

p&gt;

Title: Discussion on the Demand for Grant No. 86 and the central of the Ministry of Road Transport and Highways Commended and 13 cut Motion were moved and Negatived.

-

## **UNION BUDGET (2022-2023) – DEMANDS FOR GRANTS**

### **Ministry of Road Transport and Highways**

**माननीय अध्यक्ष :** अब सभा में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग संख्या 86 से संबंधित अनुदान की मांग को चर्चा तथा मतदान के लिए लिया जायेगा ।

सभा में उपस्थित जिन माननीय सदस्यों के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग पर कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं तो 15 मिनट के भीतर सभापटल पर पर्चियां भेज दें, जिनमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्याएं लिखी हों, जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं ।

इस प्रकार प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्तावों की क्रम संख्याओं को दर्शाने वाली सूची कुछ समय पश्चात् सूचना पट्ट पर लगा दी जायेगी । यदि सदस्यों को उस सूची में कोई विसंगति मिले तो उसकी सूचना तत्काल सभापटल पर मौजूद अधिकारी को दे दें ।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 86 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं ।”

### **Demand for Grants for 2022-2023 to be submitted to the vote of Lok Sabha**

No. of Demand Demand for Grant	Name of Demand	Amount of
		to be submitted to the
		Vote of
		the House
1	2	3

Rs.

Capital Rs.

86  
22584,19,00,000Ministry of Road Transport and Highways  
369171,14,00,000

**SHRI ANUMULA REVANTH REDDY (MALKAJGIRI):** Thank you Speaker Sir for allowing me to speak on Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23.

Speaker Sir, this is a very important subject. यह नेशन बिल्डिंग सब्जेक्ट है। इस पर मुझे बोलने के लिए मेरी पार्टी ने मुझे मौका दिया है। श्रीमती सोनिया जी को मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ। इंडियन सड़क पर नेशनल हाईवेज़ टू पर्सेंट है। ... (व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष :** एक मिनट। माननीय सदस्य, प्लीज।

माननीय सदस्य, अब आप बोलिए।

**SHRI ANUMULA REVANTH REDDY:** Speaker Sir, the Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and Highways is a very important subject for the nation. नेशन बिल्डिंग में इनका रोल बहुत इंपोर्टेंट है। जो हिंदुस्तान में रोड्स हैं, उसमें टू पर्सेंट नेशनल हाईवेज़ हैं। इसमें इनवेस्टमेंट की प्रॉब्लम है। इसमें इनवेस्टमेंट जरूरी है। इसमें कोई प्राइवेट प्लेयर्स इनवेस्ट करने नहीं आ रहे हैं। भारत सरकार इसमें इनवेस्टमेंट लाने में फेल हो गई थी। आज की तारीख में इसका डेफीसिट 3.3 लाख करोड़ रुपये है।

हिंदुस्तान में टू पर्सेंट जो नेशनल हाईवेज़ का पर्सेंटेज है, इसमें इनका ड्यूज़ 3.3 लाख करोड़ है। मतलब भारत सरकार इसमें इनवेस्टमेंट करने की कोशिश नहीं कर रही है। ... (व्यवधान)

**15.48 hrs**

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

... (*Interruptions*)

**HON. CHAIRPERSON:** Hon. Members, let the House be in order.

... (*Interruptions*)

**HON. CHAIRPERSON:** Minister *Saab*, please.

... (*Interruptions*)

**SHRI ANUMULA REVANTH REDDY:** Can I continue Sir. ... (*Interruptions*)

**HON. CHAIRPERSON:** Minister *Saab*, let the House be in order.

... (Interruptions)

**SHRI ANUMULA REVANTH REDDY:** The Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and Highways is one of the important subjects. इसका बहुत इंपोर्टेंट रोल है । रोड्स बनाने में भारत सरकार, मोदी सरकार बनने के बाद फेल हो गई । 2014-15 में जब यूपीए सरकार समाप्त हुई थी, तब उनकी लोन बॉरोइंग्स 24 हजार करोड़ रुपये थी । आज की तारीख में 3 लाख 30 हजार करोड़ रुपये की बॉरोइंग्स है ।

It has increased by 1300 per cent. 2 परसेंट के लिए 3 लाख 30 हजार करोड़ रुपये की बॉरोइंग्स है । इसके ऊपर भारत सरकार को ध्यान देना है और इसके इनवेस्टमेंट में भारत सरकार को कुछ प्रावधान करना है ।

इतना परसेंट इन्क्रीज हो गया, वर्ष 2014-15 में लोन कैपेसिटी 6 परसेंट था, आज की तारीख में It is increased up to 37 per cent. इसीलिए मैं भारत सरकार से कहना चाहता हूं कि इसमें सरकार का पैसा डालकर रोड बनाने पर ध्यान देने की जरूरत है । लोन से रोड बने तो फाइनली यह नॉन-परफॉर्मिंग असेट्स बनने वाली है ।

उसके अलावा, फाइनेंस मिनिस्टर ने घोषणा की थी कि मार्च 2023 तक 25 हजार किलोमीटर रोड एक्सपेन्शन करने वाले हैं । उस हिसाब से मार्च 2023 तक 25 हजार किलोमीटर नेशनल हाईवे बनाना है तो हर दिन 68 किलोमीटर रोड बनाना होगा । आज की तारीख में 37 किलोमीटर रोड प्रति दिन बन रहा है । अगर इस तरीके से काम चलेगा तो 7-8 साल और लगेंगे । इस सरकार का टाइम वर्ष 2024 तक है, इसीलिए रोड वर्क्स को इम्प्रूव करने के लिए सरकार को ध्यान देने की जरूरत है । भारत सरकार ने वर्ष 2022 तक हर गरीब को घर देने का वायदा किया था । यह जुमला हो गया, किसानों के इनकम को डबल करने का वायदा था, आज की तारीख में यह भी नहीं हुआ, यह भी जुमला हो गया, इसीलिए तीसरा जुमला नहीं बन सकता है ।

हिन्दुस्तान में 100 स्मार्ट सिटी बनाने के लिए वायदा किया था । अभी तक वर्ल्ड मैप में मैं दूढ़ रहा हूं कि स्मार्ट सिटी कहां बना है, हिन्दुस्तान में तो बना ही नहीं है । ये सरकार स्मार्ट प्रोमिसेज करते जा रही है मगर काम से ऐसा नहीं लग रहा है । रोड बनाने का भी वैसे ही नहीं बन सकता है इसीलिए सरकार को इस काम को आगे ले जाने के लिए हम एडवाइस दे रहे हैं ।

उसके अलावा भी हर साल दो करोड़ नौकरी देने का वायदा मोदी सरकार ने किया था । 8 साल में 16 करोड़ इम्प्लायमेंट क्रिएट करने का वायदा था । अगर ये लोग हर साल 2 करोड़ बेरोजगार लोगों को नौकरी देते तो तेलंगाना के लिए 50 लाख नौकरी मिल जाता । लेकिन तेलंगाना में केवल एक ही को नौकरी मिली है, किशन रेड्डी जी को मंत्री पद की नौकरी मिली है । इसके अलावा तेलंगाना में किसी को कोई नौकरी नहीं मिली है ।

नेशनल हाईवे और रोड ट्रांसपोर्ट में 40 परसेंट वैकेन्सीज हैं, अभी 60 परसेंट स्ट्रैथ से नेशनल हाईवे डिपार्टमेंट चलाने की कोशिश कर रही है । इसमें खासकर सीजीएम से डेप्युटी मैनेजर इन फाइनेंस काडर रेंज में 50 परसेंट से लेकर 90 परसेंट वैकेन्सी है । लाखों-करोड़ों रुपये इसमें इन्वेस्टमेंट लगा रहे हैं । इस इन्वेस्टमेंट को जूनियर अकाउंट्स ऑफिसर चला रहे हैं । हम लोग सरकार को याद दिलाना चाहते हैं कि सीजीएम से डेप्युटी मैनेजर पोस्ट की इमिडिएट रिक्लूटमेंट होनी चाहिए । There are huge investments.

जूनियर अकाउंट्स ऑफिसर सिस्टम को नहीं चला सकता है इसीलिए सरकार को इस पर अटेंशन देने की जरूरत है ।

भारतमाला प्रोजेक्ट में मोदी जी ने कहा था कि 34 हजार 800 किलोमीटर निर्माण वर्ष 2022 तक करने के लिए कहा था । अभी तक 7 हजार 375 किलोमीटर का काम भारतमाला में हुआ है । इस तरीके से अगर काम करते गए तो वर्ष 2027 तक भी पूरा नहीं होगा । लोगों ने मोदी जी को वर्ष 2024 तक सरकार चलाने के लिए चुना है इसलिए 21 परसेंट भारतमाला में काम हुआ है । लगभग 80 परसेंट काम पेन्डिंग पड़ा हुआ है, इसको आगे कैसे लेकर जाना है, स्पीड-अप करना है, इस पर भी सरकार को सोचने की जरूरत है । उसके अलावा नेशनल एसेट्स बेचने में सरकार बहुत तेजी से चल रही है । अभी तक बुलेट ट्रेन और बाकी चीजों के बारे में मंत्री महोदय कह रहे थे । नेशनल असेट्स सेलिंग में सरकार बहुत तेजी से चल रही है, एयरपोर्ट्स बेच दिए, फ्लाइट्स बेच दिए, हर चीज में प्राइवेट इन्वेस्टमेंट आ रहा है । नेशनल हाइवे बनाने में प्राइवेट इन्वेस्टमेंट नहीं ला रहे हैं ।

मैं सरकार से पूछना चाहता हूं कि आपके दोस्त, आपके मित्र पोर्ट्स खरीद रहे हैं, एयरपोर्ट्स खरीद रहे हैं, हवाईजहाज खरीद रहे हैं । मित्रों को फोन क्यों नहीं लगाते? नेशनल हाईवेज़ में इन्वेस्टमेंट करने के लिए प्राइवेट प्लेयर्स को ला सकते हैं, लेकिन भारत सरकार कोशिश नहीं कर रही है, क्योंकि इसमें इन्वेस्टमेंट करके हाईवेज़ बनाने पड़ेंगे । एयरपोर्ट्स सरकार ने बनाए, हवाई जहाज सरकार ने खरीदे, पोर्ट्स भी सरकार ने खरीदे, लेकिन अब बेचने के लिए सरकार तेजी से चल रही है । इस तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है ।

महोदय, वर्ष 2014-15 यूपीए सरकार का काल समाप्त हुआ था तब प्राइवेट इन्वेस्टमेंट्स 37 परसेंट थीं । वर्ष 2020-21 में इन्वेस्टमेंट्स डिक्लाइन होकर सात परसेंट पर आ गई । जब माननीय यूपीए सरकार में मनमोहन जी प्रधान मंत्री थे, प्राइवेट इन्वेस्टमेंट्स 37 परसेंट थीं, जब माननीय मोदी जी प्राइम मिनिस्टर बने, सात साल बाद पीछे पलटकर देखें तो इन्वेस्टमेंट सात परसेंट पर आ गई । इस तरफ भी सरकार को ध्यान देना चाहिए ।

महोदय, मेरा अनुभव है, मैं कुछ कहना चाहता हूं । हर परिवार में दो तरह के बेटे होते हैं । एक, जब परिवार की संपत्ति हाथ में आती है तो उसको आगे बढ़ाता है, नाम रोशन करता है और कमाई को आगे ले जाने की कोशिश करता है । दूसरा, अच्छी गाड़ियों और दोस्तों के लिए संपत्ति बेच देता है । पहले बेटे मनमोहन जी हैं और दूसरे बेटे मोदी जी हैं । दोस्तों, गाड़ी और अच्छी ड्रेस के लिए यह सब बेचने में लगे हैं । यह भी सोचने की बात है । सात साल से हिंदुस्तान में यही होता जा रहा है ।

महोदय, इसी सरकार ने नीति आयोग और फाइनेंस कमीशन को एपाइंट किया । सरकार ने जो कमीशन एपाइंट किए, वे एडवाइज दे रहे हैं, अपोजिशन माने या न माने, सरकार को मानना ही पड़ता है, लेकिन इस सरकार ने, नीति आयोग और फाइनेंस कमीशन ने जो रिकमेंडेशन्स कीं, उनको कभी भी कंसीडरेशन में नहीं लिया । I want to give you two or three examples. NITI Aayog in 2018 has noted that the amount allocated for road maintenance should be at least ten per cent of the Ministry's Annual Budget whereas it is only 1.3 per cent of the total budget. आपने नीति आयोग बनाया, बजट में 10 परसेंट मैन्टेनेंस के लिए फंड्स एलोकेट करने के बारे में सरकार को सुझाव दिया, लेकिन सरकार ने 1.3 परसेंट एलॉट किया । इसी कारण से रोड मैन्टेनेंस अच्छे तरीके से नहीं हो पा रही है ।

मैं एक और एग्जाम्पल देना चाहता हूं । माननीय प्रधान मंत्री जी यूएस गए थे, इनके खास दोस्त ट्रम्प के इलैक्शन कैम्पेन करने के लिए गए थे, उनको जिताने के लिए गए थे । यूएस में इन्वेस्टमेंट्स की इतनी

परसेंटेज है। बजट में 51 परसेंट रोड मैन्टेनेंस और रिपेयर्स के लिए यूएस एलोकेट कर रहा है, जबकि भारत में मोदी सरकार ने 1.3 परसेंट एलोकेट किया। मोदी जी के खास दोस्त ट्रम्प ने, यूएस सरकार में रोड मैन्टेनेंस और रिपेयर्स के लिए 51 परसेंट बजट एलोकेट किया है। सरकार की नेग्लिजेंस से यह समस्या आ रही है। सरकार द्वारा मैन्टेनेंस नहीं करने की वजह से एक्सीडेंट्स तेजी से हो रहे हैं।

महोदय, वर्ष 2020-21 में सरकार ने रोड मैन्टेनेंस के लिए 81 करोड़ रुपये खर्च किए। बजट लगभग 39 लाख 44 हजार 909 है, इसमें रोड मैन्टेनेंस के लिए वर्ष 2020-21 में 81 करोड़ रुपये का फंड यूटिलाइज किया। इसका मतलब है, The Union Government has completely neglected road maintenance. मैं वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट क्योट करना चाहता हूँ। As per the recent report of World Bank, India's rank is number one in deaths caused by road accidents. पूरी दुनिया में रोड एक्सीडेंट्स में जो डैथ्स हो रही हैं, India is number one.

## **16.00 hrs**

अगर, वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट पढ़ेंगे, तब सरकार को पता लगेगा। One per cent of the vehicles of the whole world is in India. But 11 per cent of the accidents of the whole world occur in India. इसका मतलब, हमारे रोड की मैन्टेनेंस सही तरीके से नहीं हो रही है। उसके लिए बजट एलोकेट नहीं हो रहा है। कैजुअल डैथ्स को सरकार इस तरह से नहीं ले सकती है, क्योंकि एक परिवार में किसी की एक्सीडेंट में डेथ होती है, तो उस परिवार का सर्वनाश हो जाता है। परिवार को चलाने वाला और परिवार को भरोसा देने वाले की एक्सीडेंट में डेथ हो जाए तो It is a crime. The Government is committing this crime deliberately. इस क्राइम को रोकने के बारे में भी सोचना है।

दूसरा, हिन्दुस्तान में हर चार मिनट में एक आदमी एक्सीडेंट में मर रहा है। इसकी वजह भी भारत सरकार है, क्योंकि सरकार रोड की मैन्टेनेंस के लिए बजट एलोकेट नहीं कर रही है। इसी कारण ये सब हो रहा है। हम इस सरकार से पूछना चाहते हैं कि नेशनल हाइवेज बनाने के लिए आपका इवेंटमेंट का कोई प्रोजेक्ट है या नहीं? क्योंकि आप पूरी तरह से बोरोविंग के ऊपर निर्भर हो रहे हैं। बैंक से जो लोन्स उठाये जा रहे हैं, वे नॉन परफॉर्मिंग एसेट बनने वाले हैं। इसलिए, सरकार को क्लीयर्ली बजट एलोकेशन और बजट एश्योरेंस के बारे में बोलना चाहिए।

सर, 'भारतमाला' प्रोजेक्ट के अंतर्गत नरेन्द्र मोदी जी ने 34,800 किलोमीटर रोड्स बनाने का वादा किया था। आज की तारीख में केवल 7375 किलोमीटर रोड्स बने हैं। It is only 16 per cent. बाकी, 84 परसेंट पेंडिंग पड़ा हुआ है। इसको पूरा करने के लिए भारत सरकार ने वर्ष 2027 का टारगेट रखा है। मैं कहना चाहता हूँ कि आप लोगों को मैडेड केवल वर्ष 2024 तक मिला है। लेकिन, आप लोग वर्ष 2027 का सपना दिखा रहे हैं। बाकी, तीन साल का मौका तो अभी आपको मिला ही नहीं है। सरकार जुमला वादा करके लोगों को गलत डॉयरेक्शन में लेकर जा रही है। इसीलिए, इसके लिए भी एक निश्चित समय-सीमा होनी चाहिए।

Secondly, budget allocation should be increased for road maintenance. All these accidents are happening just because of Government's negligence. The Government has to take care of this thing. इसलिए, बजट का भी एलोकेशन होना चाहिए ।

सर, यह सरकार बोलने के लिए अलग है और करने के लिए अलग है । एक कहावत है- 'हाथी के दाँत खाने के और होते हैं और दिखाने के और होते हैं ।'

सर, मोदी जी कहते हैं कि हमने चाय बेची है । आप चाय बेचकर प्रधान मंत्री बने, अच्छी बात है । लेकिन, पूरे हिन्दुस्तान को चाय बेचने में मत लगाइए । एक परिवार में अगर किसी की एक्सीडेंट में डेथ हो जाती है, तो उसके परिवार को रेलवे प्लेटफॉर्म पर चाय बेचनी पड़ती है । आपको इस पर ध्यान देना चाहिए । इसको सुधारने की जरूरत है । National Highways must be increased.

Sir, Hyderabad is the capital of Telangana and Amravati is the capital of Andhra Pradesh. We have a four-lane road. अब सिक्स लेन रोड सैंक्शन हो चुका है । लेकिन, वह प्राइवेट प्लेयर रोड नहीं बना रहा है । Time and again, our people and our representatives have given representations to the Minister concerned. But they are least bothered about the Hyderabad-Vijayawada National Highway. We have the four-lane Hyderabad-Bengaluru National Highway.

A proposal to expand it up to eight lanes is pending. The proposal for Hyderabad-Bijapur National Highway is also pending. हैदाराबाद से मणुगुरु के लिए जो रोड है, उसको भी आगे लेकर जाना है । The Mahaboobnagar-Chincholi State Highway should be converted into a national highway. But they have not done it in the last four years. महबूबनगर-चिंचोली नेशनल हाइवे को भी सरकार को तुरंत बनाना चाहिए । मैं इन सभी चीजों के बारे में सरकार से रिप्लाइ मांग रहा हूँ । धन्यवाद ।

### TEXT OF CUT MOTIONS

**SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM):** I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (PAGE 295) BE REDUCED BY RS. 100.** 86

Need to formulate an effective policy for road management system. (13)

Need to formulate an effective policy to ensure the safety of pedestrians on roads. (14)

Need to formulate an effective policy for providing medical care to road accident victims.(15)

- Need to provide adequate compensation to victims of road accidents due to the bad condition of roads. (16)
- Need for an effective policy for comprehensive development of rural roads under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana. (17)
- Need to formulate an effective policy for using new technology and raw materials for the construction of roads. (18)
- Need to provide more funds for development of National Highways. (19)
- Need to provide financial assistance to state governments for development of roads other than National Highways. (20)
- Need to provide funds for establishment of a research institute for road engineering. (21)
- Need to provide advance funds to states for maintenance and repair of National Highways. (22)

**श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर):** मैं प्रस्ताव करता हूँ कि:

**(सांकेतिक)**

- **कि सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 295) में 100 रूपये कम किए जाएं ।** 86
- नागौर-जोधपुर राष्ट्रीय राजमार्ग पर स्थित खिवसर में पदमसर क्रॉसिंग पर दुर्घटनाओं को नियंत्रित करने के लिए फ्लाईओवर बनाने की आवश्यकता । (23)
- नागौर संसदीय क्षेत्र में बीकानेर रेलवे क्रॉसिंग से गोगेलाव तक 6.2 किमी के चार लेन वाले राष्ट्रीय राजमार्ग पर पर डिवाइडर, रोड लाइट आदि के लिए निधिधयाँ आवंटित करने की आवश्यकता । (24)
- नागौर-लाडनून राष्ट्रीय राजमार्ग और बीकानेर-नागौर राष्ट्रीय राजमार्ग के बीच रिंग रोड के

निर्माण के लिए परियोजना को मंजूरी देने की  
आवश्यकता । (25)

**श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) :** अधिष्ठाता महोदय, आपने मुझे वर्ष 2022-23 के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों की चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ ।

महोदय, अभी हमारे प्रतिपक्ष के एक साथी बोल रहे थे । पिछले पांच वर्षों में जिस तरह से हमारी रोड कनेक्टिविटी, रेल कनेक्टिविटी, एयर कनेक्टिविटी, परिवहन या वॉटर वेज का स्ट्रक्चर बढ़ा है, हमने पीएम गति शक्ति में इनको रखा है, तो मुझे लगता है कि इससे पूरी दुनिया आश्चर्यचकित है । मैं केवल आंकड़ों के माध्यम से कहना चाहता हूँ कि वर्ष 2022-23 के लिए हमारी सरकार ने इस मंत्रालय के लिए 1,99,108 करोड़ रुपये का बजट एलोकेट किया है । हमने निश्चय किया है कि India is the fastest growing economy in the world. जब आज कोविड की वैश्विक चुनौती है, पूरी दुनिया में चाहे चाइना हो, अमेरिका हो, जिनकी डबल डिजिट इकोनॉमी थी, आज वह घटकर हमारे बराबर आ गए हैं । हमारा वर्ष 2022-23 की इकोनॉमी का जो अनुमान है, हमारा आर्थिक विकास दर 9.2 प्रतिशत होगा । इसलिए उसमें सबसे बड़ा रोल रोड कनेक्टिविटी का होता है । इस साल इसमें 1,99,108 करोड़ रुपये का बजट एलोकेट किया है ।

मान्यवर, जो हमारा पिछले साल का बजट था, उस बजट की तुलना में हमने इस मद में 52 प्रतिशत की वृद्धि की है, शायद आजादी के बाद का यह पहला रिकॉर्ड है, जो कि हमने अपने देश की रोड कनेक्टिविटी के लिए किया है । जब माननीय वित्त मंत्री श्रीमती सीतारमण जी ने बजट रखा था, तो उन्होंने उस समय सबसे महत्वपूर्ण बिंदु के बारे में कहा था । उन्होंने कहा था कि जब माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में आजादी का अमृत महोत्सव मनाया जा रहा है, तो हम केवल इस वर्ष के लिए नहीं, बल्कि अगले 25 सालों के बाद जब आजादी के 100 साल हो जाएंगे, तो उसको देखते हुए करें । आज हमारे देश में जो रोड का नेटवर्क है, मैं इस बात के लिए निश्चित तौर से अपनी सरकार को बधाई दूंगा । अगर पूरे विश्व में अमेरिका रोड नेटवर्क में नंबर एक पर है, तो पूरे विश्व में दूसरे नंबर पर भारत ही है, ऐसा माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में हुआ है ।

हमने जो प्राथमिकता रखी है, आप देखिए कि हमने पहली बार पीएम गति शक्ति योजना को रखा है । अभी तक रोड अपनी कनेक्टिविटी देखती थी, रेल अपनी कनेक्टिविटी देखती थी, एयर अपनी कनेक्टिविटी देखती थी, सभी अपना-अपना विस्तार करते थे । एक तरह से ग्रोथ के जो सात इंजन हैं, किसी देश या समाज के जो सबसे पावरफुल इंजन हैं, चाहे वह सड़क हो, रेलवे हो, हवाई जहाज हो, विमानपत्तन हो, माल परिवहन हो, जलमार्ग हो या लॉजिस्टिक अवसंरचना हो, इन सातों के लिए एक राष्ट्रीय मास्टर प्लान बनाने के लिए पीएम गति शक्ति में फैसला किया गया है । जो हमारे सात ग्रोथ के इंजन हैं, इनकी परियोजनाओं को प्रधानमंत्री गति शक्ति के फ्रेमवर्क से जोड़ा जाएगा, पहली बार हमारी सरकार की ऐसी सोच है । हमारे देश के डेवलेपमेंट के लिए जो स्कीम्स हैं, उन सबके डेटा एक्सचेंज हों, हम सबको एक प्लेटफॉर्म पर लाएंगे, क्योंकि पीएम गति शक्ति में आर्थिक वृद्धि और सतत विकास की दिशा में जो एक परिवर्तनकारी योजना है, हम उसको किस तरीके से करेंगे ।



मान्यवर, अगर हम देखें, तो जो दो एक्सपेंडिचर होते हैं, चाहे रेवेन्यू एक्सपेंडिचर हो या कैपिटल एक्सपेंडिचर हो, जहां वर्ष 2020-21 में रेवेन्यू एक्सपेंडिचर 9,964 करोड़ रुपये का था, वहां वर्ष 2021-22 में रेवेन्यू एक्सपेंडिचर, जो कि हम इस्टैब्लिशमेंट, सैलरीज़ इत्यादि पर खर्च कर रहे हैं। जब कैपिटल एक्सपेंडिचर से इन्फ्रास्ट्रक्चर पर, जिससे हम परिसंपत्तियों या रोड्स का निर्माण करते हैं, वह लगातार डिक्लाइन हो रहा है।

वर्ष 2022-23 का जो बजट एस्टिमेट था, उसमें रेवेन्यू एक्सपेंडिचर में पिछले सालों की तुलना में 15 प्रतिशत की वृद्धि हो रही है और कैपिटल एक्सपेंडिचर वर्ष 2020-21 में 89,195 करोड़ रुपये का था, वर्ष 2021-22 में 1 लाख 21 हजार 251 करोड़ रुपये का था और आज वर्ष 2022-23 में कैपिटल एक्सपेंडिचर 1 लाख 87 हजार 744 करोड़ रुपये का हो गया है। हमारी सरकार ने कैपिटल एक्सपेंडिचर में 55 प्रतिशत की वृद्धि की है। अगर हम वर्ष 2022-23 का बजट देखें तो इस तरह से कैपिटल एक्सपेंडिचर पर 94 परसेंट खर्च किया जाएगा और मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि रेवेन्यू एक्सपेंडिचर लगातार डिक्लाइन हो रहा है।

मान्यवर, लगातार बात कही जा रही है कि रोड्स के लिए कहां पर इन्वेस्टमेंट हो रहा है। सरकार इसे किस तरीके से कर रही है तो आज मैं आपके माध्यम से अपने प्रतिपक्ष के साथियों को कहना चाहता हूँ कि दिनांक 31.03.2004 के आँकड़ों के तहत एन.एच. की लम्बाई 65,569 किलोमीटर की थी। वर्ष 2014 से पहले कांग्रेस की सरकार थी तो उन्होंने उस समय इस देश में नेशनल हाईवे का 91,287 किलोमीटर का निर्माण किया था। कांग्रेस के 10 वर्षों के कार्यकाल में नेशनल हाईवे 25,718 किलोमीटर का बना था। यह दस वर्षों में बना था, जबकि वर्ष 2014 में प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में सरकार बनी तो उस समय नेशनल हाईवे, जो कि 49,339 किलोमीटर का था, जहां कांग्रेस सरकार दस वर्षों में 25,718 किलोमीटर का नेशनल हाईवे बना सकी, वहीं हमने वर्ष 2022 में 91,287 से 1,41,190 किलोमीटर के नेशनल हाईवे का इस देश में निर्माण करने का कार्य किया है, जो अपने आप में एक अभूतपूर्व रिकॉर्ड है।

मुझे लगता है कि इस बात को प्रतिपक्ष के लोगों को सोचना चाहिए कि दस वर्षों में आपने पूरे देश को कुल 25,718 किलोमीटर की कुल सड़कें नेशनल हाईवे की दी थीं और हमने आठ वर्षों में उस 25,000 की तुलना में 49,339 किलोमीटर के नेशनल हाईवेज़ दिए। लगभग 50,000 किलोमीटर के हाईवेज़ हमारी भाजपा की सरकार ने नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में इस मंत्रालय ने दिए हैं। इसका नतीजा यह है कि जहां दस वर्षों में कांग्रेस की सरकार ने 25,000 किलोमीटर के हाईवेज़ बनाए थे, वहां इस बार पीएम गति शक्ति योजना में यह तय किया गया है, चूँकि आपने देखा भी होगा, जब श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने कहा था कि इसमें प्रधान मंत्री जी ने टारगेट दिया है और सड़क परिवहन मंत्रालय ने गड़करी जी के कुशल नेतृत्व में यह तय किया था कि वर्ष 2022-23 में, जहां कांग्रेस ने 10 वर्षों में कुल 25 हजार हाईवेज़ बनाए थे, वहीं इस बार वर्ष 2022-23 में पूरी दुनिया देखेगी कि भारत सरकार के नेतृत्व में अकेले एक वर्ष में 25 हजार किलोमीटर के नेशनल हाईवे का निर्माण करने का काम हमारी सरकार करने जा रही है।

यह निश्चित तौर से अपने आप में अभूतपूर्व है। यह मैं इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि आपको पता लगे कि आपके माध्यम से हमारी किस तरह से स्पीड बढ़ी है। वर्ष 2013-14 में इस मंत्रालय के लिए बजट का जो एलोकेशन था, वह 26 हजार 90 करोड़ रुपये का था। आज इस वर्ष का जो बजट है, जिसका हमने शुरू में उल्लेख किया है, चूँकि गड़करी जी हमेशा कोटेशन देते हैं कि अमेरिका इसलिए रिच नहीं है, क्योंकि अमेरिका रिच है, बल्कि अमेरिका की सड़कें अच्छी हैं। अमेरिका की सड़कें अच्छी हैं इसलिए अमेरिका रिच है। आज दुनिया में अमेरिका के लिए यह माना जाता है कि उसकी इकोनॉमी और डॉलर रिच है इसलिए वहां

की सड़कें अच्छी हैं। वर्ष 2014 तक कांग्रेस का इसके लिए 26 हजार 90 करोड़ रुपये का बजट था, वहीं आज वर्ष 2022-23 में 1,99,108 करोड़ रुपये का बजट दिया गया है।

सभापति महोदय, यह निश्चित तौर से कोई राजनीति का विषय नहीं है। इस पर पूरे सदन से देश को यह संदेश जाना चाहिए कि हमने इन आठ वर्षों में अपने सड़क परिवहन राजमार्ग मंत्रालय का बजट 7.5 गुना इंफ्लेशन किया है तो यह इस बात का द्योतक भी है कि हमारे लिए देश की कनेक्टिविटी सबसे ऊपर है।

वर्ष 2004-05 से 2013-14 तक कांग्रेस-यूपीए की सरकार में जो कुल बजट खर्च हुआ, वह 1 लाख 54 हजार 394 करोड़ रुपये है। ये आंकड़े हैं। उन्होंने हर साल बजट प्रस्तुत किया था और प्रत्येक वर्ष इस मंत्रालय का औसत बजट 15 हजार 440 करोड़ रुपये था। आज लोग कह रहे हैं कि सड़क कैसे बनेगी, इनवेस्टमेंट क्या है, तो सड़क-राजमार्ग के लिए एक साल में औसत 15 हजार 440 करोड़ रुपये का कांग्रेस-यूपीए का बजट था। जहां उनके 10 वर्षों में 1 लाख 54 हजार 394 करोड़ रुपये का टोटल बजट इस मंत्रालय को एलोकेट किया गया, वहीं वर्ष 2014-15 से 2021-22 तक, भारतीय जनता पार्टी और एनडीए सरकार के आठ वर्षों में हमने 5 लाख 85 हजार 578 करोड़ रुपये, हमने मोदी जी के नेतृत्व में इस मंत्रालय को दिए हैं। जिससे आज देश में सड़कें बन रही हैं और एक्सप्रेस वे बन रहे हैं, चाहे दिल्ली-मुंबई हाईवे हो, दिल्ली-कटरा, कटरा-अमृतसर हाईवे हो, दिल्ली-देहरादून आर्थिक गलियारा हो, गंगा एक्सप्रेस वे हो, पूर्वांचल एक्सप्रेस वे हो, राम-जानकी मार्ग हो, अयोध्या से जनकपुर तक का हाईवे हो। मैं इन सारी बातों को कहूंगा। जहां कांग्रेस-यूपीए की सरकार में इस मंत्रालय के द्वारा हर साल मात्र 15 हजार 440 करोड़ रुपये खर्च किए जाते थे, वहीं हमारी सरकार में प्रत्येक वर्ष औसत 15 हजार करोड़ रुपये की तुलना में 73 हजार 197 करोड़ रुपये सड़कों के, राजमार्गों के निर्माण पर खर्च किए जा रहे हैं। मैं इसके लिए मंत्रालय को बधाई देना चाहूंगा। मैं इसके लिए माननीय गडकरी जी और माननीय प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। आज 'पीएम गति शक्ति' में हम चार स्थानों पर मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क बनाने जा रहे हैं। अगले 25 सालों के लिए देश का जो आर्थिक विकास होगा, उसमें आने वाले दिनों में इसका निश्चित रूप से लाभ होगा। मैं कहना चाहता हूँ कि भारत माला परियोजना की बात हो रही है। भारत माला परियोजना के अंतर्गत हम मल्टीपल कॉरिडोर ऑफ इकोनॉमिक इम्पोर्ट्स बना रहे हैं, उनमें हम 22 ग्रीनफील्ड कॉरिडोर बनाने जा रहे हैं, जिनमें से पांच एक्सप्रेस कॉरिडोर होंगे और 17 एक्सेस कंट्रोल कॉरिडोर होंगे और इनकी टोटल लम्बाई 8 हजार 400 किलोमीटर होगी।

अधिष्ठाता महोदय, किस तरीके से कोविड की चुनौती में भी हम दुनिया की सबसे तेज अर्थव्यवस्था बन सकें और कोविड के समय हमने भारत में देखा कि जब रेल ठहर गई, लोग ग्राउण्डेड हो गए, तो किसी तरह से कन्याकुमारी से कश्मीर तक लोगों के सामने खाद्यान्न का संकट न हो, उससे निपटने के लिए 80 करोड़ लोगों तक रोड से और रेल से खाद्यान्न पहुंचाने की जिम्मेदारी दी गई। उस समय प्रधानमंत्री जी ने महसूस किया और वह इस बजट में 'पीएम गति शक्ति' में परिलक्षित है कि हम आने वाले दिनों में किस तरह से मूवमेंट को सबसे तेज कर सकें, चाहे वह मूवमेंट गुड्स का हो या पैसेंजर्स का हो। उस दिशा को ध्यान में रखते हुए यह तय किया गया है कि हम ये कॉरिडोर बनाने जा रहे हैं। इसीलिए भारत माला परियोजना के अंतर्गत उन्होंने इसका जिक्र नहीं किया कि हम 22 ग्रीनफील्ड कॉरिडोर बनाने जा रहे हैं, जिनमें से पांच एक्सप्रेस वे होंगे और 17 एक्सेस कंट्रोल कॉरिडोर होंगे। यह काम पूरा हो जाने से हर साल 110 करोड़ लीटर फ्यूल की बचत होगी। अभी इस तरीके से चीजें हो रही हैं, जैसे टोल टैक्स में भी पिछले दिनों फास्ट एक्सप्रेस वे बनाया गया है और इस तरह का सिस्टम हमारी सरकार ने किया है। इससे 15 करोड़ से ऊपर मैनडेज रोजगार क्रिएट होगा। भारत माला परियोजना के अंतर्गत 3.30 लाख टन सीमेंट और 8.50 लाख टन

स्टील की खपत होगी। इससे साफ है कि पिछले दिनों कोविड के नाते चाहे इन्फ्रास्ट्रक्चर हो, निर्माण हो, फैक्टरीज-इंडस्ट्रीज हों, इस तरीके से पूरी दुनिया के सामने चुनौती आई।

भारत की उन चुनौतियों में, विश्व में डब्ल्यूएचओ ने तारीफ की है। आपने देखा कि हमारी सरकार ने लोगों की जिंदगी को बचाने का काम किया और 80 करोड़ लोगों को 5 किलो प्रति यूनिट के साथ खाद्यान्न देने का काम किया, जो अभी भी लगातार जारी है। अभी चार राज्यों के चुनाव हुए हैं, उनमें इसके परिणाम भी आए हैं। उनमें मणिपुर, समंदर के किनारे का गोवा, नार्थ-ईस्ट का राज्य हो या वह राज्य चाइना के बॉर्डर पर हो, चाहे हिमालय की गोद में उत्तराखण्ड हो या उत्तर प्रदेश हो, इन चारों राज्यों ने पिछले 37 वर्षों का रिकॉर्ड तोड़ा है। जो सरकार सत्ता में पांच साल का टेन्योर पूरा करे, वह एंटी इनकंबेन्सी के बजाय, प्रो इनकंबेन्सी में दोबारा दो तिहाई बहुमत से चारों राज्यों में आई है। यह इस बात को साबित करता है कि अब चाहे वह देश की सीमा गोवा हो, मणिपुर हो, नेपाल के बॉर्डर पर उत्तराखण्ड हो, मध्य भारत का उत्तर प्रदेश हो, इस देश की जनता नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में विश्वास कर रही है। इसका परिणाम चार राज्यों के चुनाव में दिखाई दिया है। निश्चित तौर पर यह इस बात का द्योतक है।

**माननीय सभापति :** जगदम्बिका पाल जी, आपको कितना समय चाहिए?

**SHRI JAGDAMBIKA PAL :** Sir, please give me 15 minutes.

**HON. CHAIRPERSON:** Fifteen minutes are already over.

**SHRI JAGDAMBIKA PAL:** Sir, I have just started. I will try to conclude within 15 minutes.

**HON. CHAIRPERSON:** Please try to conclude within five to ten minutes.

**श्री जगदम्बिका पाल:** सर, यह बड़ा मंत्रालय है और देश के विकास के साथ जुड़ा हुआ है और मैंने इसको इनिशिएट किया है। यहां पर प्रतिपक्ष के साथी बात कर रहे थे। कांग्रेस (यूपीए) की सरकार में प्रतिदिन सड़कें बनती थीं। उस समय 11.7 किलोमीटर सड़क प्रतिदिन बनती थी। आप परिणाम देखिए। मैं देश के आंकड़ों की बात नहीं कर रहा हूं, मैं देश के परिणाम की बात कर रहा हूं, जो देश की जनता के सामने है। कांग्रेस (यूपीए) की सरकार में वर्ष 2014 में 11.7 किलोमीटर प्रतिदिन रोड का निर्माण हो रहा था। आज वर्ष 2014 से 2022 में पिछले 8 वर्षों में प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के गडकरी जी और वी. के. सिंह जी बैठे हैं तो मैं बधाई दूंगा कि जहां देश में कुल 11 किलोमीटर प्रति दिन सड़क बन रही थी, वहीं आज वर्ष 2020-21 में 37 किलोमीटर प्रति दिन नेशनल हाइवेज की सड़क बनाने का काम हो रहा है। निश्चित तौर पर यह अपने आप में देश के लिए एक अभूतपूर्व उपलब्धि है।

सर, मैं कहना चाहूंगा कि अगर यूएसए में देखें तो आज 66.45 लाख किलोमीटर का रोड नेटवर्क है। आज भारत में पिछले दिनों में जिस तरह से स्टेट हाइवेज और नेशनल हाइवेज का काम हुआ है, उस हिसाब से यह भारत में 63.71 लाख किलोमीटर है। हम विश्व में दूसरे नंबर पर आ गए हैं। अगर वह 66 लाख किलोमीटर पर हैं तो हम भी 64 लाख किलोमीटर तक पहुंच गए हैं। यह कैसे हुआ? आप यह देखिए कि वर्ष 2004-05 से वर्ष 2013-14 में 41,736 किलोमीटर सड़क निर्माण का कार्य हुआ था। मैंने बताया कि उस समय काम करने का एवरेज रेट 11.4 किलोमीटर का रहा था, वहीं वर्ष 2014-15 से वर्ष 2022 तक हमने 71,000 किलोमीटर सड़क का निर्माण किया है। यह पिछले साल 28 परसेंट था और पिछले साल की तुलना में हमने इस साल 30.4 परसेंट की वृद्धि की है। हम 28 से 37 पर पहुंच गए हैं। इससे स्वाभाविक है कि आज हमारा फोकस इन निर्माण कार्यों पर है। आज मैं नेशनल इन्फ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन फॉर नेशनल हाइवेज सेक्टर की

बात कर रहा हूँ। नेशनल इन्फ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन, जिसमें वर्ष 2024-25 तक 2,677 नंबर ऑफ प्रोजेक्ट्स इम्प्लिमेंट है, जिसमें 1 लाख 3 हजार 400 किलोमीटर में टोटल ऐस्टिमेंट 22.2 लाख करोड़ रुपये का है।

यह नेशनल इन्फ्रास्ट्रक्चर पाइप लाइन फॉर नेशनल हाइवेज बनाना है। 358 प्रोजेक्ट्स 18,688 किलोमीटर के हैं, जिनकी कॉस्टिंग 2,05,567 करोड़ रुपये है। इसी तरह से हमारे 1226 प्रोजेक्ट्स 41,516 किलोमीटर के हैं, जिनकी कॉस्ट 9.2 लाख करोड़ रुपये है। आपको याद होगा, हम भी सदन में थे और आप भी सदन में थे, जून, 2013 में उत्तराखंड में बाढ़ आई थी, हजारों लोगों की जानें गईं, पूरे उत्तराखंड की सड़कें क्षतिग्रस्त हो गईं, आवागमन बंद हो गया, कई दिनों तक लोगों की कनेक्टिविटी नहीं हो पाई। केदारनाथ, बद्रीनाथ, गंगोत्री और यमुनोत्री में जो लोग फंसे, उनकी जान चली गई। उस समय हमारे प्रधानमंत्री जी गुजरात के मुख्यमंत्री थे। उन्होंने सबसे पहले उत्तराखंड के सहयोग के लिए मुख्यमंत्री के रूप में हाथ बढ़ाया था।

जब वर्ष 2014 में हमारी सरकार बनी, तो उन्होंने सबसे पहले 27 दिसम्बर, 2016 को चार धाम, जहां केवल देश के ही लोग नहीं, बल्कि पूरी दुनिया के लोग आते हैं, बद्रीनाथ, केदारनाथ, गंगोत्री, यमुनोत्री, ये चार धाम हैं, के 825 किलोमीटर के लिए 12 हजार करोड़ रुपये खर्च होंगे। ये चार धाम भारत और दुनिया के आस्था के केन्द्र बिन्दु हैं। वहां हजारों-हजार लोग हर राज्य से आते हैं, चाहे वह आपका राज्य हो, राजस्थान हो, मध्य प्रदेश हो, बंगाल हो, महाराष्ट्र हो या यूपी हो, लोग हर साल चारों धाम जाते हैं। यह 27 दिसम्बर, 2016 को हो गया। इसमें 25 ब्रिजें हैं, 107 माइनर ब्रिजें हैं, कलवर्ड्स हैं, लेकिन उत्तराखंड में 825 किलोमीटर हाइवे बनाने का काम कितना कठिन है, इसके लिए मैं कहना चाहता हूँ कि इस तरीके से प्रधानमंत्री जी ने बजट में एक प्राथमिकता दी है कि यह पीएम गति शक्ति योजना का सबसे बड़ा थ्रस्ट होगा, फिर समेकित विकास पर होगा, उत्पादन संवर्द्धन निवेश पर होगा और जो इन्वेस्टमेंट में होगा, उसको वित्तीय मदद मिलेगी। इसलिए पीएम गति शक्ति योजना में मास्टर प्लान बनाने की बात की गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग के नेटवर्क के लिए, हमने इस बार लक्ष्य तय कर दिया है। यूपीए, कांग्रेस के शासन काल के 10 वर्षों में यह 25 किलोमीटर बनी थी, हम वह 25 हजार किलोमीटर मार्ग एक वर्ष में बनाएंगे। इस 25 हजार किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए 20 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान भी करेंगे। आज आप पैसे की बात कह रहे हैं। कई बार गडकरी जी ने कहा है कि money is no problem, money is no issue, इसके लिए इच्छा शक्ति होनी चाहिए और हमारी सरकार में इच्छा शक्ति है, आज जिसका परिणाम आ रहा है।

मान्यवर आपने देखा है कि हमने पर्वतमाला योजना में रोप वे की बात की है। टूरिस्ट्स कई जगहों पर जाते हैं, चाहे वे मसूरी, पहलगाम, कश्मीर या गुलमर्ग जाएं। हमने राष्ट्रीय रोप वे विकास कार्यक्रम तय किया है और वर्ष 2022-23 में 60 किलोमीटर लंबी आठ रोप वेज बनाने का निर्णय हमारी सरकार ने लिया है। मैं चाहूंगा कि यह विकास का मामला है, इसमें कोई विरोध नहीं होना चाहिए। इस बजट को सत्ता पक्ष और प्रतिपक्ष को ध्वनिमत से पारित करना चाहिए। इस सरकार का उद्देश्य केवल यह है कि किस तरह से कन्याकुमारी से कश्मीर तक या महाराष्ट्र से बंगाल तक, सभी लोगों की फास्ट मूवमेंट हो सके। हम गुड्स को मूव कर सकें। कोविड के समय जब चुनौती आ गई तो आपने देखा होगा कि किस तरह से एक्सप्रेस रेल वेज बनाई गई और ऑक्सीजन के टैंकर्स पहुंचाए गए। हम इसमें ज्यादा से ज्यादा फास्ट मूवमेंट कर सकें। इसीलिए हमने इसे पर्वतमाला कार्यक्रम के अंतर्गत किया है। ... (व्यवधान)

**HON. CHAIRPERSON:** Please conclude.

**SHRI JAGDAMBIKA PAL :** Sir, I have already told you that I will not take more than 15 minutes. You are very kind enough to give me time. It is so nice of you. Thank you, Sir.

**HON. CHAIRPERSON:** No, you have already taken 23 minutes' time.

**SHRI JAGDAMBIKA PAL :** Sir, please give me time.

सर, मैं कहना चाहता हूँ कि हम ने यह इस तरह से डेवलप किया है। हम ने शुरू में कहा था कि ग्रोथ के सात इंजन हैं, चाहे वह सड़क हो, रेल हो, इनलैंड वाटरवेज हो, ट्रांसपोर्ट हो या एयर कनेक्टिविटी हो, इनके लिए हम डाटा एक्सचेंज प्रोग्राम में, हम किस तरह से ऐप्लिकेशन प्रोग्राम और एपीआई करेंगे।

उस कार्यक्रम से हम सबको एक प्लेटफॉर्म देने का काम करेंगे। आज लास्ट माइल कनेक्टिविटी की बहुत-सी बातें प्रतिपक्ष की ओर से उठाई जाती हैं। आजादी के बाद पहली बार इस सरकार ने देश की जनता को लास्ट माइल कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए बजट में प्रावधान किया है। निश्चित रूप से यह एक स्वागत योग्य कदम है।

हमने भारतमाला परियोजना के अंतर्गत जो मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क्स की बात कही है, आप देखिए कि हम भारत माला परियोजना के अंतर्गत कितने बड़े पैमाने पर काम करने जा रहे हैं। इस मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क्स में हम 35 पार्क्स प्लान कर रहे हैं और उनको डेवलप कर रहे हैं। इस पर 46 हजार करोड़ रुपए का इन्वेस्टमेंट आएगा। वर्ष 2014 में इस मंत्रालय का कुल बजट ही केवल 36 हजार करोड़ का था। हम 35 मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क्स के लिए 46 हजार करोड़ रुपए देने जा रहे हैं। अभी श्री अधीर रंजन जी यहाँ पर नहीं हैं, वे भी इस बात का स्वागत करते। जिस दिन यह काम कम्प्लीट हो जाएगा, तो मैं प्रॉमिस कर सकता हूँ कि जब ये सारे फंक्शनल हो जाएंगे, तो कार्गो की जो हैंडलिंग क्षमता होगी, वह 700 मिलियन मीट्रिक टन की होगी। इससे रेवेन्यू भी जेनरेट होगा। आज हम इस तरह से वेलफेयर वर्क में काम कर रहे हैं। आखिर आज दुनिया हमारी तरफ क्यों देख रही है, चाहे क्लाइमेट चेंज की बात हो या ग्लोबल वार्मिंग की बात हो या वर्ल्ड में कोविड वैक्सिनेशन के अभियान की बात हो, अगर भारत जिस तरह से 130 करोड़ लोगों को फ्री में वैक्सिनेशन कर रहा है, यह वर्ल्ड का सबसे बड़ा वैक्सिनेशन अभियान है।

मैं इसके रेवेन्यू की बात कर रहा हूँ कि अगर आज वह व्यवस्था हो रही है, मैंने इसलिए इस ओर ध्यान दिलाया कि इनकी समझ में आ जाए कि किस तरह से हम रिसोर्सेज को जेनरेट कर रहे हैं। मैं बजट की बात ही कर रहा हूँ।

इसमें व्हीकल स्कैपिंग पॉलिसी की बात भी आई है। उसमें क्या है? Any 15 years old commercial vehicle and 20 years old personal vehicle will be covered under this policy. आज पूरी दुनिया में यह बात हो रही है कि कार्बन का उत्सर्जन कम हो। हमने इसके लिए प्रॉमिस भी किया। जब पेरिस समझौते में, आपको याद होगा कि जब डोनाल्ड ट्रम्प उसमें से बाहर चले गए, तो पूरी दुनिया ने पेरिस समझौते को आगे बढ़ाने का काम विश्व के किसी नेता ने किया तो वह श्री नरेन्द्र मोदी जी ने किया। यह पूरे भारत के लिए गौरव का विषय है और भारत के लिए संतोष का विषय है। बाद में श्री जो बाइडन को ग्लासगो कांफ्रेंस में इससे जुड़ना पड़ा। मैं उसमें नहीं जाना चाहता हूँ। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ कि हम अपना भी कार्बन उत्सर्जन कम करेंगे। इसलिए हम पहली बार यह पॉलिसी बनाकर लाए हैं कि व्हीकल स्कैपिंग पॉलिसी क्या होनी चाहिए।

This policy will boost an investment of Rs10,000 crore per annum. कम से कम प्रतिपक्ष इस सरकार की दिशा को तो देखे, कम से कम इस सरकार की सोच को देखे । व्हीकल स्क्रेपिंग पॉलिसी से 10 हजार करोड़ रुपए का इन्वेस्टमेंट बढ़ेगा । इससे कम से कम 35 हजार करोड़ रुपए की जॉब अपॉर्चुनिटीज बढ़ेंगी । इस तरह से लोगों की इससे इनकम होगी । जब यह एक बार लागू हो जाएगी, तो इससे लाभ होगा ।

इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि हमने इसमें जो किया है, इस काम को करने के बाद निश्चित रूप से...  
(व्यवधान)

**माननीय सभापति :** निश्चित रूप से समाप्त भी करना है ।

**श्री जगदम्बिका पाल :** मैं निश्चित रूप से अपनी बात समाप्त करूँगा ।

मैं थोड़ी अयोध्या की बात कर लूँ क्योंकि यूपी में इतने काम हो रहे हैं । आप सोचिए कि भगवान राम कैसे आए होंगे या भगवान राम अयोध्या से कैसे सीता जी के स्वयंवर में गए होंगे? आजादी के बाद आज तक उसकी चिन्ता किसी को नहीं थी, सरकारें तो बहुत आईं, लोग आज बहुत दावा कर रहे हैं कि हमने भी दावा किया था कि अयोध्या में राम मन्दिर का निर्माण होगा । वे तब तक तो सुप्रीम कोर्ट में एफिडेविट लगाते थे । वे सोचते थे कि इसका फैसला न किया जाए, चुनाव के बाद इसका फैसला हो ।

सभापति जी, चुनाव के बाद इसका फैसला हो और वे वकील थे, मंत्री थे । आज अयोध्या में मंदिर का निर्माण हो रहा है । हमारे कांग्रेस के नेता अधीर रंजन जी सदन में आ गए हैं । आज खुशी है कि अयोध्या में राम मंदिर का निर्माण हो रहा है । भगवान राम की जन्म स्थली से माँ सीता की जन्म स्थली जनक, जो नेपाल और बिहार में है, उस उत्तर प्रदेश से बिहार के राम-जानकी मार्ग का हाईवे हमारी सरकार ने सिक्स्थ लेन उत्तर प्रदेश और बिहार में चार लेन का किया है । उत्तर प्रदेश में लखनऊ से अयोध्या होकर गोरखपुर तक 275 किलोमीटर का बनाएंगे । उसके बाद बिहार तक यह मार्ग जाएगा । हमारा पहला विकल्प है कि उसे सिक्स्थ लेन बनाएं । यहां से बुंदेलखंड तक डिफेंस कोरिडोर बन रहा है । हम केवल एक्सप्रेस-वे नहीं दे रहे हैं । हमारी सरकार ने फैसला किया कि डिफेंस के इक्विपमेंट्स हम देश में बनाएंगे । कोविड के बाद आत्म निर्भर भारत की बात प्रधान मंत्री जी ने कही है कि हम दुनिया पर आश्रित नहीं होंगे । हमने दुनिया के डेढ़ सौ देशों को वैक्सीन दी । भारत को आत्म निर्भर भारत बनाने के लिए जो पीएम गति शक्ति योजना बनाई है और इन योजनाओं को हमने आपस में इंटर कनेक्टेड किया है ।

**HON. CHAIRPERSON:** Now, please conclude.

**SHRI JAGDAMBIKA PAL :** I will take only five minutes.

**HON. CHAIRPERSON:** You had demanded 15 minutes and those 15 minutes are already over. Please conclude now.

**SHRI JAGDAMBIKA PAL :** Sir, I will take you to Sitamarhi; I will take you to Janakpur. You will be happy. I tell you. आप देखिए हम कोच्चि जाते हैं, हम मुन्नार जाते हैं, आप भी जनकपुर, सीतापुर चलिए । आपको लगेगा कि सीतामढ़ी जिले के बीठा चौक से जनकपुर है, उसके बन जाने से अयोध्या जाना कितना आसान हो जाएगा । गौरव गोगोई जी भी सदन में हैं । वे सदन में हैं, इसलिए मैं यह बात कह रहा हूँ । He is quite a technical person. He is very sensible also. He has full knowledge of all these things. पीएम गति शक्ति योजना में Unified Logistic Interface Platform है । जब यह यूनिफाइड लॉजिस्टिक इंटरफेस प्लेटफार्म बन जाएगा, तो इसमें जो ऑपरेटर्स हैं, उनका सारा डेटा एक्सचेंज हो सकेगा । यात्रियों की

यात्रा के लिए ओपन सोर्स मोबिलिटी हो जाएगी। इसी तरह से एकीकृत पोस्टल रेलवे नेटवर्क का भी विषय है। आपने मंत्री जी से आज सुना है कि One Station, One Product. इनलैंड वॉटर वेज में सौ नदियों को गडकरी साहब ने लिया है। आज प्रयाग से हल्दिया तक कार्गो जा रहा है। ट्रांसपोर्ट से रोड पर बहुत दबाव पड़ रहा है।

महोदय, जो महत्वपूर्ण बात है वह यह है कि जो सार्वजनिक शहरी परिवहन है चाहे शहर में सिटी बस हो या बीआईटी हो, शहरी परिवहन और रेलवे स्टेशन के बीच मल्टी मॉडल संपर्क होना चाहिए। यदि मेट्रो से उतरते हैं तो आगे जाने के लिए यातायात के साधन होने चाहिए। पीएम गति शक्ति में मल्टी मॉडल कनेक्टिविटी प्रोवाइड करेंगे। परम्परागत सड़कों के दीर्घकालिक विकल्प के रूप में नेशनल रोडवेज डेवलपमेंट प्रोग्राम बनाएंगे और इसी तरह से इंफ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं की क्षमता का निर्माण करेंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि हमारी परियोजनाओं में हमने सभी पहलुओं को कवर किया है। चेन्नई-सेलम गलियारा एक्सप्रेस की पूंजी 9681 करोड़ रुपये है। रायपुर-विशाखापट्टनम की राशि दो करोड़ रुपये है। इसी तरह कानपुर लखनऊ एक्सप्रेस वे 4183 करोड़ रुपये है।

**HON. CHAIRPERSON:** Shri Jagdambika Palji, please conclude now. You have already taken 35 minutes.

**श्री जगदम्बिका पाल :** ये सभी महत्वपूर्ण हाईवेज हैं। अमृतसर से जाम नगर है। इसके लिए राशि चार हजार करोड़ रुपये है। दिल्ली-कटरा-अमृतसर बहुत लोग जाते हैं। इस एक्सप्रेस वे की लागत के लिए 39500 करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। जितने भी महत्वपूर्ण एक्सप्रेस हैं, उनका काम हम करने जा रहे हैं चाहे दिल्ली-कटरा हो अमृतसर-जाम नगर हो।

हम कहना चाहते हैं कि आज हम सड़क परिवहन पर डिस्कशन कर रहे हैं। पूरे भारत में चाहे यात्रियों के लिए या माल की ढुलाई के लिए जो परिवहन होता है, वह एक तरह से किफायती होता है। Railways is the lifeline of the common man. इसी तरीके से ट्रांसपोर्ट भी है। यह सबसे किफायती और सुविधाजनक है। इसमें लोगों के घर तक डिलिवरी हो सके, इस स्तर पर हमारी सरकार सोच रही है।

मैं कहना चाहता हूँ कि अभी आपने देखा कि केन्द्रीय मंत्री नितिन गडकरी जी ने कहा कि हम भारतमाला परियोजना के तहत जो परियोजनाओं के लिए बुनियादी ढांचा है, उसके लिए हमने 4500 करोड़ रुपये जारी कर दिए हैं। आप कह रहे हैं कि भारतमाला परियोजना में कुछ नहीं हो रहा है। मैं कह रहा हूँ कि यह 22 फरवरी की बात है। मैं उनकी बात का जवाब भी दे दूँ, क्योंकि उन्होंने अभी कहा कि भारतमाला परियोजना में कुछ नहीं हो रहा है। ... (व्यवधान) इसमें जो मंजूर की गई परियोजनाएँ हैं, वह केवल यूपी की नहीं हैं बल्कि असम, तेलंगाना, कर्नाटक और आंध्र प्रदेश की भी हैं। ... (व्यवधान) I am raising concerns which are very important. You will agree with me. सर, मैं कन्क्लूड कर रहा हूँ। राकेश जी, कुछ समय और बचा है? ... (व्यवधान)

**माननीय सभापति:** समय यहां से डिसाइड होता है, उधर से नहीं।

... (व्यवधान)

**श्री राकेश सिंह (जबलपुर):** सर, पार्टी का टाइम यहीं से डिसाइड होता है। लेकिन आपको बोलते हुए आधा घंटा हो गया है। ... (व्यवधान)

**माननीय सभापति :** आप सीनियर मैम्बर हैं और समय चेयर से डिसाइड होता है ।

... (व्यवधान)

**श्री राकेश सिंह:** आपको बोलते हुए 40 मिनट हो गए हैं । सर, इनको कन्क्लूड करने दीजिए । ... (व्यवधान)

**श्री जगदम्बिका पाल :** मैं कन्क्लूड कर रहा हूं । वर्ष 2014 तक जैसे बजट ऐस्टिमेट होता था, फिर एक्चुअल एक्सपेंडिचर होता था, तो क्या आप यकीन करेंगे कि जब जोशी जी इनके परिवहन मंत्री थे, तो 74 परसेंट खर्च होता था । जो बजट एलोकेट होता था, वह बजट 74 परसेंट खर्च होता था । आज जो बजट एलोकेट हो रहा है, हमारी सरकार 111 परसेंट खर्च कर रही है । स्वाभाविक है कि आज हम केवल अपने टारगेट को ही पूरा नहीं कर रहे हैं, बल्कि टारगेट से भी ज्यादा अचीव कर रहे हैं । मोदी जी के नेतृत्व में देश का विकास बदलेगा और इस देश की तस्वीर को बदल रहा है । हम आत्मनिर्भर भारत की तरफ बढ़ रहे हैं । आपने समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

**DR. PON GAUTHAM SIGAMANI (KALLAKURICHI):** Thank you, Chairperson Sir, for allowing me to speak on the Demand for Grant under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23.

Budget is naturally called 'statement of accounts', that is, amount of revenue to be generated and amount for expenditure, but the budget for 2022-23 does not speak anything about this. It is just an echo of the Government's tilt towards the corporates and the big business houses. It gives a heavy motivation to the private sector and neglects the middle class and social sectors.

At a time when India suffered from COVID pandemic, people from all sectors were affected. The unorganised sector was the worst hit, which led to huge unemployment. The Reserve Bank of India announced a moratorium on loan payments in 2020 and the Union Government's Atmanirbhar Bharat programme was talked about, but there was hardly any follow through in 2021 and even now in 2022.

The budget has laid, of course, a foundation for large investments in infrastructure to flow under public-private partnership. But roads and highways are dependent on States for making available the land, and the States have not been taken into confidence and consideration. Several State-led projects were not supported by the Union Government. Hikes have been announced in capital expenditure as well as push on the expansion of the National Highway network by adding 25,000 kilometres to it. The 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.

Regarding the allocation for road transport and highways in the budget, it is mentioned that PM Gati Shakti Master Plan for Expressways will be formulated in 2022-23.

The National Highways network will be expanded by 25,000 km in 2022-23.



The Ministry of Road Transport and Highways formulates and administers policies for road transport & transport research. It is also involved with the construction and maintenance of the National Highways (NHs) through the National Highways Authority of India (NHAI) and the National Highways and Infrastructure Development Corporation Limited (NHIDCL).

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 Budget Speech in 2020-21, the Finance Minister made several announcements for the road sector, including awarding 8,500 km and constructing another 11,000 km of NH corridors, but never mentioned how many have been completed in her Budget speech. In the Budget Speech 2022-23, the Finance Minister announced that by March 2023, the NH network will be expanded by 25,000 kilometer.

Our hon. Chief Minister of Tamil Nadu Thalapathy Thiru M.K. Stalin, has requested the Union Government for declaring eight State roads, 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. Proposals for declaration of these roads have been presented to Ministry of Road Transport and Highways on 6<sup>th</sup> December, 2018, but formal notification for declaration of these roads as National Highways is yet to be issued. I request the hon. Minister to approve this immediately.

Sir, I wish to bring to the attention of the House a very important issue regarding the incomplete four-way National Highway (NH-79) track between Ulundurpettai and Salem in my Kallakurichi Parliamentary Constituency. 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 incomplete. Eight bye-pass roads at congested towns like Attur, Vazhapadi, Udaiyarpatti, Chinnasalem, Kallakurichi, Thiagadurgam, Elavarasanoor and Ulundurpettai were left as two-way roads. Sir due to the delay in completion of this NH-4, accidents are taking place daily. More than 600 people lost their lives in the road accidents. I myself raised this issue several times, but no step has been taken.

Sir, at this moment of great tragedy, I want to press for an early completion of the four-way National Highway lying incomplete for more than 10 years. The Union Government says it is very keen in developing infrastructure of the country. National Highway connecting Salem to Chennai via Ulundurpettai and Villupuram is very vital as it facilitates large number of small scale and medium scale industries existing in Salem, Namakkal, Cuddalore, and Villupuram districts. The full-fledged widened highway will help bringing in new industrial units as well.

Further, the Salem-Ulundurpettai corridor has many educational institutions, mostly higher secondary schools catering to these backward districts. The early completion of the National Highway will go a long way in helping those Institutions as well.

Sir, I also draw your attention to the fact that the proposed Salem-Chennai eight-way green fast track will put farmers to lots of hardships. There is already a National Highway connecting Salem to Chennai. NH-48 & NH-2 go from Chennai via Kancheepuram, Krishnanagar, Dharmapuri to Salem and the distance is 352.7 km and it is already a six-way track. So, it would be a better idea if all the three-tracks or any one of them could be upgraded and extended to facilitate the fast track

from Salem to Chennai. So, I request the Hon'ble Minister for Road Transport and Highways to abandon the Salem-Chennai eight-way track.

Sir, another disturbing news is the increase of 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. Sir, increase of more toll gates will increase transportation costs, which will again affect the common man, causing hardship for local residents. NHA 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.

Sir, the Union Budget 2022-23 is hugely disappointing, mainly to Tamil Nadu as it has not provided the pending GST compensation and also not sanctioned funds for schemes & relief for meeting the losses incurred during the recent floods in Tamil Nadu.

The GST due to Tamil Nadu is around Rs. 16,728 crore, and Rs. 8,987 crore is still pending under the National Disaster Relief Fund. There is also no funding for Tamil Nadu Government's project proposals, which clearly shows partiality towards non-BJP ruled States. Our hon. Chief Minister, Thiru M. K. Stalin has met the Prime Minister and has written many letters to stress upon the Union Government regarding this issue frequently, but the Union Government has so far not responded favourably.

Finally, through you, I would request that the Government should speed up the work on National Highway-79 with regard to the road connecting Salem and Ulundurpettai lying unfinished for several years and other pending projects in Kallakurichi, and the demand for upgrading of eight roads as National Highways and release the pending GST dues as requested by our hon. Chief Minister.

I would like to conclude with the words of my Leader and hon. Chief Minister, Thiru M. K. Stalin : "*Nangal engal nilaipatilirindhu vilaga matoom. Nangal engal manila urimaigalai vittu kodukka mattom. Yendha savalaiyum edhir kolvom.*" I would like to translate this in English. It says that : "We will not budge from our stand, we will not cede our State's right, and we will face any challenge. Thank you, Sir.

**SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR):** Sir, while speaking on the Budget for the Ministry of Road, Transport and Highways, I will be committing a great error unless I take the name of the great stalwart and former hon. Prime Minister, late Shri Atal Bihari Vajpayee ji. The Golden Quadrilateral or GQ was former Prime Minister, late Shri Atal Bihari Vajpayee ji's first dream project and is enshrined as the biggest infrastructure intervention in the roadways sector in post-Independent India of making 5,846 kms. of highways with the start of the first phase of the National Highways Development Project.

Late Shri Atal Bihari Vajpayee ji used to say ‘हमारे देश में सड़कों में गड्डे हैं या गड्डे में सड़क है ।’ The stalwart who dreamed and has achieved his greatest contribution to infrastructure in India. Within months of assuming charge as Prime Minister in 1999, late Shri Atal Bihari Vajpayee ji called a meeting in the PMO to direct the Road Transport Ministry to map out 20 most congested areas of India and make a plan to create four-lane highways to ease congestion. What emerged was the grand design to connect Delhi, Mumbai, Kolkata and Chennai for seamless movement of freight. Therefore, no one can ever forget the stalwart and great statesman of our country late Shri Atal Bihari Vajpayee ji for development of roads and transport facilities in the country as the pathway has been shown by him in this country.

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. India has one of the largest road networks in the world. Roads have been in existence since ancient times after Ashoka and Chandragupta made great efforts to build roads. 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.

Most of the Indian roads are unsurfaced, that is, 42.65 per cent, and are not suitable for use of vehicular traffic. The poor maintenance of the roads aggravates the problem especially in the rainy season. According to an estimate, there is about per year loss of Rs. 200 crore on the wear and tear of the vehicles, due to poor quality of roads.

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 CAR between 2016 and 2021. In cities, streets are very congested and most of the bridges and culverts are old and narrow. For the development of roads in rural and backward areas, 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, traffic congestion during peak hours in four major cities - Delhi, Mumbai, Bengaluru and Kolkata – costs the economy around Rs.1.47 lakh crore annually. Wayside amenities like repair shops, first aid centres, telephones, clean toilets, restaurants, rest places, trauma hospitals are lacking along the Indian roads and in the national highways. There is very little attention on road safety and land traffic laws are wilfully violated due to lack of proper observations.

There has been no stability in policy-making relating to highway development in the country. Due to long gestation period and low-returns, there is very little participation of private sector in road development in India and is around seven per cent of the total budget expenditure. The legislative framework for private investment in roads is also not satisfactory. Since there is no co-ordination between expert agencies and Government, their decisions are often conflicting and contradictory. Even there is little cooperation and co- ordination among different states.

On the issue of Bank of Sanctions with the State Government, recently the Standing Committee on Transport has suggested: "The Committee is of the view that the existing mechanism of bank of sanctions is causing a visible lack of clarity between the State Government departments concerned and the Ministry of Road Transport & Highways, regarding the amount that the State is yet to be awarded.

The Committee recommends that the Ministry may look into the issue and come up with suitable guidelines to ensure that there is no confusion among the State Government Departments and the Ministry, regarding the share of funds to be received by the State, in any particular year, after factoring in the Bank of Sanctions."

Roads are 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. Sir, 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.

### **17.00 hrs**

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. The low level of consumption in the economy needs immediate remedy.

The new budget calls for a 35 per cent increase in spending, mainly on infrastructure related projects while allocation to roads and bridges dip over -2%. Since 2014-15 to 2020-21, the expenditure against the revised budget has been an average of

95 per cent of the allocation. 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.

The Government stressed that the emphasis on construction would expand the economy. But the Committee on Public Undertakings reported several issues in the financial performance of the National Highway Authority on insufficiency of funds, gap between the funds allocated and released by the Ministry, and under-utilisation of funds. The C&AG has also objected to several procedural inefficiencies and lapses of the Ministry. Having all the data and information, the Government is silent on the cumulative cost overrun of road sector projects.

Sir, I am giving a summarised report of the National Highway Authority. The National Highway Authority itself pressed these projects to the Government as far as our State is concerned. For slope protection and landslide mitigation at vulnerable locations in Sevoke-Rangpo section of NH-10 in West Bengal, the project cost was Rs. 355.25 crore. This has been pressed but no decision has been taken. For the emergency repairing fund – FDR work FDR (N)/FDR (C), OR(C), the cost estimated was Rs. 47.27 crore. The Government has sanctioned Rs. 25.82 crore. For IRQP work from 148 km to 156 km, the project cost was Rs. 10.16 crore which was not sanctioned. For IRQP work from 173 km to 181 km, the project cost was Rs. 12.13 which was not sanctioned. For PR work from Ch.72 to 82.4, the fund required was Rs. 15.22 crore which was not sanctioned. For the improvement of Riding Quality Programme on NH-10 for the year 2021-22, under NH division-IX in the district of Kalimpong for road stretches from 28 km to 35 km, the project cost was Rs. 4.23 crore which was not released. For the improvement of Riding Quality Programme on NH-10 for the year 2021-22, under NH division in the district of Kalimpong for road stretches, the project cost was Rs. 2.39 crore which has not been released. For the road safety work on NH-10 for the year 2021-22 under NH division, the cost of the project was Rs. 4.8 crore which was not released. The total demand was Rs. 504.2 crore. This has been pressed by the National Highway Authority itself but the funds have not been sanctioned.

Before I conclude, I would like to say that a modern nation is built upon a smart and efficient transportation system which will require the effective measures that can address the problem ranging from infrastructure challenges to governance inefficiencies.

A holistic traffic management approach is necessary to find a sustainable solution. IT-enabled smart traffic management and smart transportation can be a game changer.

Sir, I have a suggestion to make. The Government must make stringent rules under the Motor Vehicles Act in respect of overburdening trucks and vehicles. Overloading not only causes damage to the roads but leads to traffic congestions. It should be ensured that officers of the Transport Department conduct checks on roads, instead of sitting in offices, to see if any overloading of transport vehicles is happening. If this menace is not checked, we cannot improve

the condition of roads. That is my practical experience. Overloading of vehicles creates traffic congestions also.

Thank you, Sir.

**श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल):** माननीय सभापति महोदय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग वर्ष 2022-23 पर मैं अपनी पार्टी की तरफ से भाग ले रहा हूँ । मैं अपनी बात मराठी में रखना चाहता हूँ ।

\*Hon'ble Chairman Sir, thank you very much. I would like to speak in Marathi. Mumbai-Pune expressway was the first expressway in our country and it was constructed by Shri Nitin Gadkari ji in Maharashtra. This expressway was conceptualized by Hon'ble Balasaheb Thakre ji. Shri Gadkari is devoted to develop a road network throughout our country and I would like to congratulate and thank Shri Gadkari ji, V.K. Singh ji and his team. We also cannot forget the contribution of Atal Bihari Vajpayee ji as he successfully connected our internal road network with the border roads under Golden Quadrilateral Project.

Chairman Sir, the CRF fund was with this ministry and hence they were able to construct roads at a faster pace. But, now this fund has been diverted to Finance Ministry. Road construction work are going on throughout the country but we should be concerned about quality of the roads also. Now, we can see that the officers and their family members and relatives have become contractors and the quality of road construction is compromised.

Bhiwandi-Murbad-Palasdari National highway passes through my Lok Sabha Constituency and it intersects with NH-4 and connects to Mumbai-Goa Highway. This is a 19km stretch.

MSRDC and MSRD are the controlling authority 50% share is paid by Central Government.

But, construction quality is not up to the mark and I have complained about it many times Dehu-Katraj road is an outer road which goes upto Kohlapur. The contract for construction of this road had been given to Reliance Infrastructure in 2010. The project is still incomplete. Gadkari ji went to Supreme Court in this case but the work is still pending. In my Lok Sabha Constituency in Pimpri-Chinchwad area, at Tathawade-Punawale, service roads are very narrow. It causes huge logjam and people there face problems. Due to urbanization the population is increasing and the people from adjoining areas cannot get easy access to the road. A new DPR should be prepared for this outer ring road and it should be converted into service road.

NH-4 which runs through my constituency and it goes upto Lonavala. At Karla-Panepat Wadgaon over bridge should be constructed on this road. It is necessary to avoid accidents and save lives.

On NH-248D Talegaon-Chakan-Shikrapur which connects Solapur Highway. Gadkari ji has sanctioned this road but the pace of work is very slow.

Heavy Trucks and containers coming from Chakan MIDC, Talegaon MIDC ply on this road. Many times accidents also take place. So, this work should be expedited. Pilgrimage cities like Dehu and Alandi also fall under my Lok Sabha Constituency. A street procession from Dehu to Pandharpur is organized every year for 'Palkhis'. Around 10-12 lac people use this 'Palkhi Road'. I met Shri Gadkari ji many times in this regard and the Central Government has sanctioned this 'Palkhi Road'. The construction work is going on at some stretches on this road, some of its part is under Defence control and therefore, this stretch has not been completed yet. Kindly complete this road as early as possible.

Panel to JNPT stretch is completed and I am really thankful to you.

DPR of entire Maharashtra under PMGSY had been finalized and sent to Central Government. But not a single road has been sanctioned under this scheme. Please take an immediate action in this regard to ensure better road connectivity in rural Maharashtra.

Lastly, I would like to thank Shri Gadkari ji and his team for doing commendable work.

Thank you, \*

माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय गडकरी जी, माननीय सिंह जी को मैं अपनी तरफ से धन्यवाद देता हूँ। अगर रोड्स का पूरा मैप देखा जाए तो साढ़े सात वर्षों में पूरा काम मंत्रालय द्वारा हुआ है।

मैं फिर से सबको धन्यवाद देते हुए अपनी बात खत्म करता हूँ।

**माननीय सभापति:** आप डिमांड्स फॉर ग्रांट्स का समर्थन करते हैं?

**श्री श्रीरंग आप्पा बारणे :** जी, हां।

**माननीय सभापति:** श्री पिनाकी मिश्रा जी।

**SHRI PINAKI MISRA (PURI):** Thank you hon. Chairperson for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways. This is regarded as one of the great success stories of this Government. Therefore, kudos are due to the hon. Cabinet Minister Shri Gadkari and the hon. Minister of State, who is present here very kindly to listen to us, Gen. (Retd.) Dr. V. K. Singh.

**HON. CHAIRPERSON:** Are you supporting the Demands?

**SHRI PINAKI MISRA:** Yes, Sir, I am supporting the Demands, without doubt, as all shades of this House have to. That is the duty of this House.

**HON. CHAIRPERSON:** It is a unique thing. Even the Opposition is supporting the Demands.

**SHRI PINAKI MISRA:** Hon. Chairperson, that is the great thing about bipartisan politics as far as Budgets are concerned. We must, by and large, support the Budgetary provisions on bipartisan

basis because that is our duty to the nation.

Having praised the performance of the Ministry, I must say that there are certain alarm bells that ring, which I think will not have gone noticed in the sharp eyes of the Ministers, particularly the very sharp eyes of Gen. Singh, who is here, who has very admirably led the country's Defence forces in the past.

It is heartening that the Ministry has actually got its due and more. The allocation this year is Rs.68,000 crore more than the Revised Estimate of 2021-22, which is the highest percentage increase in allocation after the Ministry of Communications, which got 93 per cent growth. This Ministry has got a 52 per cent jump. I think, the Government has obviously recognised that this is one of its flagship ministries, it is one of its well-performing ministries and therefore, this Ministry must be given all support. But, as I said there are some alarm bells that need to stand out, that are being rung, that need to be recognised.

The total debt of NHAI, which is really the heart and soul of this Ministry, if I may say so, stands at Rs, 3,38,000 crore. It is almost 150 per cent more than the allocation in 2022-23. Such a heavy debt is a very alarming position. How this debt is going to be redeemed is anybody's guess, and I hope the Ministry has some good answers for this.

The Bharatmala Pariyojana works under the State PWDs, which is a matter of concern for all the Members of Parliament representing different States here. The allocation this year is very disappointing, which is only Rs.200 crore against the projected requirement of Rs.500 crore. We all thought it was a very low-projected requirement. This projected requirement under Bharatmala Pariyojana should actually be not less than Rs.5,000 crore. This is a much-touted project. It is a much-advertised project. The States have great aspirations from this project, and only Rs.200 crore have been allocated to it.

The project delays resulting in increase in project cost is again a matter of great concern. The funds released to the NHAI has almost tripled since the financial year 2016-17, while the length of roads constructed by NHAI has increased by only 63 per cent. This is a matter of very great concern. The Standing Committee has, in fact, pointed out on the rising cost of construction in this country, one of the main components of which, of course, is land acquisition cost. We have brought in the new Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act on a bipartisan basis in this House. I feel there is a shortage of dialogue with the farmers to make them understand the importance and the vitality of these projects, and what it does to their lands eventually. It raises their land value manifold. I am surprised that the farmers in this country are still hesitant to give their stretches of land for express highways. It really improves their land holding cost. Some degree of education, therefore, is necessary. This is something which we must start at the Panchayat level itself. The Government must start a panchayat level education programme to



teach the farmers about how it is in their benefit that they should not put hurdles in land acquisition for expressways and highways.

The other concern, I have personally remarked about it in the past, is that the NHAI did not have a full-time Chairman for many, many months. That is not something which is very good for an organisation of that size. It is still working at only 61 per cent of the sanctioned strength with a large number of vacancies at higher levels. It is recruiting officials under deputation quota. It is continuing to do that. Every now and then we hear that hundreds and hundreds of officers are on deputation, which does not give them the requisite loyalty to the organisation, to work overtime to make that organisation a great success.

In fact, a very few direct recruitments are happening at the level of GM which was not the case earlier.

Now, I come to the arbitration cases in NHAI. It is a matter of great concern and I am personally aware of this. I am a Counsel myself. The amount of claims pending, under arbitration, has risen to nearly 90,000 crores – Rs. 88,100 crore, plus climbing. When this Rs. 90,000 crore is locked in arbitration, it does two things. It firstly locks up a huge amount of public money and also, it literally bankrupts concessionaires who are then locked to these arbitrations and who are not able to do further projects. So, this becomes a matter of concern. I think, the Government must seriously look at bringing in some law for these kinds of infrastructural projects and infrastructural sectors. Perhaps, there can even be a fast-track arbitration which can cut through the normal arbitration procedure that this country or this Parliament has put in place.

I am sorry. How much time do I have, hon. Chairperson?

**HON. CHAIRPERSON:** How much time do you require?

**SHRI PINAKI MISRA:** Hon. Chairperson, if it is possible, another five minutes.

**HON. CHAIRPERSON:** Three minutes.

**SHRI PINAKI MISRA :** I am grateful to you, Sir.

Now, the other point of great concern that the States have is the Central Road and Infrastructure Fund, which is a funding for the State Governments. The allocation of state roads from the CRIF in 2022-23 is estimated at Rs. 250 crore, while the RE was Rs. 295 crore. So, that has also come down. Although it is a paltry R.E. figure, even then, that paltry R.E. figure has further been slashed and the road projects pertaining to only ten States/UTs, have been approved under the Head 'Scheme of States Finances from CRIF'. This is very disappointing in such a large country. If NHAI and the Ministry are going to have this kind of shortage of funds from the CRIF, again, I believe, the Ministry must look at getting innovative means of financing for something like the CRIF. It can be done.

If the Finance Ministry and the Ministry concerned put their heads together and if you give them the incentives, I am sure that there is a great and a large amount of public money that is locked away needlessly which can easily flow into this sector. You only have to think up new ways of getting money and incentives. This is the best way.

Another area of some concern for me is that since 2017-18, the allocation for state roads has also substantially been decreasing. It was Rs. 677 crore in 2017-18 and today, it is Rs. 250 crore in 2022-23. The States are being short-changed continuously in this regard. This is again a matter of great concern for States like Odisha, which has the potential. That one area or that one mining belt between Paradip, Barbil and Keonjhar, has the potential to literally wipe out the entire debt of NHAI in two years or three years. ... (*Interruptions*) That is right. The CRIF was, in fact, part of NHAI which has now been hived off. I am grateful to my distinguished colleague. I do not know whether this is something that should have been done at all. I think, Dubey Ji is right that this is something that should have been revisited.

The expenditure on a scheme on women's safety has been decreasing again particularly under the Nirbhaya Framework. This is a very sorry state of affairs. Hundred crore of rupees were allocated for women's safety in 2021-22. Out of this, only 33 per cent was utilised. So, even that paltry amount, that is, 33 per cent, was utilised. In 2020-21, Rs. 139 crore was the actual expenditure because actually, the Centre cannot help as many of the States have not opted for this scheme under the Nirbhaya Framework. This year's Budget Estimates now only provide for Rs. 20 crore for schemes on women's safety. I think, this is not fair to the women of this country.

Mr. Chairperson, I would like to make a couple of last points. The Ministry has allocated Rs. 2,586 crore towards maintenance of roads and highways, which is seven per cent less than the Revised Estimates on maintenance in 2021-22.

In both the years of 2018-19 and 2019-20, the actual expenditure on maintenance was less than sixty per cent of the Budget Estimates. This does not speak well for the situation of maintenance. I do not why the full amount allocated is not being spent on maintenance. This again speaks poorly for the man-management as well as the interface with the concessionaires that the NHAI and all these other major organisations here are looking at.

The Ministry has managed to spend just eleven per cent more than the Budget Estimate of 2021-22. This is something that the Standing Committee again has highlighted as far as utilization figures are concerned. Many of the heads are under-funded and under-utilized and that is again a matter of concern.

On a personal level - and this is something I think all shades of MPs in the House will agree - the mechanical devices which the concessionaires have put up at these toll booths are woefully inadequate and woefully poor.

Speaking for myself, the Members of Parliament have been fortunate. We get these smart cards which are supposed to have seamless drive through. Fifty per cent of the times, my smart card in my car does not work. Therefore, there has to be some halt. Somebody has to come out, put a manual machine there and get the car moving. Invariably, this has happened with the MPs. With the smart cards, it has happened fifty per cent of the times. Very often, when I am on clients' expense, I go out in taxis etc to other States to attend other High Courts and that is almost eighty per cent of the times. Eighty per cent of the times, I have found that each and every car has to halt, which is supposed to be a smooth passage. It has to halt and somebody has to come out of the booth and has to start again the entire process manually. Therefore, I do not know why these concessionaires are not able to get start of the art equipment.

Mr. Chairman, I speak for everybody here. Never in my life have I seen this in the New York tunnels, for instance. In the German autobahn, never in our lives, have we ever had to halt for even a fraction of a second when we are driving through. The pass troughs are absolutely seamless. So, obviously, there is something wrong with the kind of systems that we are putting in place here. These are very antiquated systems.

So, with all these words, I would request the hon. Minister who is here to kindly look at some of these problems that I have flagged. Otherwise, as I said, at the outset, it is one of the success stories of this Government and may the success continue unabated.

I wish the Government well and, therefore, I raise my voice again once more in support of the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23.

**श्री गिरीश चन्द्र (नगीना):** सभापति महोदय, आपने मुझे सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूँ।

महोदय, आपके माध्यम से मैं सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र नगीना, जनपद बिजनौर, उत्तर प्रदेश की तरफ दिलाना चाहता हूँ। यह क्षेत्र अच्छी सड़कों के अभाव में बहुत पिछड़ा हुआ है। सरकार से मेरी मांग है कि इन सड़कों का सौन्दर्यीकरण और चौड़ीकरण किया जाना बहुत आवश्यक है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री को बताना चाहूंगा कि नगीना से अकबरपुर, किरतपुर मार्ग, नगीना से नहतौर जाने वाला मार्ग, किरतपुर से मण्डावर मार्ग का चौड़ीकरण, धामपुर-नहतौर से हल्दौर-बिजनौर मार्ग का चौड़ीकरण होना है। नूरपुर वाया नहतौर से कोतवाली मार्ग का चौड़ीकरण कराया जाए। मेरे क्षेत्र में सड़कों की वजह से बहुत परेशानी है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि इन सड़कों पर यदि माननीय मंत्री जी की कृपा हो जाए तो मेरे क्षेत्र का समुचित विकास हो जाएगा।

मेरे क्षेत्र में एक सड़क जसपुर, उत्तराखण्ड से स्योहारा होते हुए नूरपुर, चांदपुर, हस्तिनापुर मार्ग से सीधे दिल्ली को जोड़ने का काम करती है। इस मार्ग पर स्योहारा में रेलवे लाइन है और वहां ओवरब्रिज न होने के कारण, हमारे जो यात्री दिल्ली से सीधे उत्तराखण्ड को जाते हैं, उनको वहां काफी जाम का सामना करना पड़ता है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि वहां पर यात्रियों को आवागमन में सुविधा हो और जाम से निजात दिलाई जाए। इस मांग को मैं सदन में पहले भी कई बार माननीय मंत्री जी के सामने उठा चुका हूँ। मैं चाहूंगा कि इस बार माननीय मंत्री जी कृपा करके, अगर उस ओवरब्रिज को बनवाने का काम करें तो मैं

निश्चित रूप से उनको धन्यवाद ज्ञापित करना चाहूंगा। मेरे क्षेत्र में सरकार के द्वारा बिजनौर से नजीबाबाद और हरिद्वार के लिए नेशनल हाइवे बन रहा है। आपने यह बहुत अच्छा कार्य किया है, इसके लिए मैं सरकार को धन्यवाद दूंगा और कहना चाहूंगा कि उस मार्ग का चौड़ीकरण कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है। उस काम को तेजी से कराया जाए, ताकि लोगों को आने-जाने में असुविधा न हो और आवागमन प्रभावित न हो।

एक मार्ग हमारे संसदीय क्षेत्र में है, जिससे धामपुर से नगीना और नगीना से नजीफाबाद होते हुए, उत्तराखण्ड को जोड़ने का काम किया है। उस मार्ग पर भी कार्य चल रहा है। मैं चाहूंगा कि उस मार्ग को जोड़ने के लिए शेरकोट से एक रोड निकली है, अगर आप उस रोड का चौड़ीकरण कराने का काम करेंगे तो निश्चित तौर से हमारे क्षेत्र की सड़कों में काफी सुधार होगा और मुझे पूर्ण विश्वास भी है। मैं सरकार से मांग रखता हूँ कि इन सड़कों को प्राथमिकता के आधार पर चौड़ीकरण करके अतिशीघ्र बनवाया जाए, जिससे क्षेत्र की जनता के लिए आवागमन की सुविधा हो। मैं यही कहते हुए, अपनी वाणी को विराम देता हूँ।

**\*SHRI RAMULU POTHUGANTI (NAGARKURNOOL) :** I thank the honourable Chairman for allowing me to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways for the financial year 2022-23.

Roads are a symbol of our civilisation. It is an indication of our culture. Roads are the pillars of our country's development. About 90% of the 130 crore population of our country use roadways. Rs.1,99,108 crores have been allocated for this Ministry for the financial year 2022-23.

The State of Telangana is surging ahead in all sectors under the leadership of our Chief Minister Shri K. Chandrasekhara Rao and our State stands ahead in the development in our country. Our State stands at number one in development. There is a need to approve all the proposals sent by our State, which are pending with the Union Government.

As per the proposal sent by our State Government, the Central Government has approved the Regional Ring Road Project on 24.11.2016. This is the biggest ring road which has been proposed to provide better transportation facility, in and around the city of Hyderabad in Telangana.

This project will pass through Sanga Reddy on NH-161 and Narsapur, Toopran, Gajwel, Jaidevpur, Bhuvanagiri, Choutuppal on NH-65, north side of Hyderabad. The first phase of this project has been approved. Now, there is a need to notify the 185 km stretch of road on the southern side of Hyderabad. That is Choutuppal on NH-65 and Shad Nagar, Sanga Reddy on NH-65. Only when this stretch is notified, can the northern corridor be used. Therefore, the Central Government should take immediate steps in this regard by notifying the above mentioned stretch.

Some proposals to upgrade state highways to National Highways have been sent to the union government. But these proposals are pending with the government. The Choutuppal – Shad Nagar – Sanga Reddy, Mahbub Nagar-Nagarkurnool -Mananuru road falls under my Parliamentary Constituency, Nagarkurnool. Mahabubnagar to Nagarkurnool and Mananuru road goes up to the pilgrim centre of Lord Shiva, Srisailam. This road is in high demand. This is a State Highway which should be upgraded to a National Highway at the earliest.

Similarly, there are Kothakota-Atmakuru-Mantralayam, and Zaheerabad-Bidar, Karim Nagar-Kama Reddy-Ella Reddy-Pitlam, Jadcharla-Bijinepalli-Vanaparathi. Two more minutes, sir. I am speaking in Telugu; you are giving me less time. These stretches should also be converted as National Highways. Also, National Highway-167K, Kalvakurthi-Nagarkurnool, Kalvakurthi-Kollapur, Somasila-Nandyal, stretches connect to Tirupati Highway. This is 180 kms of road. Rs.1200 crores have been sanctioned by the Central Government. I appreciate the Government for this gesture. The DPR has been prepared. Tenders should be invited at the earliest so that works can commence soon. This stretch also comes under my Parliamentary Constituency.

Similarly, Kalvakurthi to Srisailam Road is presently in two lanes. This should be expanded to four lanes as there is heavy traffic on this stretch. Proposals for this stretch are being sent and I request the Ministry to approve the same. As requested by the Ministry, the State government has sent a proposal for upgradation of Mahbubnagar-Mananuru Highway. I request the Ministry to allocate a highway number for this stretch and start the work at the earliest.

The Union Government has approved in principle six laning of the Hyderabad-Bengaluru National Highway which is presently of four lanes. One minute, Sir. I request the Government, through you, to start that work as well. On Hyderabad-Bengaluru Highway, in Jogulamba Gadwal district, near Yerravelli X-roads, proposals have been sent for an under bridge. These proposals may be expedited.

Similarly on the stretch of Kodada-Nalgonda-Devorakonda-Kalvakurthi-Jadcherla, bridge construction near Charuguda is going on at snail's pace. That work should be expedited and completed at the earliest.

Today, Telangana state is surging ahead in all fields. If National Highways for our state are sanctioned generously, Telangana state under the leadership of Shri K. Chandrasekhara Rao will emerge as number one in our country. I thank you once again for giving me this opportunity.

Thank you.

**श्री गणेश सिंह (सतना):** सभापति महोदय, मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की वर्ष 2022-23 की अनुदान मांगों के समर्थन में अपने विचार रख रहा हूँ। वर्ष 2022-23 के लिए केन्द्रीय बजट से 1,99,00,108 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। यह अब तक का सबसे अधिक बजट है। वर्ष 2014 तक हमारे देश में

कुल 91,287 किलोमीटर सड़कें थीं। आज की तारीख तक 1,41,190 किलोमीटर सड़कें बन कर तैयार हो चुकी हैं। यूपीए के जमाने में 11 किलोमीटर प्रति दिन सड़क बन रही थी और अब वह बढ़ कर 37 किलोमीटर प्रति दिन के हिसाब से बन रही है।

यह अभूतपूर्व परिवर्तन हम लोगों को देखने को मिला है। सचमुच देश बदल रहा है। खराब सड़कों का युग समाप्त हो गया है। पूरब से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक सड़कों का पूरा जाल बिछा हुआ है। इसलिए मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, आदरणीय गडकरी जी और आदरणीय श्री वी.के. सिंह जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ और उनके प्रति धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ।

देश के समग्र विकास के लिए माननीय प्रधानमंत्री जी ने इस बजट में पीएम गतिशक्ति योजना लाया है, जो देश की आर्थिक समृद्धि और सतत विकास की दिशा में एक परिवर्तनकारी कदम है, उन्होंने इस पर फोकस किया है। उसमें सड़क, रेलवे, एयरपोर्ट, पत्तन, सार्वजनिक परिवहन, जलमार्ग, लॉजिस्टिक्स और अवसंरचना ये सातों इंजन एक साथ मिलकर देश की अर्थव्यवस्था को मजबूत करेंगे। यह कल्पना दरअसल आजादी के बाद से ही होनी चाहिए थी, जो आज तक किसी ने नहीं किया। प्रधानमंत्री जी का विज़न है कि देश के चारों दिशाओं में, सभी राज्यों का एक साथ समावेशी विकास हो और उस दिशा में उन्होंने काम शुरू किया है। कोई भी देश तभी आगे बढ़ेगा, जब उसकी कनेक्टिविटी मजबूत होगी और विभिन्न क्षेत्रों की कनेक्टिविटी मजबूत होनी चाहिए, चाहे वह सड़क, रेल, वायुयान, जलमार्ग की हो। इस बार केन्द्रीय बजट में पीएम गतिशक्ति को एक मास्टर प्लान के रूप में प्रस्तुत किया गया है। उसी के मुताबिक लगातार विस्तार का काम शुरू है। राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के तहत वर्ष 2022-23 में 25 हजार किलोमीटर सड़क बनाने का लक्ष्य तय किया गया है और इसमें से राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क में 20 हजार करोड़ रुपये धनराशि भी जुटाई जाएगी। पहले ऐसा कभी नहीं हुआ था।

मैं पूर्वोत्तर के राज्यों की बात करना चाहूँगा, जहाँ पहले सड़कें थी ही नहीं। आज पूरे पूर्वोत्तर राज्यों की राजधानियों को सड़क, रेलमार्ग और वायुयान से जोड़ने का नेटवर्क शुरू हो गया है। ईटानगर तक फोर लेन सड़क 167 किलोमीटर की बन रही है और कुल 4,784 किलोमीटर की, मैं उसका उल्लेख कर रहा हूँ। नुमालीगढ़-डिब्रुगढ़ फोर लेन रोड 4,017 करोड़ रुपये की लागत से 183 किलोमीटर की सड़क बन रही है। दिल्ली-मुम्बई एक्सप्रेस हाइवे, जो 1380 किलोमीटर का है, यह 98,300 करोड़ रुपये की लागत से बन रहा है और लगभग इसका काम भी पूरा होने वाला है। बंगलुरु-चेन्नई एक्सप्रेस वे, जिसकी लागत 16,730 करोड़ रुपये है, यह 262 किलोमीटर लम्बी है। यह कार्य भी वर्ष 2024 समाप्त होते-होते पूरा हो जाएगा।

दिल्ली-देहरादून आर्थिक गलियारा 329 किलोमीटर का है, यह 17,146 करोड़ रुपये की लागत से बनाया जा रहा है। इसी तरह से, कानपुर-लखनऊ एक्सप्रेस वे 4,183 करोड़ रुपये की लागत से बन रहा है और अब तक 63 किलोमीटर बनकर तैयार भी हो गया है। चेन्नई-सेलम गलियारा लगभग 9,681 करोड़ रुपये की लागत से बन रहा है। यह गलियारा 270 किलोमीटर का है। इसमें बहुत ही तेज गति से काम शुरू है। रायपुर-विशाखापतनम 464 किलोमीटर की है, जो 16,102 करोड़ रुपये की लागत से तैयार हो रहा है। अमृतसर-जामनगर एक्सप्रेस वे, जिसकी लागत 4 हजार करोड़ रुपये है, इसके निर्माण की शुरुआत हो चुकी है। दिल्ली-कटरा एक्सप्रेस वे 39,500 करोड़ रुपये की लागत से 670 किलोमीटर दूरी की सड़क का निर्माण किया जा रहा है।

वर्ष 2020-21 में एनएचएआई को 1 लाख 56 हजार 823 करोड़ रुपये मिले थे, वर्ष 2021-22 में 1 लाख 83 हजार 103 करोड़ रुपये मिले थे और इस बार वर्ष 2022-23 में 1 लाख 99 हजार 107 करोड़ रुपये का

बजट उपलब्ध कराया गया है ।

हमारा देश संयुक्त राज्य अमेरिका के बाद सड़क निर्माण के क्षेत्र में दूसरे स्थान पर आ चुका है । वर्ष 2009 से 2014 के बीच में, मैं बताना चाहता हूँ कि यूपीए के काल में मात्र 11,710 किलोमीटर सड़कों का निर्माण हुआ था । जब भाजपा की सरकार आई, तो वर्ष 2014 से 2018 के बीच में, 34,290 किलोमीटर सड़कें बनाई गईं । जैसा कि मैंने पहले कहा कि 11 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से सड़क बनाई जाती थी, जो बढ़कर अब लगभग 37 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से है । यह नई टेक्नोलॉजी के उपयोग करने का परिणाम है ।

महोदय, वर्ष 2020-21 में 13327 किलोमीटर सड़क का निर्माण किया गया । वर्ष 2021-22 में 3824 किलोमीटर नई सड़क का निर्माण हुआ, जो विगत वर्ष की तुलना में 36.5 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से बनाई गई है । भारत माला प्रोजेक्ट सबसे महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है । चार सड़क बुनियादी ढांचा परियोजना के लिए 45 सौ करोड़ रुपये दिए गए । असम, तेलंगाना, कर्नाटक और आंध्र प्रदेश की सड़कों के चौड़ीकरण का उन्नयन इस प्रोजेक्ट के माध्यम से किया जा रहा है । भारत माला परियोजना के प्रथम चरण के तहत दस हजार किलोमीटर की एनएचडीपी परियोजनाओं पर 34800 किलोमीटर की कुल लम्बाई में से 19363 किलोमीटर की सड़कें वर्ष 2022 जनवरी तक पूरी होने की संभावना है और लगभग पूरी भी हो चुकी हैं । इसी तरह से सड़कों पर जो दुर्घटनाएं होती थीं, उनमें बहुत गिरावट आई है क्योंकि सड़कें अच्छी बन गईं । नई टेक्नोलॉजी आ गई । मैं उदाहरण के तौर पर बताना चाहता हूँ कि वर्ष 2018 में 140843 दुर्घटनाएं हुई थीं और वर्ष 2019 में 137191 और वर्ष 2020 में घटकर 116496 हो गईं । यह इस बात का प्रमाण है कि कहीं न कहीं जो ब्लैक स्पॉट थे, उन स्पॉट्स को ठीक करने का काम हुआ है और यह अद्भुत है । सभी सांसदों के क्षेत्र में ब्लैक स्पॉट्स चिह्नित किए गए । सांसदों की अध्यक्षता में एक कमेटी बनी है । उस कमेटी का काम ही यही है कि जहां लगातार एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, उन जगहों को चिह्नित किया जाए, उन्हें कैसे ठीक किया जाए ताकि दोबारा दुर्घटनाएं न हों । यह बहुत अच्छा काम हुआ है ।

महोदय, हमारे मंत्री श्री गडकरी जी ने नए-नए तरीके से चाहे ड्राइवरों के लाइसेंस की बात हो, चाहे गाड़ियों की फिटनेस का मामला हो, जिन लोगों ने लाइसेंस यहां बनवाया है और विदेश में रह रहे हैं, यदि वे चाहें तो उनका रिन्युवल नहीं होता था । अब वे राजदूत कार्यालय में जाकर यदि फार्म भर देंगे तो उनका लाइसेंस रिन्यु हो जाएगा । ई-लाइसेंस बनाने का काम शुरू हो चुका है । मध्य प्रदेश में भी लगभग 58 सड़कें राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में हैं, उनका काम चल रहा है । कुछ का लोकार्पण भी हो चुका है । मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जो सड़कें समय पर पूरी नहीं हुईं, कहीं न कहीं उनके काम में जो विलम्ब हुआ है, उनकी देख-रेख जरूर करें । कुछ सड़कों की गुणवत्ता का भी मामला है । एक राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 30 है, जिसका लोकार्पण माननीय मंत्री जी ने किया था लेकिन वह सड़क उखड़ गई । मेरे पास फोटो है । ये सड़कें बड़ी कम्पनी ने बनाई थी । मैं उसका नाम नहीं लेना चाहता हूँ लेकिन झुकेही से लेकर बेला तक पूरी सड़क खराब हो चुकी है । हमारे यहां भारत माला परियोजना है, उसके तहत छह लाख करोड़ रुपये की लागत से 20 हजार किलोमीटर से अधिक के राजमार्ग पर जो कार्य चल रहा है, उसमें से एक हमारे यहां का भी है, जिसका मैंने उल्लेख किया है । इसी तरह से जो 30 ग्रीन एक्सप्रेस हाईवे बनाए जा रहे हैं । अयोध्या से चित्रकूट के लिए मैंने माननीय प्रधान मंत्री जी और मंत्री जी से निवेदन किया था कि उसे चित्रकूट से मैहर तक एक्सटेंड करने के लिए सैद्धांतिक सहमति हो चुकी है और मैहर से सतना उसके पहले चरण का टेंडर हो चुका है तथा काम भी शुरू हो गया है लेकिन कुछ मुआवजे की दिक्कत आ रही है । वर्ष 2013 का कानून है उसके तहत किसानों को मुआवजा नहीं मिल पा रहा है । इस वजह से किसान जमीन देने में दिक्कत कर रहे

हैं। मुझे लगता है कि माननीय मंत्री जी उसका परीक्षण कराएंगे तो अच्छा होगा। आज भारत माला परियोजना में एक सैद्धांतिक सहमति दो राज्यों को जोड़ने की सतना से सिमरिया और सिमरिया से सिरमौर और सिरमौर से जवा और जनार्दन मिश्रा जी सदन में बैठे हैं, उनका बहुत बड़ा क्षेत्र इससे जुड़ेगा और आगे प्रयागराज से जुड़ेगा। भारत माला प्रोजेक्ट-2 में है। हम चाहते हैं कि जल्दी से जल्दी उसका डीपीआर तैयार करके उसकी स्वीकृति के लिए भेजा जाए। बमीठा से सतना बेला तक और बीच में पन्ना, हमारे प्रदेश अध्यक्ष जी खजुराहो के सांसद हैं, उनके क्षेत्र में जंगल का क्षेत्र है, जहां सड़क नहीं बनाई गई है।

बाकी सड़क तो बन चुकी है, लेकिन वह क्षेत्र अभी भी छूटा हुआ है। उसका निर्माण कब तक पूरा हो जाएगा? इसी तरह से जो सतना का बाइपास है, उस बाइपास का काम भी अधूरा पड़ा हुआ है। चूंकि दो-तीन बार एक्सटेंशन हो चुका है, लेकिन अभी तक वह काम पूरा नहीं हुआ है। मैं चाहता हूं कि उस काम को भी पूरा किया जाए।

एक राष्ट्रीय राजमार्ग दमोह से नागोद के लिए था, उसमें भी काम बहुत धीमी गति से चल रहा है और कोरोना काल में तो पूरी तरह से बंद ही था। हम चाहते हैं कि उस काम की जल्दी शुरुआत की जाए। मैं माननीय मंत्री जी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जो राष्ट्रीय राजमार्ग है, वहां 40 किलोमीटर की दूरी पर कहीं न कहीं एक क्रेन और एक एम्बुलेंस की सुविधा होनी चाहिए।

सैद्धांतिक रूप से आपके आदेश हैं, लेकिन वह प्रेक्टिकली में हो नहीं पा रहा है। मैं चाहता हूं कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाए। जो फोर लेन बनी है, उस फोर लेन के बीचोंबीच जो सर्विस लेन है, जैसे मैंने झुकेही से बेला के बीच में बताया है, उसके लोकार्पण को डेढ़ साल हो चुके हैं, लेकिन वह सर्विस लेन नहीं बनी है। लोगों को आने-जाने में बहुत दिक्कतें हो रही हैं। मैं चाहता हूं कि सर्विस लेन का काम जल्दी हो जाए और गुणावत्ता पर हो जाए। अभी बहुत बड़ी संख्या में किसानों को मुआवजा भी नहीं मिला है। मैं चाहता हूं कि उसकी भी समीक्षा हो जाए, ताकि उनको मुआवजा मिल सके।

महोदय, मैं एक मांग जरूर करना चाहता हूं कि हमारे यहां एक बाणसागर डैम है। वहां पर फॉरेस्ट है, सेंचुरी भी है और बीच में बाणसागर का डैम है। मैं चाहता हूं कि जो बाणसागर का डैम है, वहां पर मार्कण्डेय आश्रम है। वहां एक ब्रिज बन जाए, जिससे जो टूरिस्ट आते हैं, उनको आने-जाने में सुविधा हो जाए। चूंकि वह राष्ट्रीय राजमार्ग में ही बन सकता है, राज्य सरकार उतना बड़ा ब्रिज बना नहीं सकती है। आपने नॉर्थ ईस्ट के तमाम राज्यों में इतने बड़े-बड़े ब्रिजेज बनाए हैं। जिस तरह से माननीय प्रधान मंत्री जी ने ब्रह्मपुत्र नदी पर 25 करोड़ रुपये की लागत से उस ब्रिज का शिलान्यास किया है, उसी तरह से मैं चाहता हूं कि वहां पर भी एक ब्रिज की स्वीकृति आपकी तरफ से मिल जाए।

अंत में, मैं एक ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर के बारे में कहना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी ने कहा था कि सभी सांसद चाहे तो अपने-अपने क्षेत्रों में एक ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर खोल सकते हैं। मैंने अप्लाई किया है और रूडी साहब जब कौशल विकास मंत्री थे, तो उसमें उन्होंने सिफारिश भी की थी। ... (व्यवधान) मैं चाहता हूं कि उसकी स्वीकृत कर दी जाए। मैं अनुदान मांगों का पूरी तरह से समर्थन करता हूं और माननीय प्रधान मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। वे देश को बहुत ऊँचाइयों तक ले जाने का काम कर रहे हैं। वे एक विजन से सभी क्षेत्रों का विकास, सभी तरह का विकास और सभी लोगों का विकास तथा 'सबका साथ, सबका विश्वास' लेकर काम कर रहे हैं। उनको बहुत-बहुत धन्यवाद।

**SHRI VINCENT H. PALA (SHILLONG):** Hon. Chairperson, I am very grateful to my party for giving me this opportunity to speak in this august House where I can raise my genuine concerns in



the discussion on Demand for Grant relating to the Ministry of Road Transport and Highways for the year 2022-23.

Sir, like many of my colleagues have said, this Ministry is a very important Ministry. As of March, 2019, there were 1.3 lakh kilometres of the National Highways and 1.8 lakh kilometres of the State Highways. Out of this, almost 60 per cent of the total goods were transported through these Highways with 85 per cent of total passenger traffic. Therefore, this Ministry of Road Transport and Highways is a very important Ministry.

But at the same time, I would like the hon. Minister to clarify it. There has always been a comparison between the UPA regime and the present regime. But many of the people do not know that there is a change in the formula for calculations of the highway construction system from a linear system to a length kilometre system. For example, during the UPA Government, if a 10-kilometre road was constructed, whether it was a 2-lane or a 4-lane, we said, it was 10 kilometres construction. But in the present system, a 10-kilometre road is constructed for 2-lanes, they say it is 20 kilometres construction; and for 6-lanes, they say, it is 60 kilometres construction.

So, I think, it is totally wrong to compare the UPA regime with the present regime as regards construction of highways.

My colleague had said that during the Congress time, the Government did not do well, but it is totally wrong because there is a change in the formula of calculation. In changing names also, the present Government is very famous. So, they should not take credit for all those things.

Rather if you see, out of 388 projects which had been allotted, not even half of them has been completed.

In terms of debt, the NHAI has got almost Rs. 3.3 lakh crore debt in it which is almost Rs. 63,300 crore per year. When this Government took over, investment from the private sector was almost 37 per cent. As of now, it is only seven per cent. So, there is a deficit of trust by the private parties as far as investment in the national highways is concerned.

So, they do not trust this Government. That is why, the investment is reduced from 37 per cent to seven per cent. In terms of borrowing, when this Government took over, the borrowing was only five per cent. But, as on today, the borrowing is 14 per cent. So, more liabilities than assets have been created by this Government. Not only that, the projects have been delayed. If you see the cost overrun, the Government has to bear more than Rs. 8,120 crore. It is only because there is delay in the projects.

If you look in terms of delays, the main delay is due to land acquisition. When the UPA Government was there, we used to pay almost Rs. 92 lakh per hectare but the present Government pays Rs. 3.13 crore per hectare for the land acquisition. So, there is an increase of 240 per cent in

terms of the cost in the last six years even though there is a lot of delay in the completion of these projects.

When it comes to road safety, I will be happy if the Minister takes note of this, in my constituency, in a span of 200 kilometers, there are 22 check gates. I will be happy if you initiate an inquiry. I have written a letter to the Minister to know why these check gates are there at almost every five or ten kilometers. There is a check gate and the police is there to collect money from the people. I used to drive my vehicle from Delhi to Shillong. I hardly see any check gates on the highways. When I raised this question in this House, they said that these check gates are illegal. How can they perform on the property of the national highways if they are illegal? If the officers and the Government are not involved, how is this happening?

Therefore, I request you to take an initiative to initiate an inquiry. A lot of accidents are taking place due to this. As of today, almost 1.5 lakh people have died because of these accidents. In my constituency, I have seen many a time accidents happen because of these check gates. During nights, these check gates are no more the check gates but become a place where they can loot the people or, I can say, they become ATMs for the Government. Therefore, I request you to take a serious note of this issue.

Some of my colleagues have said about the black spots. Around 3,996 black spots have been identified but you have rectified only 60 per cent of them. There are certain areas in every constituency. We have written to the Ministers. They have identified them.

We have written letters to the State Government to send it further to the Central Government about all these things. Unfortunately, up till now, this problem has not been rectified. This has caused a lot of traffic jams.

In my constituency, there are some proposed roads which have been approved in-principle. I have got a letter from the hon. Union Minister that the road has been approved in-principle. But I am told that the Minister has approved it whereas the ... \* has stalled these programmes. I have two very important roads, that is, from Nongstoin, it goes up to the border of Bangladesh and from Nongstoin, it goes right up to Guwahati to connect this road. This road has been approved in-principle but stalled, as they said, by the ... \*. The other road is from National Highway Dkhiah upto Halflong to connect Meghalaya ad Halflong. These roads were approved in-principle to be considered as national highway. That also has been stalled. So, I will be happy if you can, at least, clarify to my people why this has been stalled. Is there any scarcity of fund?

In the North-East, there is SARDP. The name is very good but actually, on the ground, they have not done any work because of paucity of funds. The capacity is over.

**18.00 hrs**

(Hon. Speaker *in the Chair*)

Also, I would say that road work is a challenge especially in the North-East. ... (Interruptions) Therefore, the sale of cement has to be increased. At least, the roads have to be in a good condition. Therefore, I would request the hon. Minister to specially take note of this so that the work is done at a fast pace in the North-East. We have almost 400 kilometres of road along the border. The condition of all these roads which connect the main land, the cities and the border, be it in Tura or Dawki, is very bad. I think, the funds for the repair of roads are insufficient. Therefore, overall, the present Government is doing very good marketing. But if we see the ground reality, this Government has failed in everything, especially as regards development of highways.

With these words, I conclude. Thank you.

**माननीय अध्यक्ष :** सभा की कार्यवाही, सोमवार, 21 मार्च, 2022 को प्रातः ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित की जाती है ।

**18.02 hrs**

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday, March 21, 2022/Phalguna 30, 1943 (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)

---

\* 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.

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

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

\* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6554/17/22

\* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6556/17/22.

\* Expunged as ordered by the Chair

\*\* Not recorded

\* Expunged as ordered by the Chair

\*\* Not recorded

\* Not recorded.

\* ... \*English translation of this part of the speech was originally delivered in Marathi.

\* Not recorded

\* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

\* English translation of the speech originally delivered in Punjabi

.

\* Not recorded.

\* Treated as laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Speech was laid on the Table.

\* Not recorded.

\* Not recorded.

\* Not recorded as ordered by the Chair.

\*...\* English translation of this part of the speech was originally delivered in Marathi.

\* English translation of the speech originally delivered in Telugu.

\*Not recorded.