बड़े पैमाने पर स्मगलिंग भी हो रही है। मेरा आपके माध्यम से भारतवर्ष के गृह मंत्री अमित शाह जी से निवेदन है कि वहाँ पर इंटेलिजेंस ब्यूरो का एक ऑफिस एक आईपीएस अधिकारी के अधीन में हो। एक पूरा का पूरा ऑफिस, एक पूरी की पूरी व्यवस्था वहाँ पर कायम हो ताकि वहाँ पर जो इल्लीगल एक्टिविटीज, जो स्मगलिंग आदि हो रही है, बाकी जो सेडिसियस एक्टिविटीज हो रही हैं, उन पर ध्यान रखा जाए। उन पर थोड़ा कब्जा भी किया जाए, क्योंकि वहाँ पर बहुत सारे लोग एक विशेष सम्प्रदाय के देखे जाते हैं कि 5-7 साल से वे लोग मिसिंग हैं, अचानक वे लोग आते हैं और इन सब एंटी सोशल काम में लिप्त हो जाते हैं।

ऐसा होने से उस पर थोड़ा ध्यान भारत सरकार का रहेगा, जैसा कि वेस्टर्न फ्रंट में है। आपके माध्यम से मेरा गृह मंत्री जी के पास यह निवेदन है। धन्यवाद।

श्री संतोष पान्डेय (राजनंदगाँव): सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद । मैं बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न छत्तीसगढ़ के विषय में उठाना चाहता हूँ।

महोदय, छत्तीसगढ़ वनों से आच्छादित क्षेत्र है और मेरा क्षेत्र भी वनों से आच्छादित है । आज छत्तीसगढ़ में वनों की अंधाधुंध कटाई हो रही है। आज बहुत अधिक तस्करी हो रही है, चाहे वह बीजा हो, शाल हो, सागौन हो, शीशम हो, चारों तरफ छत्तीसगढ़ में केवल ढूंठ ही ढूंठ दिखाई दे रहा है।

महोदय, मैं आपको बताना चाहूँगा कि फॉरेस्ट सर्वे ऑफ इंडिया की रिपोर्ट के अनुसार छत्तीसगढ़ में निरंतर जंगल कम होते जा रहे हैं। कवर्धा और कबीरधाम जिले में प्रतिवर्ष 38 वर्ग किलोमीटर का जंगल कम हुआ है । जिले का पंडरिया क्षेत्र ही गत तीन वर्षों में 1585 वर्ग किलोमीटर से घटकर इस वर्ष 1547 वर्ग किलोमीटर हो चुका है । वनों की कटाई और इसके विरूद्ध खेती के लिए वन भूमि में अतिक्रमण के लिए छत्तीसगढ़ प्रशासन सहित पूरा विभाग संलग्न है।

महोदय, जहाँ लेनदेन प्रमुख कारक है । छत्तीसगढ़ सरकार के वन मंत्री के निर्वाचन क्षेत्र कवर्धा में लगातार हो रही वनों की अवैध कटाई कई सवाल खड़े कर रही है। कबीरधाम जिले के बोड़ला, रेंगाखार जंगल, झलमला, रोल, खैरागढ़, गंदाई, साल्हेवारा, उसरवाही, चिल्फी घाटी में अंधाधुंध कटाई जारी है।

महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मानपुर व पानाबरस में जिन परिवारों को एक हैक्टेयर भूमि का वन अधिकार पट्टा मिला है, उनमें से कई ने 20 एकड़ पर कब्जा कर लिया है। सड़क निर्माण हेतु मुरूम के लिए अवैध कटाई व तस्करी की जाँच हेतु एनजीटी की निगरानी में जाँच अपरिहार्य है। मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि दोनों जिलों में एनजीटी की टीम जाँच करे। यही आपसे प्रार्थना है। वनों को बचाया जाए, छत्तीसगढ़ को बचाया जाए। धन्यवाद।

SHRI P. RAVINDHRANATH (THENI): During the recent meeting of the Central Board of Trustees of Employees Provident Fund Organisation held at Assam, a decision was taken to reduce the annual rate of interest to be credited in Employees Provident Fund from the present rate of 8.5 per cent to 8.1 per cent for the year 2021-22, and this will be implemented as soon as it is approved by the Finance Ministry.

Most employees maintain the EPF as a post-retirement benefit. The interest rate on EPF which was at 8.8 per cent during the year 2015-16 came down gradually to the level of 8.5 per cent at present. This decision will directly affect nearly 6.40 crore EPF beneficiaries and is a great disappointment to these employees who are slowly returning to normal life after having underwent a lot of sufferings both financially and mentally due to COVID-19.

I urge upon the Government, through you, to reconsider the proposal to reduce the interest rate on EPF any further and retain the same at the present rate of 8.5 per cent.

SHRI M. K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): This is to bring to your kind attention regarding the exorbitant increase in the bulk purchase of diesel and petrol by oil marketing companies.

In our State, this is significantly affecting public transport organizations such as Kerala State Road Transport Corporation. Generally, for bulk purchase of any goods the prices are expected to be lower than the market price. But unfortunately, here in the case of petrol and diesel, the prices are much higher than those at retail levels. This situation is quite unheard of, and

warrants urgent intervention. The oil companies are supplying fuel to KSRTC at a rate of Rs. 27.88 per litre higher than the current market price since 16th March, 2022. This creates a situation whereby the profit of the public transport corporation erodes, and encourages more private transport.

So, I request the hon. Minister, through you, hon. Speaker, Sir, to kindly intervene immediately and take necessary steps to keep the price rise in petrol and diesel under control.

श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी): अध्यक्ष महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में मनौरी रेलवे स्टेशन है, जो बहुत ही पुराना बाजार है और जहां के व्यापारियों को हमेशा व्यापार के लिए प्रयागराज और कानपुर जाना पड़ता है। मैं एक नहीं, बल्कि अनेक बार चौरी चौरा ट्रेन के स्टॉपेज की मांग कर चुका हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि व्यापारियों की समस्या का समाधान करने के लिए और व्यापार को बढ़ावा देने के लिए चौरी चौरा ट्रेन का मनौरी रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज देने की कृपा करें।

माननीय अध्यक्ष : डॉ. एस. टी. हसन – उपस्थित नहीं।

श्री सुनील कुमार मंडल।

***SHRI SUNIL KUMAR MONDAL (BARDHAMAN PURBA):** Thank you, hon. Speaker Sir for giving me the opportunity to speak in 'Zero Hour'.

I wanted to raise this matter in the discussion on Demands for Grants for Road Transport but did not get a chance. A very important road connecting Haldia via Kharagpur, Arambagh, Burdwan Birbhum is NH-34. This road was

---

* English translation of the speech originally delivered in Bengali.

envisaged when I was a Member of the Consultative Committee; the map pointing is already there. Land is available and there is no problem of land.

I request the hon.Minister Nitin ji to take some initiative in this regard. This is a single-lane road and bus service is available every 10 minutes. It is the only connecting link. As it is a single road, accidents take place very often.

There is a proposal to convert this into a four-lane road. If that is done, then not only the agro-based industries, but many other big and small industries will also flourish in the vicinity. Moreover, the common people of the area will also be benefited as a result.

Thank you, Sir.

*__SHRI MOHAMMAD SADIQUE (FARIDKOT):__ Sir, I am an elected representative of Faridkot parliamentary constituency. There are four districts in my constituency: Faridkot, Moga, Bhatinda and Shri Muktsar Sahib.

Sir, drinking water in my Constituency Faridkot is badly polluted and it leads to deadly diseases. So, I appeal to the Jal Shakti Ministry to please look into this matter and help us.

The disease of cancer has reared its ugly head in my area due to polluted drinking water. Kindly set up a Cancer-hospital in my area. The treatment of cancer is very costly. A lot of people have died in my area due to this disease.

---

* English translation of the speech originally delivered in Punjabi.

I also urge upon the Jal Shakti Ministry to bore deep tubewells in my area, and the water should be treated, cleaned and made pollution-free so that it is worth drinking. This will help the people in my area to remain healthy. Thank you.

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): आदरणीय अध्यक्ष महोदय, चुनाव के पश्चात् ईवीएम की मशीनों को रखने के लिए और मतगणना के लिए व्यवस्था की जाती है। सामान्यत: किसी कृषि मंडी में उसकी एक टेम्परेरी व्यवस्था की जाती है। उसके कारण से जो व्यापारी और दुकानदार हैं, वे महीने भर के लिए डिसप्लेस हो जाते हैं। दूसरा, सुरक्षित व्यवस्था न होने के कारण से अनेक बार छोटे-मोटे विवाद भी उसके अंदर होते हैं।

मेरा निवेदन यह है, क्योंकि चुनाव निरंतर होते ही रहते हैं, इसलिए ईवीएम के रखने की और मतगणना की एक पर्मानेंट व्यवस्था प्रत्येक स्थान पर की जाए, ताकि किसी प्रकार की समस्या उसके कारण से न हो।

*** SHRI DHANUSH M. KUMAR (TENKASI):** Hon. Speaker Sir, Vanakkam. Palaruvi Express passes through Tenkasi district from Tirunelveli to Kerala. But this train has no stoppages at Kadayam, Pavoorchatram and Sengottai. Passengers are very much affected. This issue has been taken up several times with the Senior Officers of Railway Department. In my Tenkasi constituency, work relating to construction of Railway Under Bridges in Chennikulam and Rajapalayam areas of Sankarankoil Taluk is yet to be started. They are remaining as mere announcement. As a result, people are very much affected. Platform construction work is also delayed in Srivilliputhur

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

Railway station. I urge through you, Sir, that all the pending work should be completed in my constituency benefitting the people.

श्री संगम लाल गुप्ता (प्रतापगढ़): अध्यक्ष महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र, पतापगढ़ में स्थानीय नगर पंचायत लालगंज प्रतापगढ़ में भारत सरकार के 14वें एवं 15वें वित्त से विकास कार्यों हेतु प्राप्त धनराशि का बड़े पैमाने पर दुरुपयोग हुआ और वहां स्थानीय उत्तर प्रदेश के गिने-चुने कांग्रेस विधायकों में से एक विधायक होने के कारण नगर पंचायत में बड़े पैमाने पर व्याप्त भ्रष्टाचार के चलते वहां सड़कों में इस्तेमाल की जाने वाली इंटरलॉकिंग ईंटों की हालत इतनी खराब है कि 5 वर्षों के भीतर ही वह टूट-फूट कर गड्ढे और मिट्टी के टुकड़ों के समान हो गए हैं। यही नहीं भारत सरकार से प्राप्त धनराशि का इतना व्यापक दुरुपयोग हुआ कि सरकार के मानकों को दरकिनार करते हुए स्थानीय कांग्रेसी विधायक किसी भी संवैधानिक पद पर रहने वाले उनके पिता के नाम की फोटो लगा कर शासकीय सरकारी पैसे से साइन बोर्ड स्थापित किए जा रहे हैं। इस संबंध में मेरी स्थानीय शिकयतों को दरकिनार कर दिया जाता है।

इसलिए मैं आज आपके माध्यम से नगरीय विकास मंत्रालय भारत सरकार से मांग करता हूँ कि भारत सरकार की एक तकनीकी अधिकारियों की विशेष टीम गठित कर नगर पंचायत लालगंज जनपद प्रतापगढ़ उत्तर प्रदेश में 14वें एवं 15वें वित्त की धनराशि के विकास कार्यों सहित प्रधान मंत्री शहरी आवास तथा अन्य मदों से इंटरलॉकिंग व अन्य विकास कार्यों की तकनीकी जांच करा कर प्राप्त रिपोर्ट के आधार पर कार्रवाई किए जाने का निर्देश निर्गत करे। धन्यवाद।

SHRI K. MURALEEDHARAN (VADAKARA): Sir, a big agitation is going on in the State of Kerala against the K-Rail Project.

So many times, the hon. Railway Minister has told here that this Project was not approved by the Central Government and that they had given permission only for environmental survey. But in the name of environmental

survey, the Kerala Government officials are putting survey stones everywhere in Kerala. People are very much agitated, but those agitated people including ladies and children were cruelly beaten by the Police. Male Police is attacking female agitators. This is the present situation in the State of Kerala. Some Police officials were also not wearing their name plates. Most probably, they were the *… **of the CPM people in Kerala.

So, my request to the Railway Minister is that if the Government is going ahead with laying of these survey stones everywhere in Kerala, then ask the Chief Minister to stop this process or the Central Government should withdraw from the joint venture of this K-Rail Project. Thank you, Sir.

डॉ. आलोक कुमार सुमन (गोपालगंज): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान गोपालगंज-थावे जंक्शन से किसान रेल शुरू करने की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ।

महोदय, किसान रेल को कोरोना पीरियड में शुरू किया गया, ताकि बड़े बाजारों तक छोटे किसानों के सामानों को आसानी से समय पर पहुंचाया जा सके। किसान रेल एक ऐसी ट्रेन है, जिसमें चलते-फिरते कोल्ड स्टोरेज की सुविधा है। इससे छोटे किसान एक-दूसरे राज्यों के व्यापारियों से जुड़ कर कम खर्च में व्यापार करते हैं। महोदय, दिसंबर, 2021 तक पूरे देश में 1806 किसान रेल ने, 153 रूटों पर चल कर 5.9 लाख टन कृषि सामान को ढोया है। अत: महोदय, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मैं आग्रह कर रहा हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र गोपालगंज के थावे जंक्शन से किसान रेल चलायी जाए, ताकि सरकार को रेवन्यु प्राप्त हो एवं सभी किसानों को व्यापार की सुविधा मिल सके।

---

* Not recorded..

श्री श्याम सिंह यादव (जौनपुर): अध्यक्ष महोदय, कोरोना बीमारी से पहले देश के हर हिस्से में सेना कैम्प लगा कर जवानों का चयन करती थी। दो साल से यह नहीं हुआ है। ऐसे में जिन लड़कों ने सपना पाल रखा था। लड़के बहुत नौजवान हैं, मेहनती हैं और वे सेना में भर्ती होने के लिए बिना जूते के चकरोडों पर अपनी तैयारी करते हैं।

उनके बड़े सपने हैं। दो सालों से ये कैम्प्स सेना ने नहीं लगाए हैं। आपके माध्यम से मैं यह गुजारिश करना चाहता हूं कि सेना फिर से जगह-जगह पर कैम्प लगाए और कैम्प न लगने की वजह से जिन लड़कों की एज लिमिट क्रॉस हो गई है, उन्हें उसकी एज लिमिट में दो सालों की वृद्धि भी दी जानी चाहिए।

SHRI MARGANI BHARAT (RAJAHMUNDRY): Sir, I take this opportunity to raise an important issue to stop privatisation of public sector banks as the hon. Finance Minister has mentioned in her statement last month about disinvestment in two public sector banks. If the banks were incurring losses, earlier, the Government had taken a decision to merge the banks to revive them. What happens is, if we privatise, they look into their own personal motto, and their own monetary benefits. They may sanction thousands of crores of rupees to their sister concern banks and their allies. What if the loans that are sanctioned to some companies result in bankruptcy? What is the guarantee for the depositors? There are about eight lakh bank employees. What is the job security for them? There are almost five lakh superannuated employees who have been requesting for ages about their pay revision. Still, the same was not done. But the banks have lakhs of crores of rupees in their corpus fund. Why can the Government not implement the pay revision? Therefore, I would like to

request, through you, Sir, the Government to stop privatising the public sector banks.

श्री दिलीप शइकीया (मंगलदोई): माननीय अध्यक्ष जी, पूरा देश आज़ादी का 'अमृत महोत्सव', आज़ादी का 75 वर्ष मना रहा है, लेकिन वर्ष 1975 में जो घटना हुई, इमरजेंसी डिक्लेयर करके गणतंत्र को कुचलने का जो पाप किया गया, उस समय हमारे जो गणतंत्र रक्षा सेनानी थे, उनका जो परिवार है, जो पीड़ित परिवार है, उनके लिए, उनके सम्मान और सामाजिक सुरक्षा के लिए भारत सरकार इसी वर्ष उनके लिए कुछ करे, जैसे वन-टाइम असिस्टैंस उन्हें देकर उन्हें सम्मान और सुरक्षा प्रदान करे, यह मेरा भारत सरकार से अनुरोध है।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, the defunction of the National Commission for Scheduled Tribes for the last four years is a deliberate denial of justice for the Scheduled Tribes and the calculated weakening of the constitutionally-mandated body. Many cases that are filed remain unresolved. A body with judicial powers was set up to protect the interests of the most vulnerable social classes being deliberately curtailed; depriving of its rights is a serious lapse. It is a grave mistake that denies the Scheduled Tribes their right to justice and increased pendency of complaints.

On this issue, the Parliamentary Standing Committee also in its Report stated about the lapses and the defunction of the National Commission for Scheduled Tribes. The media has also seriously reported this issue. This Government is always saying that they are for the welfare of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes but what is the situation in the National Commission for Scheduled Tribes? Even the Chairperson and Members are also not appointed. For the last four years, these posts are lying vacant. Hon.

Minister of State of the Parliamentary Affairs, Arjun Meghwal *ji* is also the champion of the rights of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. Why is the Government not filling up the posts of Chairperson and Members in the National Commission for Scheduled Tribes? … (*Interruptions*)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): चेयरमैन तो हैं।… (व्यवधान)

श्री कोडिकुन्नील सुरेश : नहीं, नहीं।

Sir, Parliamentary Standing Committee has also 96stated this aspect. So, I urge the Government, through you, Sir, to immediately take steps in this matter.

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से माँग करता हूँ कि कश्मीर के हिन्दू विस्थापितों के साथ 80 और 90 के दशक में जो हुआ, उसकी जाँच कर, जो दोषी हैं, उनको सजा दी जाए। खास कर वर्ष 1984 से 1989 के बीच जब देश में प्रधानमंत्री राजीव गाँधी जी थे, उन्होंने वहाँ जगमोहन जी को गवर्नर बनाया। उस बीच जो वर्ष 1987 का चुनाव हुआ, उस चुनाव को जम्मू-कश्मीर में रिग किया गया, जिसके चलते वहाँ अराजकता फैली और मास स्केल पर कश्मीर में हिन्दुओं के साथ अत्याचार हुआ तथा जिनोसाइड हुआ। उसमें सिखों का भी काफी जिनोसाइड हुआ।

इसके साथ ही, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से यह भी माँग करता हूँ कि वर्ष 1989 में जम्मू-कश्मीर के अंदर किसके आदेश से 70 आतंकवादियों को छोड़ा गया, जिनकी भूमिका लगातार जिनोसाइड में भी थी। इसलिए, पूरा देश यह जानना चाहता है कि आज जो भाँति-भाँति के अनेकों पत्र और पत्रिकाओं में बहुत सारे लेटर आ रहे हैं, उनकी सत्यता क्या है और किसकी क्या भूमिका रही है, यह देश को जानने का हक है। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से यह माँग करता हूँ कि कश्मीर के विस्थापितों को, खासकर कश्मीरी हिन्दुओं और सिखों का जो जिनोसाइड

हुआ, उस पर फिर से कार्रवाई करें और दोषियों को कड़ी से कड़ी सजा दें, ताकि लोगों का भारत के संविधान और लोकतंत्र में विश्वास बन सके।

श्री रामप्रीत मंडल (झंझारपुर): माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे जीरो आवर में बोलने का मौका दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, मेरा क्षेत्र झंझारपुर मधुबनी जिले के अंदर आता है। झंझारपुर और मधुबनी मिलाकर दो संसदीय क्षेत्र हैं। झंझारपुर नेपाल के बॉर्डर पर अवस्थित है। वहाँ एसएसबी, सीआरपीएफ सहित सेन्ट्रल की बहुत सारे फोर्सेज़ हैं। वहाँ हम लोगों के पास केन्द्रीय विद्यालय नहीं है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सवाल को बहुत बार उठा चुका हूँ। वहाँ के बच्चे 150 किलोमीटर दूर पढ़ने के लिए दरभंगा जिले जाते हैं। आपके माध्यम से शिक्षा मंत्री जी से अनुरोध होगा कि हमारे क्षेत्र में कम से कम एक स्कूल खोला जाए। आज हम आजादी के 75 साल के अवसर पर अमृत महोत्सव मनाने जा रहे हैं। हम लोगों के जो 10 कूपन्स हैं, उन्हें बंद कर दिया जाए या बढ़ा दिया जाए। धन्यवाद।

DR. DNV SENTHILKUMAR S. (DHARMAPURI): Sir, regarding extension of National Child Labour Project, the Union Labour Ministry has written to all the States and Union Territories that NCLP will not be extended beyond 31st March, 2022 and it will subsume under Samagra Shiksha Abhiyan which is implemented by the School Education Department. This letter is really a shock in times of the pandemic which pushed more children into labour. It is worrying that it is subsumed under SSA. The NCLP will lose the targeted focus which was one of the reasons for its effective implementation.

Taking the case of Tamil Nadu, nearly more than one lakh children had been benefited since the programme began in the year 1986. My district,

Dharmapuri, is known for the effective implementation of the scheme as little more than 15,000 children have been mainstreamed into regular schools and 129 former NCLP children are doing higher studies like MBBS, B.Tech, B.E. etc. There are a lot of success stories in Tamil Nadu in general and Dharmapuri in particular about the NCLP. NCLP is focusing on specific target ideas, identifying the victim, withdrawing them from hazardous work environments, and rehabilitating them. In order to do that, the staff or volunteers of NCLP have to spread awareness and persuade the parents to bring children to join the special training centres.

Therefore, I request the Government to extend the NCLP which is under the Labour Ministry and kindly expedite the payment without any delay.

DR. UMESH G. JADAV (GULBARGA): Sir, Sannati is a small village on the banks of the River Bhima in Chittapur taluk of Kalaburagi, Karnataka, which revealed the historically valuable Ashokan edicts written in Prakrit language and Brahmi script at the foundations of the temple, attracting historians from across India. The revelations subsequently prompted excavations by the ASI at Sannati and the nearby Kanaganahalli that, in turn, led to the discovery of the magnificent Maha Stupa, which had been referred to as Adholoka Maha Chaitya in the inscriptions. More importantly, a sculpture portrait of Ashoka seated on his throne with his queens was also discovered. It is also older than the Sanchi Stupa of Madhya Pradesh. It is also believed that Sannati is the place where Emperor Ashoka may have travelled towards the end of his life and breathed his last.

Therefore, I urge the Minister of Culture to kindly develop this site as a World Heritage Site and also request you to direct the concerned to preserve the items which were found during the excavation by building a world-class museum. Sannati is the largest Buddhist site in India excavated by the ASI. Despite having a rich historical and cultural heritage, it is not on India's Map.

Sir, we met our Minister of Culture Shri Arjun Ram Meghwal ji regarding this. I sincerely request him through you to look into this as Gulbarga is the most backward area. Thank you.

श्री दीपक बैज (बस्तर): अध्यक्ष महोदय, मेरा लोक सभा क्षेत्र बस्तर राजधानी रायपुर से 300 किलोमीटर से अधिक दूरी पर स्थित है। लगभग 85 किलोमीटर रायपुर धमतरी फोर लेन सड़क बन रही है, उसे सवा दो सौ किलोमीटर आगे बस्तर तक जोड़ने की आवश्यकता है। इसके लिए हमारे क्षेत्र की जनता लगातार केंद्र सरकार से मांग कर रही है कि उसे फोर लेन रोड से जोड़ा जाए। वहीं 85 किलोमीटर फोर लेन सड़क जो बन रही है, वह बहुत धीमी गति से बन रही है। उसकी गति और बढ़ाने की आवश्यकता है, ताकि 85 किलोमीटर रोड का काम जल्द से जल्द पूरा हो जाए।

श्री हाजी फजलुर रहमान (सहारनपुर): स्पीकर महोदय, थैंक यू। जैसा कि हम सब लोग जानते हैं कि रशिया और यूक्रेन के बीच जो युद्ध चल रहा है, वह लम्बा होता चला जा रहा है। इसकी वजह से हमारे 18 हजार स्टूडेंट्स, जो कि यूक्रेन में एजुकेशन हासिल कर रहे थे और उनमें से 87 स्टूडेंट्स मेरे जिला सहारनपुर के हैं, उनका भविष्य अंधकार की तरफ जा रहा है। उनके पैरेंट्स चिंतित हैं, स्टूडेंट्स भी चिंतित हैं कि आखिर उनके कोर्सेज़ पूरे हो पाएंगे या नहीं हो पाएंगे।

मेरी भारत सरकार से मांग है कि स्टूडेंट्स और उनके पैरेंट्स को आश्वासन दिया जाए कि उनके कोर्सेज़ और उनकी एजुकेशन को पूरा कराने का प्रबंध किया जाएगा। इसके साथ-साथ मैं यह भी मांग करता हूं कि भारत सरकार अब ऐसी एजुकेशन पॉलिसी बनाए, खास तौर से

एमबीबीएस के बच्चों के लिए, कि हमारे यहां के बच्चे भारत से बाहर न जा पाएं, उनके एमबीबीएस के कोर्सेज़ यहीं पर मुकम्मल हो जाएं।

KUMARI GODDETI MADHAVI (ARAKU): Sir, I would like to bring to the notice of this august house that Paderu Agency area falls under my Parliamentary Constituency of Araku. In my Parliamentary Constituency, coffee is grown in an area of 1,58,000 acres. Annual worth of coffee grown there is Rs.180 crore to Rs.200 crore. In this regard, a new coffee project, Coffee Shade programmes have been taken up in convergence with MGNREGS in ITDA, Paderu in my Parliamentary Constituency of Araku. I would like to bring to the notice of this House that only the wage component is met from MGNREGS funds and no material component is earmarked in the MGNREGS Fund. The material component is met from the TRICOR funds of Andhra Pradesh State Government. Every year through the implementation of Coffee Shade programmes around Rs.20 crore to Rs.30 crore are pumped directly to the deserving weakest sections in the society. In this regard, I would like to request the Central Government to lend a helping hand to the tribal community in Andhra Pradesh by providing financial support under MGNREGS to the ongoing coffee project in the Paderu Agency Area. Thank you.

DR. BEESETTI VENKATA SATYAVATHI (ANAKAPALLE): Hon. Speaker, Sir, the latest National Family Health Survey (NFHS) has indicated an increase in anaemia among children and women. The NFHS-5, 2018-19 data shows that more than half of the women, in thirteen out of twenty-two States, are

anaemic and anaemia among pregnant women has increased in half of the States and Union Territories compared to NFHS-4.

Hon. Speaker, Sir, through you, I would like to request the Ministry of Health and Family Welfare to take additional pro-active measures while trying to address anaemia among women and adolescents with integrated solutions of supplementary nutrition for infant girl children. Thank you very much, Sir.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अध्यक्ष महोदय, यह मेरा सौभाग्य है कि इस समय आप आसन पर हैं। आप स्वयं सिद्धार्थनगर के कपिलवस्तु महोत्सव में गए थे। आज उस बुद्ध सर्किट में सारनाथ, कुशीनगर, कपिलवस्तु और श्रावस्ती का महत्वपूर्ण स्थान है । यह गौतम बुद्ध की जन्मस्थली है। पूरे विश्व में जो गौतम बुद्ध के प्रति आस्था रखते हैं, आज लाखों-करोड़ों की संख्या में वहां पर्यटक आते हैं । कोलकाता यूनिवर्सिटी, डिपार्टमेंट ऑफ आर्केलॉजिकल ने खुदाई की, पीपरवहा कपिलवस्तु से गौतमबुद्ध के पिता राजा शुद्धोधन की राजधानी में जो चीजें मिली थीं, उसमें अस्थि कलश मिला, उसे राष्ट्रीय संग्रहालय दिल्ली में रखा गया है। भारत सरकार ने एक राष्ट्रीय संग्रहालय सिद्धार्थनगर के कपिलवस्तु में स्थापित किया है जिसकी आपको भी जानकारी है।

प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने पूरी दुनिया को संदेश दिया कि दुनिया ने युद्ध दिया, लेकिन हमने गौतम बुद्ध दिया। बुद्ध का तात्पर्य शांति, करूणा, ममता और अहिंसा है। आज उसका प्रतीक गौतम बुद्ध के जन्मस्थली पर राष्ट्रीय संग्रहालय में दो अस्थि कलश हैं। उसमें एक अस्थि कलश वहां रखा जाए तो बुद्ध सर्किट में आने वाले लाखों पर्यटक जो सारनाथ, कुशीनगर, कपिलवस्तु, कौशाम्बी और श्रावस्ती आते हैं, उन्हें दर्शन करने का स्थान मिलेगा। मैं आपके माध्यम से इसकी मांग करता हूं। धन्यवाद।

DR. K. JAYAKUMAR (TIRUVALLUR): Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me the opportunity to speak.

I rise to bring to the attention of the hon. Minister of Civil Aviation the inconveniences faced by the airlines passengers, particularly in the southern sectors. For example, if your flight starts from Chennai to Madurai, the cabin language used is either Hindi or English. About 80 per cent of the passengers are Tamil understanding passengers and about 80 per cent of the passengers do not understand what announcement is made. Therefore, I register here that the announcement made, inside the flight, is only a formality and it is not really intended or meant for the passengers to understand. This is unfair and unethical and such practices should not be allowed in a democratic country where we have multi-cultural facilities.

Therefore, I sincerely request you to guide the Ministry of Civil Aviation to use the local language or the vernacular language in the cabin of the aircraft.

श्री विजय कुमार (गया): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार के मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी से मांग करना चाहता हूं कि गया से मुंबई और गया से चेन्नई के लिए फ्लाईट शुरू की जाए। इसके साथ ही गया से दिल्ली के लिए जो हवाई जहाज चल रहे हैं, उसे प्रति दिन किया जाए। गया में बहुत सारे धर्मावलम्बी आते-जाते रहते हैं। वहां देश-विदेश से भी लोग आते हैं। वहां पिंडदान के लिए लोग देश के कोने-कोने से और विदेश से भी आते हैं।

मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि वहां पर प्रति दिन जहाज उपलब्ध कराये जाएं। धन्यवाद।

श्री रामशिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से शिक्षा मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि केंद्रीय विद्यालय में एडमिशन के लिए सांसदों को दस बच्चों के स्थान पर 50 बच्चों की पढ़ाई की स्वीकृत दी जाए। साथ ही साथ केंद्रीय विद्यालय में बच्चों के रहने के लिए होस्टल की व्यवस्था की जाए।

हमारे देश में नवोदय विद्यालय भी केंद्र की व्यवस्था है। मेरा निवेदन है कि सांसदों को नवोदय विद्यालय में कम से कम 50 बच्चों के एडमिशन की स्वीकृति दी जाए। इससे शिक्षा को बढ़ावा मिलेगा। मेरा लोक सभा क्षेत्र श्रावस्ती अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति क्षेत्र में आता है।

*__SHRI K. NAVASKANI (RAMANATHAPURAM):__ Hon. Speaker Sir, Vanakkam. In my Ramanathapuram parliamentary constituency, Ramanathapuram district pregnant women are very much affected by Anaemia. I request that medical teams should be set up at the district level to identify such anaemic pregnant women and give them treatment. I urge that the Paramakkudi Government hospital should be upgraded as District Government Hospital besides allocating adequate funds under National Health Mission for appointment of additional staff members. The Rameswaram Government hospital has been functioning in buildings aged 60 years and 100 years. There is a danger for life of patients due to these old buildings. I therefore urge upon the Union Government that under the National Health Mission funds should be allocated for construction of new buildings and a 60-bedded hospital. Thank you.

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

श्री नायब सिंह सैनी (कुरुक्षेत्र): माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे जीरो आवर में मेरे संसदीय क्षेत्र कुरुक्षेत्र की अति लोक महत्व की समस्या को उठाने का मौका दिया, इसके लिए बहुत धन्यवाद।

कोरोना महामारी से पहले जगाधरी व अम्बाला के बीच चलने वाली सवारी गाड़ी 01501 और 01502 तथा 04522 और 04523 का सरस्वती नगर, बराड़ा व अन्य लोकल स्टेशनों पर ठहराव था जिसे लॉकडाउन में बंद कर दिया गया था। अब सब दफ्तर, स्कूल, कॉलेज 100 प्रतिशत मैनपावर से खुले हुए हैं।

मेरा आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि कोरोना के समय जो ट्रेन्स रुक गई थीं, उन्हें दोबारा चालू किया जाए। चंडीगढ़ से रोहतक के लिए भिवानी एकता एक्सप्रेस चलती थी, इसे भी दोबारा चालू किया जाए। इससे कर्मचारियों को लाभ मिल सकेगा। धन्यवाद।

श्री अनुभव मोहंती (केन्द्रपाड़ा): माननीय अध्यक्ष जी, आखिरी बार हमारे देश में सीजीएचएस रेट स्लैब्स का रिवीजन वर्ष 2014 में हुआ था। रिवीजन के बाद इनडोर कंसलटेशन 300 रुपये और आउटडोर कंसलटेशन 150 रुपये मंजूर हुए थे। It is not only for consultation fees but also the rates for popular procedures are very low. For a normal delivery, Rs. 9,200 is paid to National Accreditation Board for Hospitals and Healthcare Providers under CGHS which includes all the services of the hospitals as well. This is in sharp contrast to Rs. 50,000 plus being charged currently in TIER-I cities from private patients. जब चैस्ट एक्सरे होता है, उसमें भी 65 रुपये का रेट स्लैब है जबकि इंस्टीट्यूशन्स कहते हैं कि एक्सरे के लिए जिस फिल्म या रॉ मैटीरियल की जरूरत है, इससे ज्यादा भाव में मिलता है। पूरे भारत के डॉक्टर्स डिमांड कर रहे हैं कि सीजीएचएस में जो भी रेट स्लैब्स हैं, उनका रिवीजन हो। With due respect to doctors especially to super speciality doctors, they have been refusing to provide services under CGHS due to low rates. This makes it further difficult for hospitals to keep conforming to provide services towards patients because the services are getting

hampered. Delay in release of funds from the Central Government under the CGHS Scheme यह बहुत ज्यादा दिक्कत कर रहा है, क्योंकि प्राइवेट अस्पताल सीजीएचएस कार्ड होल्डर्स बेनिफिशरीज़ को एन्टरटेन करने के लिए तैयार ही नहीं हैं। पेशंट बुरी हालत में भी एक अस्पताल से दूसरे अस्पताल दौड़ता रहता है।

क्योंकि, उसको बेनिफिट्स लेने होते हैं । Unfortunately, patients are being denied by the hospitals. They are ignoring and rejecting appointments and also are making excuses like unavailability of doctors to CGHS beneficiaries. In fact, CGHS beneficiaries are seen with a biased eye by them, like he or she is a beggar and cannot be charged huge sums of money. I hope, with the increase in treatment rates, hospitals will treat them without any disparity. It should be mandatory for all the hospitals in India to empanel themselves under CGHS. I also suggest to set up a dedicated 24x7 Empanelled Hospital Complaint Cell to look into the matters of dispute between the patients and the empanelled hospitals. This will help in strengthening the quality of services of paid hospitals. एयर इंडिया का जो स्टॉफ्स था, अभी वह प्राइवेटाइज्ड हो गया, लेकिन इससे पहले एयर इंडिया का जो रिटायर्ड स्टॉफ्स था, उनको भी सीजीएचएस के अंडर इन्क्लूड नहीं किया गया है।

Sir, I would like to request, through you, to kindly look into this matter.

Thank you.

SHRI VE. VAITHILINGAM (PUDUCHERRY): Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity during the `Zero Hour'. The Central Government has started so many Central universities and technical institutions in various States and Union Territories. These universities impart education in various fields.

Recently, the Central Government has started the Central Technical University in Ladakh. The Union Territory of Puducherry also has a Central University. But there is no reservation for the resident students of Puducherry and not just Puducherry but also for resident students of Andaman and Nicobar Islands and Lakshadweep. There is no quota meant for those students. Moreover, the Union Territories do not have any university of their own. The students of the Union Territories are affected.

Sir, I would like to request the Minister concerned to provide for reservation to the students of the Union Territories, particularly for students of Puducherry, Andaman and Nicobar Islands and even for Ladakh. The Government can provide for 25 per cent reservation for the students of the Union Territories.

Thank you.

डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से राजस्थान की एक बहुत दुखद घटना के बारे में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं और आपका संरक्षण चाहता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र करौली-धौलपुर, के धौलपुर जिले के अंदर 15 मार्च की शाम को बेहद निंदनीय घटना घटी। एक अनुसूचित जाति की महिला अपने पति और बच्चों के साथ सरसों के खेत की कटाई करके अपने घर लौट रही थी। रास्ते में कुछ बदमाशों ने बंदूक की नोक पर उस महिला के पति को मारा-पीटा और उसके बच्चों के सामने उसको निर्वस्त्र किया और उसके साथ बलात्कार की घटना को अंजाम दिया। राजस्थान के अंदर ऐसी घटनाएं आम बात हो गई हैं। आप देखें, तो पिछले तीन सालों के अंदर दलितों और महिलाओं पर अत्याचार बढ़ रहे हैं। मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि कांग्रेस की एक नेत्री उत्तर प्रदेश के अंदर जाती हैं और कहती हैं कि मैं लड़की हूं, लड़ सकती हूं। मैं उस नेत्री को भी ढूंढना चाहता हूं। वह नेत्री राजस्थान की

महिलाओं के ऊपर और विशेष तौर से अनुसूचित जाति की महिलाओं के लिए लड़ने के लिए कब राजस्थान पहुंचेंगी और कब मेरे धौलपुर में आकर उन महिलाओं की रक्षा के लिए आगे खड़ी होंगी या उत्तर प्रदेश में सिर्फ भाषण देंगी?

मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि राजस्थान बलात्कार की घटना के मामले में देश में नम्बर वन पर काबिज है, वहां अपराधों की घटना तीव्र गति से बढ़ रही है। मैं आपके माध्यम से माननीय गृह मंत्री जी से और आपसे संरक्षण चाहता हूं कि एक विशेष उच्च स्तरीय कमेटी बनाई जाए, जो राजस्थान में पिछले तीन वर्षों के दौरान जो ऐसी बलात्कार और अपराध की घटनाएं हुई हैं, उसकी उच्च स्तरीय जांच करे और उसको आपके सामने सदन के पटल पर रख कर ऐसे अपराधियों के खिलाफ सख्त से सख्त कार्रवाई करे।

श्री दुलाल चन्द्र गोस्वामी (कटिहार): धन्यवाद अध्यक्ष महोदय। मैं आपके माध्यम से एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय सदन में रखना चाहता हूं। रेलवे लाइन में पुराने काल में समपार फाटक हुआ करता था, जिससे आवागमन होता था और रेल आती थी तो उसको बंद कर दिया जाता था । बाद में, विकास के क्रम में जहां अधिक गाड़ियां चलती हैं, वहां आरओबी बनाया जा रहा है। ग्रामीण क्षेत्रों में रेलवे ट्रैक के नीचे से आरयूबी बनाया जाता है।

अध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि आरयूबी का कांसेप्ट जहां पर सुखाड़ वाला एरिया है, वहां तो ठीक है, लेकिन जिस क्षेत्र में हम लोग रहते हैं, जो मेरा रेल डिवीजन है, वहां पर फ्लड आने से आरयूबी में पानी घुस जाता है और वर्षा होने से भी आरयूबी में पानी चला जाता है।

साल के छः और सात महीने तक आरयूबी में तीन या चार फिट तक पानी रहता है। एक आरयूबी बनाने में 75 लाख रुपये से लेकर 1 करोड़ 20 लाख या 1 करोड़ 25 लाख रुपये तक का खर्चा होता है। हजारों आरयूबी फेल्योर हैं। मेरे जिले में तो जितने आरयूबी बने हैं, वे सभी फेल्योर हैं।

महोदय, इसीलिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी मांग करता हूं कि इस पर एक्सपर्ट्स से जांच कराई जाए। फेल्योर आरयूबी के चलते लोगों का कम्युनिकेशन बंद है, इसकी

जांच कराकर इसको आधुनिक टेक्निक से बनाया जाए और जिन लोगों ने सरकार को फ्लड इफेक्टर और बरसात के एरियाज़ में गलत कॉन्सेप्ट दिया है, ऐसे लोगों पर कार्रवाई भी होनी चाहिए।

SHRI C.N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): Sir, I wish to draw the kind attention of the hon. Minister for Communications towards the big BSNL network in Tiruvannamalai and Tirupattur districts of Tamil Nadu causing a lot of inconvenience.

There is an immediate need for setting up of adequate number of mobile towers of higher capacity by BSNL or any other private party on priority basis. The hon. Minister is requested to arrange for laying of mobile network with 4G facilities in Javadhu Hills, Pudurnadu Hills and Yelagiri Hills which are inhabited by tribal people.

Furthermore, there is an urgent need for conversion of the existing 2G and 3G mobile network into 4G and capacity enhancement of the existing mobile towers to enable smooth communication.

श्री मलूक नागर (बिजनौर) : साहब, आपने मुझे शून्य काल में बोलने का मौका प्रदान किया, उसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। ये जो तीनों बिल वापस लिए गए हैं, उससे खासकर पूरे देश और पश्चिमी उत्तर प्रदेश के किसान तो खुश हैं, लेकिन कोरोना काल में उनका सर्वे कराकर उनकी नुकसान की भरपाई नहीं हुई है। आजकल गन्ने की पेमेंट रुक गई है। जो गन्ना खेतों में लगा है, मिल वाले उनकी पर्चियां नहीं भेज रहे हैं। वे गन्ने को नहीं खरीद रहे हैं। उसको लोकल मार्केट में बहुत ही मंदे रेट पर बेचना पड़ेगा या फिर वह खड़ा-खड़ा सड़ जाएगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूं कि उनकी जो रुकी हुई पेमेंट है, उसको तुरंत दिलवाएं। खेतों में जो गन्ने लगे हैं, उनको मिल के रेट पर बिकवाने की व्यवस्था करें।

श्री जसबीर सिंह गिल (खडूर साहिब) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान खाने-पीने का जो तेल है, उनकी बढ़ती कीमतों की तरफ दिलाना चाहता हूं। पिछले दो सालों में अनेक कारणों से उसकी कीमत लगभग दो गुना बढ़ गई है। मेरी आपके माध्यम से सरकार से यह गुजारिश है, क्योंकि ज्यादातर तेल बाहर से आता है और जो हमारा कीमती फॉरेन एक्सचेंज है, जो रिजर्व्स हैं, वह इसमें चला जाता है।

महोदय, मेरी आपके माध्यम से सरकार से यह गुजारिश है, क्योंकि पंजाब में सरसों और सूरजमुखी की बहुत बढ़िया खेती होती है। कृपा करके इसकी एमएसपी 5,000 रुपये प्रति क्विंटल की जाए।

माननीय अध्यक्ष : सरसों की एमएसपी?

श्री जसबीर सिंह गिल : अध्यक्ष महोदय, जी हां।

माननीय अध्यक्ष : अभी सरसों का भाव 7,000 रुपये प्रति क्विंटल है।

श्री जसबीर सिंह गिल : अध्यक्ष महोदय, मैं करेक्शन करना चाहता हूं। उसका भाव 7,500 रुपये प्रति क्विंटल किया जाए। उसकी सरकारी खरीद करवाई जाए, ताकि लोगों को तकलीफ न हो।

SHRIMATI CHINTA ANURADHA (AMALAPURAM): Sir, since COVID-19 was specially notified as a disaster under India's National Disaster Management Act, victims were guaranteed the right to compensation. Part IV of the Constitution ensures socio-economic justice to the people and establishes India as a welfare State. The ex-gratia payment of Rs. 50,000 each to the relatives of every COVID-19 patient is a welfare gesture essential to a welfare State. The Central Government announced payment of compensation of Rs. 50,000 to relatives of patients who died due to COVID-19.

There have been execution discrepancies in the process. Not just this, claims are rejected as victims were tested negative at the time of their death. As only time can heal the wounds of such a family, the Government's ex-gratia gesture can help people gain confidence in the welfare State. As families were devasted by the deaths of loved ones, bread earners due to COVID-19, the Government must increase the amount of compensation and must record reasons for claim rejection, and the Government should boost the compensation process.

***SHRI G. SELVAM (KANCHEEPURAM):** Hon. Speaker Sir, Vanakkam. Sansad Adarsh Gram Yojana. Under this Scheme a village has to be selected and necessary infrastructure such as educational institutions, health care facilities, all internet facilities, agriculture have to be developed in the selected village. But this Scheme lacks implementation. When a village is selected under this Scheme, the people of that village have great expectations. But the Hon MP is unable to implement this Scheme for want of specific funds. Therefore I request that a special fund should be allocated for Sansad Adarsh Gram Yojana for spending on the specific purpose for which it has been created. Thank you

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

श्री अब्दुल खालेक (बारपेटा): अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया, उसके लिए धन्यवाद। मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि देर रात तक सभी माननीय सदस्यों के साथ मुझे भी बोलने का मौका मिला है।

अध्यक्ष महोदय, मेरा जिला बारपेटा में द्वितीय विश्व युद्ध के टाइम में एक हवाई अड्डा था। स्वतंत्रा संग्राम के दौरान आजादी के सेनानी, बृजनाथ शर्मा के नेतृत्व में उस हवाई अड्डे को कुछ नुकसान पहुंचाया गया। बाद में जब रिवर बैंक इरोजन हुआ, उसमें भी हवाई अड्डे का कुछ पोर्शन चला गया। आपके माध्यम से सिविल एविऐशन मिनिस्ट्री से मेरी गुजारिश है कि उस हवाइअड्डे को रिवाइव किया जाए और अगर यह संभव नहीं है तो मैं रक्षा मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जहां पर वह हवाई अड्डा था, वहां पर बृजनाथ शर्मा का वार मेमोरियल बनाया जाए।

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मेरे संसदीय क्षेत्र नागौर के नावां क्षेत्र में रेलवे द्वारा विशेष रेलवे ट्रेक के लिए जमीन अवाप्ति हेतु अवार्ड जारी कर देने से उत्पन्न स्थिति के सम्बन्ध में ध्यान आकर्षित करते हुए यह बताना चाहता हूँ कि नावां में वर्षों से नमक के लघु उद्योग लगे हुए हैं और यहाँ के नमक की गुणवत्ता विश्व प्रसिद्ध है और देश के कई राज्यों में यहाँ से नमक की सप्लाई होती है। रेलवे के अधिकारियों ने मौका, स्थिति देखे बिना ही नमक उद्योगों के क्षेत्र के मध्य विशेष रेलवे ट्रेक हेतु जमीन अवाप्ति के लिए अवार्ड जारी कर दिया इससे न केवल 200 लघु उद्योग प्रभावित होंगे, बल्कि विश्व विख्यात सांभर झील का स्वरूप भी प्रभावित होगा और इस झील में विदेशी साइबेरियन पक्षी आते हैं, जो यहाँ वेट लैंड भूमि पर प्रजनन करते है, उनकी प्रजाति प्रभावित होगी।

अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वेट लैंड भूमि संरक्षित श्रेणी में आती है और NGT यह कहता है कि ऐसी भूमि पर निर्माण नहीं किया जा सकता। ऐसे में रेलवे के किन जिम्मेदारों ने इस प्रकार के प्रोजेक्ट हेतु जमीन अवाप्ति का अवार्ड जारी कर दिया। यह जाँच का विषय है। मेरी आपके माध्यम से मांग है कि रेल मंत्रालय एक कमेटी का गठन करके मौके पर भेजे

और वहां के नमक उद्यमियों के साथ बैठकर वस्तु स्थिति को समझे तथा सैकड़ों लघु नमक के उद्योगों को बचाने के लिए समुचित कदम उठाए और कमेटी की रिपोर्ट जब तक नहीं आए, तब तक रेलवे को पाबंद किया जाए की वहां किसी प्रकार की तोड़-फोड़ नहीं की जाए तथा प्रोजेक्ट को रिव्यू किया जाए। वहां कार्य कर नमक उद्योग से जुड़े लोगों की मंशा के अनुरूप ही कार्य किया जाए और यदि वे नमक उद्योग से जुड़े लोग मुआवजे सहित अन्य मांगों को कमेटी के समक्ष रखते तो उस पर भी सकारात्मक विचार किया जाए।

LIST OF MEMBERS WHO HAVE ASSOCIATED THEMSELVES WITH THE ISSUES RAISED UNDER MATTERS OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

सदस्य, जिनके द्वारा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय उठाये गये।	**सदस्य, जिन्होंने उठाए गए विषयों के साथ स्वयं को सम्बद्ध किया।**
Shri Mahabali Singh	Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu Shri K. Navaskani
Shri Sudip Bandyopadhyay	Shri N.K. Premachandran Dr. DNV Senthilkumar S. Shri K. Navaskani
Shri B. Manickam Tagore	Dr. DNV Senthilkumar S. Shri K. Navaskani
Shri Sridhar Kotagiri	Dr. DNV Senthilkumar S. Shri K. Navaskani
Shri Kuruva Gorantla Madhav Shri Adhir Ranjan Chowdhury Shri Rahul Kaswan	Shri K. Navaskani

Shri N.K. Premachandran Kunwar Danish Ali Shri Rajmohan Unnithan Shri Anumula Revanth Reddy Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu Shri Santokh Singh Chaudhary Shrimati Satabdi Roy (Banerjee) Shri Dhanush M. Kumar	
Shrimati Sangeeta Azad Shri C. P. Joshi Shrimati Navneet Ravi Rana Shrimati Vanga Geetha Viswanath	Shri K. Navaskani Shri Malook Nagar
Shri M. Selvaraj Shri A. Ganeshamurthi Kumari Ramya Haridas	Shri K. Navaskani Shri Dhanush M. Kumar
Dr. DNV Senthilkumar S.	Shri K. Navaskani Shri Dhanush M. Kumar Shri G. Selvam
Shri Ritesh Pandey	Shri K. Navaskani Shri Malook Nagar
Shri Sunil Kumar Singh	Shri Rahul Kaswan
Shri Dulal Chandra Goswami	Shri Jagdambika Pal

Shri Hanuman Beniwal Shri Ramshiromani Verma Shri Jagdambika Pal Shri Haji Fazlur Rehman Shri M.K. Raghavan Shri Shyam Singh Yadav	Shri Malook Nagar
Shri C. N. Annadurai Dr. K. Jayakumar Shri K. Navaskani	Shri Dhanush M. Kumar
Shri G. Selvam	Shri Dhanush M. Kumar Dr. DNV Senthilkumar S.
Shri Malook Nagar	Shri Jagdambika Pal

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही, मंगलवार, 22 मार्च, 2022 को प्रात: ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

21.39 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Tuesday, March 22, 2022/Chaitra 01, 1944 (Saka).

____

INTERNET

The Original Version of Lok Sabha proceedings is available on Parliament of India Website and Lok Sabha Website at the following addresses:

http://www.parliamentofindia.nic.in

http://www.loksabha.nic.in

LIVE TELECAST OF PROCEEDINGS OF LOK SABHA

Lok Sabha proceedings are being telecast live on Sansad T.V. Channel. Live telecast begins at 11 A.M. everyday the Lok Sabha sits, till the adjournment of the House.

Published under Rules 379 and 382 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha (Sixteenth Edition)