

NT>

14.20 hrs.

Title: Further consideration and passing of the Control of National Highways (Land And Traffic) Bill, 2002 moved by Maj. Gen. (Retd.) B.C. Khanduri, AVSM on 13 December, 2002 (Concluded).

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up Legislative Business – Further consideration of Control of National Highways Bill.

Dr. V. Saroja was on her legs. She is not here now.

Shri Muniappa may speak now.

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, thank you very much for having given me an opportunity to participate in the discussion of this Bill. I also welcome the need for the passage of this Bill, to empower the National Highway Authority and Tribunal to deal and to solve the problems arising in the existing provisions of the Bill.

Unless and until we take up this work in a proper manner, we cannot complete this and it may even take decades to complete. That is why, the hon. Minister, Maj. Gen. Khanduri has taken up the work to deeply develop roads fastly, on both golden quadrilateral – north-south and east-west.

Under *Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana*, they are getting the projects from the States, to have complete connectivity to the villages in seven years. It is really a welcome decision taken by the Government. At the same time, the progress is also very good.

I would just like to suggest 2-3 points. I will not take much time of the House. The first important thing that I would like to mention here is that wherever we have a population of more than 25,000-30,000, we have to have a long-term plan for 50 years or so. We have to have coordination with the States and we should have ring-roads instead of one-side by-pass roads, at least up to the *tehsils* which can control the traffic which is coming inside the *tehsils*.

The second point is about conversion of Bangalore-Cuddapah road into a National Highway, via. Tirupati. This is an Inter-State road going through three States of Andhra Pradesh, Tamil Nadu and Karnataka connecting the coastal route from Chennai to West Bengal. If you connect, Bangalore-Cuddapah-Tirupati with the Chennai-Orissa-West Bengal route, it will be very good.

You have already taken up some roads in Karnataka for conversion and extension. Here too, I request you to take up one project. You already have the projects of extension of Highways No. 13, 206, 207, 209, 212 and 218 of about 1204 kms. Apart from this, you may kindly consider my proposal.

Thirdly, for maintenance of roads in Karnataka. The allocation that you have made is for Rs.3797 crore, but you have given Rs. 774 lakh during 2002-2003. It is very meagre for the maintenance of roads. I urge upon the hon. Minister to allot in the Budget of 2003-04, an amount of Rs.5000 lakh for the development of roads in Karnataka. This is the important suggestion of mine. I request the Minister to take up these things. I further request the Minister to expedite the proposals that are pending from Karnataka.

The fourth point is this. You have received proposals from Karnataka. Those proposals are in connection with National Highway no. 4. I request you to consider those proposals on top priority. Bangalore-Chennai Highway via. Kolar is highly traffic infested; and every day there is one casualty or more than 300-400 casualties are there in a year. So, I request the hon. Minister to consider the proposal of converting this into a four-lane road, on top priority.

The second one here is on the construction of divided four lanes carriageway on NH-4. The cost estimated is Rs.680 crore. This project is pending with the Ministry, the proposal of which was submitted on 21.10.2002.

A proposal, for about Rs.326 crore, regarding four-lane road from Bangalore towards Chennai – 100 kms. Via Kolar has already been submitted by the PWD Minister. It is pending with the Government. It should be cleared on top-priority basis. The Minister had also laid the foundation of some of these roads, when he visited the State last time. The work should progress on these roads.

I do not want to take much time of the House. I would request the hon. Minister to kindly consider my suggestions. We really appreciate the work undertaken by you and we support this Bill.

श्री महेश्वर सिंह (मंडी) : उपाध्यक्ष महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग भूमि एवम् यातायत नियंत्रण विधेयक, 2002 को 13 दिसम्बर को माननीय भूतल एवम् परिवहन मंत्री जी ने सदन में विचारार्थ प्रस्तुत किया है, जिस पर बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। महोदय, मंत्री जी ने इस विधेयक को प्रस्तुत करते हुए इसके उद्देश्य से सदन को अवगत कराया था कि जहाँ राष्ट्रीय राजमार्ग विकास के कार्यक्रम के अंतर्गत 60,000 करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया है, वहीं प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत लगभग ढाई हजार करोड़ रूपए खर्च हो रहे हैं। सड़कों पर अतिक्रमण और अवैध निर्माण दिन-प्रतिदिन एक समस्या बनती जा रही है। इसलिए इस प्रकार के ट्रिब्यूनल की आवश्यकता थी, जिसके लिए यह विधेयक लाया गया है। मैं इसका स्वागत करता हूँ। इस प्रकार के विधेयक आवश्यक हैं। परंतु विधेयक के अतिरिक्त मैं यह भी कहना चाहूँगा कि इससे पहले भी प्रांतों में रोड साइड लैंड कंट्रोल एक्ट है। अगर वहाँ के अधिकारी इसकी सही तरह से अनुपालना करते तो शायद यह समस्या इतनी विकट नहीं होती, जितनी आज है। जिन अधिकारियों के तहत नेशनल हाइवे होते हैं, वे समय रहते कार्रवाई न करें, तो उनके विरुद्ध भी कार्रवाई करने का, दंडित करने का प्रावधान होना चाहिए।

आज जहाँ राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण में मंत्री जी के नेतृत्व में निरंतर विस्तार हुआ है, सुधार हुआ है, वहाँ धनाभाव के कारण ट्रैफिक कंट्रोल की समस्या भी पैदा हुई है। कई राज्यों में इस प्रकार की समस्याएँ हैं। सड़कों के किनारे मोटर मैकेनिकों की दुकानें और ढाबे बना दिए जाते हैं, जिनके पास एक इंच भी जमीन अपनी नहीं होती। वे सरकारी जमीन कवर कर लेते हैं और इस तरह से नेशनल हाइवे और स्टेट हाइवे के ट्रैफिक बाधित होते हैं। मंत्री जी उत्तरांचल से आते हैं। इन्होंने कहा था कि आप ऐसी जगह का नाम बताएँ। मुझे उस जगह का नाम मालूम नहीं, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि आपके प्रयासों से बद्रीनाथ-केदारनाथ सड़क काफी अच्छी बनी है। लेकिन इस रूट पर ज्ञानी का ढाबा आता है। वहाँ यात्री खाना खाने के लिए रुकते हैं और इस कारण वहाँ रोज ट्रैफिक अवरुद्ध हो जाता है। इस बारे में आपको विचार करना होगा कि इस तरह से ट्रैफिक अवरुद्ध होने पर क्या किया जाए। हिमाचल प्रदेश में राष्ट्रीय उच्च मार्ग संख्या 21 है। यह चढीगढ़, स्वारघाट से लेकर मनाली तक है। इस राजमार्ग पर दो बड़े सीमेंट कारखाने बरमाना और दाड़ला घाट में हैं। इस नेशनल हाइवे का सबसे ज्यादा उपयोग ये बड़ी-बड़ी कम्पनीज करती हैं और ट्रैफिक में बाधा भी इन कम्पनीज के बड़े-बड़े ट्रक करते हैं, क्योंकि इस रोड के किनारों पर बने ढाबों पर खाना खाकर वहीं ट्रक रोककर इनके ड्राइवर सुख की नींद सोते हैं। इसको नियंत्रण करने के लिए कोई प्रबंध नहीं है, क्योंकि प्रदेश सरकार के पास सीमित साधन हैं। आप स्वयं एक्स सर्विसमैन हैं। मेरा सुझाव है कि क्यों न इस काम के लिए एक्स सर्विसमैन का उपयोग किया जाए। उनकी एक टास्क फोर्स बनाकर उनको ऐसी जगहों पर खड़ा किया जाए और जहाँ ज्यादा उद्योग हैं, जिनके बड़े-बड़े ट्रक चलते हैं, उनको भी चार्ज किया जाए और इस प्रकार जहाँ बड़े-बड़े ट्रक चलते हैं, वहाँ ट्रैफिक कंट्रोल करने के लिए इन एक्स सर्विसमैन की सेवा ली जाए, ताकि ट्रैफिक अवरुद्ध न हो।

यह बहुत आवश्यक है। मुझे विश्वास है कि आप इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

दूसरे, लोक निर्माण विभाग में आखिरकार नेशनल हाइवे को भी देखने वाले स्टेट के अधिकारी हैं। रोड साइड लैंड कंट्रोल एक्ट की जो बात मैंने कही है, वहाँ के अधिकारी अधिकांश प्रांतों में हैं। उनको अधिकार है कि कोई भी आदमी नेशनल हाइवे के सेंटर ऑफ रोड से 17 मीटर, अर्थात् लगभग दस मीटर की अगर सड़क होती है तो जो सात मीटर उसके अतिरिक्त जगह में कोई भी निर्माण नहीं कर सकता, यह रोड साइड लैंड कंट्रोल एक्ट कहता है। जो स्टेट हाइवे है, उसमें भी मैं अगर गलती नहीं कर रहा हूँ तो तीन-चार मीटर तक कोई निर्माण नहीं कर सकता। अधिकारियों की मिलीभगत से ही अवैध निर्माण होते हैं वरना क्यों नहीं उसी समय पुलिस को लाकर इन अवैध निर्माण को उखाड़ फेंका जाता? वे पहले अवैध कब्जा होने देते हैं, उसके बाद नोटिस देते हैं ताकि वे कोर्ट में जाएं, एडवर्स पजेशन का दावा करें और मजे से स्टे ऑर्डर लेकर बैठें और यही सब होना है तो माननीय सदन कितने भी विधेयक पारित कर ले, इस समस्या का समाधान नहीं होगा। इसलिए ऐसे अधिकारियों के विरुद्ध भी सख्त से सख्त कार्रवाई होनी चाहिए।

तीसरी सबसे बड़ी समस्या यह है कि इन राष्ट्रीय उच्च मार्गों पर कहीं भी शौचालय इत्यादि का कोई प्रबन्ध नहीं है। जो यात्री, ट्यूरिस्ट जाते हैं, वे जहाँ-तहाँ गाड़ी खड़ी करके शौचालय की तलाश करते हैं। फलस्वरूप वहाँ दुर्घटनाएँ होती हैं, जिनका उल्लेख आपने भी किया है कि 70,000 के करीब लोगों की हर साल सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु होती है। इसका मूल कारण यह है कि कहीं पार्किंग प्लेस नहीं बना है। जहाँ तक ढाबों की बात मैंने कही है, इस प्रकार के शौचालयों का निर्माण भी राष्ट्रीय उच्च मार्गों के किनारे उचित स्थान पर होना चाहिए। वहाँ जो भी अवैध निर्माण हैं, उसे हटाने के लिए कोई स्पेशल ड्राइव चलाई जाए। मैं जानता हूँ कि कई गरीब लोग अपनी रोजी-रोटी के लिए कहीं कास-पंक्चर की दुकान खोल लेते हैं, उनकी तरफ भी ध्यान दिया जाए और कोई न कोई उपयुक्त स्थान चयनित करके उनको री-हैबिलिटेड किया जाए लेकिन राष्ट्रीय उच्च मार्ग खुला रहे, इसकी व्यवस्था की जाए। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

SHRI AJOY CHAKRABORTY (BASIRHAT): Sir, we support this Bill which has been brought by the hon. Minister. No doubt, the intention of the Government is good. We also welcome the Government's decision to construct Golden Quadrangular. Though the intention of the Government is good, it is very difficult to implement it on all the roads. I would suggest that before the implementation of this Act, the Government should consult the State Governments. At the time of its implementation, they should also involve the local self-Governments like municipalities and panchayats. It is because serious problems will arise at the time of its implementation as thousands and thousands of people are living by constructing their own dwelling houses and pump sets within the road area. Not only that, there are so many legal business complexes and establishments which have been there for a long time. They have been living there even before this programme came into being. They are in possession of the roadside land. I would request that before removing these people, sufficient compensation should be given to them. Otherwise, people will go to courts and the courts would interfere. They will give interim orders and the work will be stayed which will hamper the public interest. So, before removing people who are living there by legally establishing their business complexes and the houses, sufficient compensation should be awarded to them.

Some people are also unauthorised occupants of the land. They are encroachers. They have no right to remain there. They are socially and economically very powerful. They just grab the land. They should be removed immediately.

Another problem is regarding the provision of drainage system on both sides of the road.

Otherwise it will cause serious water logging. I will give you one example. National Highway 60 is under

construction from Kharakpur in West Bengal to Balasore in Orissa. The project is being implemented under the Golden Quadrilateral Scheme. This has caused serious water logging. There should be a provision for drains. Otherwise the road will be damaged very soon due to water logging.

I would draw the attention of the hon. Minister to one more aspect. In the implementation of these road construction projects, the local poor people should be given employment opportunities and such other facilities. It would be a privilege for them to participate as workers in the implementation of these schemes.

We support this Bill and welcome the intention of the Government.

श्री प्रहलाद सिंह पटेल (बालाघाट) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं राष्ट्रीय राजमार्ग नियंत्रण विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, मैं मध्य प्रदेश से आता हूँ, जहाँ 4725 किलोमीटर राजमार्ग हैं। मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि चालीस साल में 2500 किलोमीटर और चार साल में 2500 किलोमीटर राजमार्ग बन गए हैं। आपने खण्ड-3 में राष्ट्रीय सम्पत्ति घोषित करने की बात कही है, लेकिन मूल बात कार्यान्वयन की है। राज्य सरकारों की गलतियाँ होती हैं, ऐसी बातें आपके ध्यान में भी आई होंगी। आपके बार-बार निर्देश के बाद भी राष्ट्रीय राजमार्गों पर साइन-बोर्ड नहीं लगे हैं। मेरा पहला सवाल है कि जब रोड का निर्माण होता है, तो तीन साल की गारन्टी होती है लेकिन अगर उसमें कोई गड़बड़ हो जाए, तो सुपरवीजन का काम राज्य सरकार या नेशनल हाई-वे अथॉरिटी का है। लेकिन ऐसा अनुभव में आया है कि वह काम पूरा नहीं होता है। ऐसी स्थिति में किस पर कार्रवाई होगी या किस की शिकायत होगी, कहीं कोई कार्रवाई देखने को नहीं मिलती है।

जहाँ तक गुणवत्ता बढ़ाने की बात है, मैं उदाहरण के लिए एनएच-69 का जिक्र करना चाहता हूँ। क्वालिटी कंट्रोल के लिए आपको कोई रास्ता निकालना होगा। मैं राज्य सरकार पर आरोप लगाता हूँ कि कहीं कोई कार्रवाई नहीं होती है। जैसे ही आप राष्ट्रीय राजमार्ग की घोषणा करते हैं, उन मार्गों के मेंटेनेंस का प्रबन्ध राज्य सरकार बन्द कर देती हैं और इस कारण मार्ग की जो दुर्दशा होती है, उसकी कल्पना आप नहीं कर सकते हैं। आपने राज्य को जो धनराशि उपलब्ध कराई है, पहले 40 करोड़ की राशि थी और अब 130 करोड़ रुपए दिए हैं, लेकिन इस राशि की उपयोगिता के बारे में आप विचार करें, तो आपको निराशा ही हाथ लगेगी। राष्ट्रीय राजमार्गों के प्रबन्धन का कहीं कोई प्रबन्ध नहीं है। आपने इस संबंध में कानून नहीं बनाया है, जिसके माध्यम से कार्रवाई के निर्देश हों।

अंत में, जहाँ तक ट्रैफिक को स्थाई रूप से या अस्थायी रूप से रोकने का सवाल है, मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्ग पर कहीं कोई पुलिया टूट जाती है, तो ट्रैफिक का डाइवर्जन किया जाता है। इस डाइवर्जन में राज्य सरकार की गलती है, क्योंकि जब डाइवर्जन होता है, तो वे मार्ग चलने के लायक नहीं होते हैं। मैं पुनः आपको बधाई दूँगा कि आपने धनराशि की व्यवस्था की है और जो काम 40 सालों में नहीं हुआ था, वह आपने चार सालों में कर दिखाया है। अगर आपने राज्य सरकारों द्वारा निगरानी के बारे में विचार नहीं किया, तो आपके प्रयास काल्पनिक रह जायेंगे, कागजों पर ही जायेंगे। इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (ADOOR): Mr. Deputy-Speaker Sir, I welcome the Control of National Highways (Land and Traffic) Bill, 2002 moved by the hon. Minister for Road Transport and National Highways Development. I am not going into the details.

As far as Kerala is concerned, the allocation of funds is very meagre in comparison to other States. There are only a few National Highways in Kerala whereas there are a number of roads which could be declared as National Highways. Though the Government of Kerala has proposed several roads to be declared as National Highways, yet the proposals are pending before the Ministry.

The allocation of fund for National Highways maintenance and reconstruction in Kerala is very meagre. Kerala is also not getting due consideration for golden quadrilateral super highways. Kerala has been neglected in the implementation of the *Pradhan Mantri Gramin Sadak Yojana*. The allocation made for this scheme is very low. Kerala Government has also sought assistance for the improvement of the State Highways. But the Ministry does not consider that in a serious manner.

The condition of the National Highway 208 deserves special attention. Action should be taken to remove curves and turnings between Shencottai and Punalur.

The stretch between Aryankavu and Thenmalai should be broadened. It is essential to have a bypass in the Kottarakkara-Punalur town. Reasonable compensation should be given to the owners of shops and other establishments when they are removed from the area. The road from Kundara to Quilon should be made four-lane. As the road at Ezhukone junction is very high, the approach roads on both sides have become very narrow. This should be examined to avoid the height of the road in Ezhukone. The railway overbridges at Aryankavu-Nedumbayikkulam and Valakkode-Punalur should be broadened as accidents have become frequent on NH. 208. Widening and re-construction is very much needed. The Government should ban the bringing of cattle from Tamil Nadu by road for slaughter as this is becoming a traffic hazard. ...(*Interruptions*) NH 20 is facing regular problems due to cattle.

Though Theni-Kollam National Highway has been announced, alignment has not been finalised nor construction started. There should be bypass roads at Adoor, Pandalam, Chengannur, Tiruvalla, Changanacherry and Kottayam towns. The railway overbridge at Mylom should be broadened. The portion from Kottarakkara to Kottayam in the proposed National Highway should be made four-lane as traffic jam and accidents are quite common in this route.

The Punalur-Muvattupuzha road should be declared a national highway at the earliest possible. The distance from Punalur to Muvattupuzha *via* Pathanapuram, Konni, Pathanamthitta, Ranny, Kanjirappally and Palai will be only about 120 kms. The hilly agricultural belt of Southern Travancore will get a new life if this is declared as a national highway. This will considerably help the Sabarimala pilgrims also. This road, which links many tourist spots, will also be a major link to the Kochi-Madurai and Thirumangalam-Kollam National Highway.

The Thiruvananthapuram-Shenkottai road also should be declared a national highway. This is a major road linking Kerala and Tamil Nadu. The distance from Thiruvananthapuram to Shencottai *via* Kattakkada, Aryanadu, Nedumangad, Palode, Kulathoopuzha, Thenmalai and Aryankavu will be only 150 kms. The demand to make this road a national highway is long standing.

PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA): Hon. Deputy-Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity to speak. My first request is that for a Bill of this magnitude and importance, the Business Advisory Committee should have given more time. Anyway, I will be very brief. I congratulate the hon. Minister for having brought this Bill. I support this Bill, but I have certain reservations and apprehensions about certain clauses of this Bill. One of them is regarding access to the national highways. In Kerala and in many other States, there are many village roads and State highways which are actually acceding through the national highways. Quite a large number of such roads are there in Kerala. When this clause is implemented by the authorities or when cases come before the Tribunal, the village or the *gram panchayat* authorities and State authorities should be consulted. In the Miscellaneous Clause 42, it is said that wherever any village headman, village accountant, village watchman or other village official becomes aware of some accident or some deformity or defect in the national highway, then it is the bounden duty of such person to inform the highway authorities.

But as far as these persons are concerned, they are under the control of the *gram panchayat* or the municipality or the local body as such. So, they will not be doing this duty as their bounden duty. There should be some coordination between these authorities and the National Highway Authorities so that the purpose of this legislation would be fully served.

Another aspect is regarding land acquisition. That process is undertaken by the State Governments and there is inordinate delay in that. The process of land acquisition is very time consuming. So, there must be some machinery by which we can bring down the time taken.

Regarding the loans that come from the World Bank and the Asian Development Bank, naturally consultants would be undertaking the work of preparation of estimates and also the supervision. That is what I am given to understand.

That is what I am made to understand. If I am wrong, I hope the hon. Minister will correct me. So, if that is the case, what is found is that all such estimates are actually boosted estimates. Commission is also given to the consultants on the basis of this estimate and so naturally it gets boosted. I would request the hon. Minister to take care of this point when replying to this legislation. ...(*Interruptions*)

Regarding my constituency, there is the Dharmadam bridge which is sixty years old, which is there on the National Highway No.17. It is in a very depressed condition. I have taken up this matter several times earlier. Instead of waiting for the Tellicherry-Mahe by-pass to materialise, this bridge should be taken up.

Another pending work is about the Palolipalam reconstruction work. It is also a by-pass on the National Highway No.17. The reach between Chengottukavu and Nandi is 11 km. in my constituency. I shall be giving the details later on to the hon. Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes, you can give the details later on.

PROF. A.K. PREMAJAM : I am not going into the details now. I am winding up after making just one point.

There is no coordination among the various agencies like the Water Authority, Electricity and Telecom Authorities while these important roads are dug up by them. There should be some Coordinating Authority or Agency to see that once the road is constructed, it is not dug up or spoiled.

Next, the contractors or the consultants, who execute the work, are not actually doing it in a superb manner as is expected of them. The standard of work is not that good. Potholes and cracks appear just a few months after the construction is completed. This point should also be taken up with the monitoring agencies.

With these words, I conclude.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri A. K. Panja to speak now. You know the time constraint. You have seen it just now. You have only two minutes to speak. You will have to stick to it.

SHRI AJIT KUMAR PANJA (CALCUTTA, NORTH EAST): I take note of that. I would appreciate it.

Sir, roads or railways are the arteries and veins of our country. It is well known. It appears from the record that there are 58,112 kms. of State and National Highway roads and 32.5 lakh km. of State and rural roads. My first request to the hon. Minister is that the existing roads should be put in order.

In respect of most of the roads, not only unauthorised people are encroaching upon them but also shops are built up and the district administration does not take any steps whatsoever. Therefore, will the hon. Minister – the hon. Minister should, in my submission – involve the district administration, the District Magistrates, the Superintendents of Police to see that unauthorised construction does not take place?

In West Bengal, most of the National Highways are in great disorder specially NH-34 connecting Calcutta with North Bengal. I had been to Purulia last week-end. It is well known that Purulia is under-developed and it has been declared as such since Independence. The road in that area is in such a bad condition in the National Highway (NH-32), State Highway and the Rural ways that it is difficult to travel. So, I hope the hon. Minister will have a special look at it and he will answer as to what is being done for developing it.

Coming to the North-East, road is the only way out for the people. There is no railway link almost everywhere. The only way are the roads. Sikkim has been brought in the other day by amending the North-Eastern Council Act. There should be four-lane way. It will improve the traffic system, movement of people, vehicles and goods and also tourism. Similar is the position in Assam and Tripura where scanty railway lines are there. Further, roads are in extremely bad conditions whether they are from South to North or other side.

I had occasion to deal with Bangladesh. If the road from Calcutta to Dhaka in Bangladesh and also from Dhaka to Agartala (Tripura) India is connected immediately, there would be a connection established from Tripura directly. This is my request. Coming all the way in a circuitous way is extremely difficult. This will also open the way to NE States in the Hills.

I would also request the hon. Minister to take care of illegal parking. I would request you to visit and enter Calcutta from the G.T. Road one day. The three-lane illegal parking by the lorries, which want to enter Calcutta, is creating problem. It is so because there is a prohibition not to enter the city before 8 p.m. or 10 p.m. So, kindly make a study of it and make special provision if at all it is necessary by making a parking zone away from N.H.

I would like to mention one more thing here. In the contract which is being given to the contractors for construction of roads, the hon. Minister should include a provision on the following. The planting of trees must start immediately as soon as the road is constructed. The marking of kilometres, curves and other dangerous places which is being put up (now only about 10 ft. from the dangerous spot), should be done properly so that the truck drivers and others can easily understand. Then, there should be proper indications given on the side of the road about STD Booths, eating places, Medical Centres and Petrol Pumps. The best example for this was the work done by Shri Bansi Lal in Delhi-Chandigarh road and, I think, that will give some idea as to how to do these things.

SHRI K.A. SANGTAM (NAGALAND): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity and, that through you, I would like to make a plea to the hon. Minister. I have discussed with him and have written to him in the past and he has categorically stated that, if the State Government of Nagaland so recommends, the National Highway which is to be constructed on the international border may be considered.

Sir, the proposed National Highway connecting NH-150 at Jesami with NH-37 at Sibsagar has a total road length of approximately 490 kms. will require an investment of Rs. 343 crore at 2002 price level. This highway will serve the people of Mon and Tuensang districts which are the two most backward districts of the State. The rich cache of mineral deposits which exist along the ophiolite belt of Kiphire, Wazeho, Pokhpur and Nimi are limestones, nickel, cobalt, chromium, copper, zinc, magnesite, marble of exquisite quality have been identified along with the recently discovered platinum can be explored for economic upliftment of this region. This road can open myriad opportunities in the field of trade and commerce for both the State and our country with our neighbours Myanmar, China, Thailand and Singapore. I would therefore request the hon. Minister that this matter should be taken up immediately.

Sir, I am all for this Bill, but certain features have not been incorporated in the Bill. The roads which are crossing through the villages, towns and cities have to be elevated overhead because the traffic on these highways are fast moving. As rightly pointed out by one of our colleagues the hospitals, motels, restaurants should be constructed along these highways, also mobile police force and a trained work force have to be employed on these highways so that the traffic is given smooth passage and everybody enjoys travelling on these roads.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The hon. Minister will reply now.

PROF. UMMAREDDY VENKATESWARLU (TENALI): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would like to speak for only one minute.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Prof. Ummareddy Venkateswarlu, I called your name, but you were not present in the House at that time.

Mr. Minister, can I give one minute to each hon. Member who wants to speak?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI): Yes.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Prof. Ummareddy Venkateswarlu, I give you one minute now. Please be brief.

PROF. UMMAREDDY VENKATESWARLU : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank you very much for having given me this opportunity to speak on this Bill. I support the Control of National Highways (Land and Traffic) Bill, 2002. This Bill really facilitates speedy and early acquisition of land and also the creation of the tribunal will address several problems that come up from time to time.

I would like to raise one pertinent question regarding the State of Andhra Pradesh. The Government of Andhra Pradesh has sent as many as 17 proposals for conversion as National Highways and they are pending with the Government of India. The proposals include the extension of NH-214 which is one of the very important aspects. The proposal is regarding extension of NH-214 from Pamarru to Ongole, touching Challapalli, Pulligaddah, Penumudi, Repalle, Bapatla and Chirala and it, once again, joins NH-5. In this connection, several representations were made right from 1991 onwards to successive Ministers. A representation in this regard was given to the hon. Prime Minister also by all the Members of Parliament from Andhra Pradesh. Our Chief Minister has also written letters and the Minister of Roads and Buildings of the Government of Andhra Pradesh has called on the Surface Transport Minister for this purpose.

Sir, I would also like to remind, at this juncture, that the hon. Speaker also spoke to the present Surface Transport Minister in his chamber on this matter and it has been written to me by the Surface Transport Minister that this would be considered during the Tenth Five-year Plan along with such proposals received from other States. Since the Tenth Plan is in operation now, I would request the hon. Minister to kindly take up the extension of NH-214 from Pamarru to Ongole, which includes the construction of a bridge across the river Krishna between Pulligaddah and Penumudi.

श्री प्रमुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : उपाध्यक्ष जी, चूंकि आपने समय निर्धारित कर दिया है इसलिए मैं सिर्फ दो-चार बातें कहकर अपनी बात समाप्त करूँगा।

राष्ट्रीय राजमार्ग जो खासकर देहाती इलाकों से गुज़रते हैं, वहां सड़क के किनारे दोनों तरफ बहुत सी दुकानें लगी रहती हैं और जहां-तहां यदि किसी व्यक्ति का घर है तो वह चाहता है कि सामने वाली ज़मीन को हम अपने कब्ज़े में कर लें। इसके लिए वह वहां एक हनुमान जी की मूर्ति खड़ी कर लेता है यानी लगता है कि हनुमान जी एनक्रोचमेंट ऑफिसर बन जाते हैं। मूर्ति खड़ी करके उस ज़मीन को वह दखल कर लेता है। उस जगह पर चाय और पान की दुकान होने से सड़क बिल्कुल जाम हो जाती है। जाम होने के बाद वहां घटनाएं या दुर्घटनाएं बराबर घटती रहती हैं। वैसी स्थिति में माननीय मंत्री जी को राज्य सरकार से इस संबंध में वार्ता करके जिस समय वहां पर मूर्ति रखने की शुरुआत की जाती है, जमीन घेरने का काम किया जाता है, उस समय सरकार को निर्देश देना चाहिए और उस स्थिति से निपटने के लिए पहले से सतर्क रहना चाहिए। सड़क के किनारे जो चाय पान या अन्य तरह की दुकानों को रखकर जो सड़क को कनजैस्टेड किया जाता है, उससे जब तक बचाव नहीं होगा, इन सड़कों पर दुर्घटनाएं रोकने की कोई गुंजाइश नहीं होगी।

दूसरा हम बताना चाहते हैं कि जब से ये मंत्री बने हैं, कोई नया राष्ट्रीय राजमार्ग वगैरह तो नहीं लिया है और लेने की स्थिति में भी नहीं हैं। लेकिन इसके पहले भी जो राष्ट्रीय राजमार्ग बने हैं, उनकी दुर्दशा हो रही है। बिहार में जो सड़कें हैं वे मत्स्य पालन के लायक हैं मगर अब तो राष्ट्रीय राजमार्गों की भी वही दशा हो रही है। हमने मंत्री जी से व्यक्तिगत तौर पर मिलकर अनुरोध किया था, हालांकि इन्होंने आश्वासन दिया है।

उपाध्यक्ष जी, हम दो-तीन सड़कों की चर्चा करना चाहते हैं। जिस समय नीतीश कुमार जी इस विभाग के मंत्री थे तो उन्होंने छपरा से गोपालगंज बाया सीवान लिंक राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में स्वीकृत किया था जो उत्तर बिहार को जोड़ने वाली मुख्य सड़क है। उस सड़क को मंत्री जी देखेंगे तो सब लोगों के तो माथे से पसीना आता है, आपके पैर से भी पसीना आने लगेगा। **वे** (व्यवधान)

हम तो बोल नहीं रहे हैं, खाली बात बता रहे हैं। अगर भाण देते तब आप घंटी बजाते! हम बात कहकर अपनी बात बंद कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने वेंकटेश्वरलु जी को देखा, एक मिनट में बात खत्म कर दी।

श्री प्रभुनाथ सिंह : इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि उस तरह की स्थिति बड़ी खराब है। दूसरी सड़क है हाजीपुर से गाजीपुर के बीच जो दो प्रदेशों को जोड़ती है। आपका प्रदेश कटकर भले ही उत्तरांचल हो गया है मगर कल आप भी उत्तर प्रदेश के रहने वाले थे। वह सड़क उत्तर प्रदेश से लेकर मुख्य बिहार के मार्ग को जोड़ती है। उसकी स्थिति भी बद से बदतर हो गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 101 के विषय में हम मंत्री जी से मिलकर भी कह चुके हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग 101 में कुछ पैसा आपने दिया है वह तो ठीक है। दूसरा आपने कहा था कि हफ्ते दस दिन में 31 से लेकर 45 प्रतिशत तक पैसा मुक्त करने वाले हैं और तीसरी किस्त आपने कहा था कि फरवरी में मुक्त करने के लिए। हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि राष्ट्रीय राजमार्ग 101 वाला इलाका बाढ़ का इलाका है और बाढ़ में सारी सड़क क्षतिग्रस्त हो गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग होने के कारण बिहार सरकार उसमें मरम्मत का पैसा भी नहीं देती है। देगी भी नहीं, चूँकि राष्ट्रीय राजमार्ग है और आपके यहां से पैसा नहीं जा रहा है। बाढ़ के समय उन सड़कों की स्थिति क्या होगी? मंत्री जी से हम व्यक्तिगत अनुरोध कर चुके हैं। हम आपके माध्यम से अनुरोध करते हैं कि राष्ट्रीय राजमार्ग 101 के लिए शीघ्र पैसा मुक्त करें ताकि उसका निर्माण हो सके। **ॐ!** (व्यवधान)

एक बात और कहकर हम अपनी बात समाप्त करते हैं, ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Prabhunath Singh, this is too much. You should not take this much time.

श्री प्रभुनाथ सिंह : वहां धरना चल रहा है, बिहार में लोग धरने पर बैठे हुए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप यहां धरना कर रहे हैं, हमारे सामने।

श्री प्रभुनाथ सिंह : हम धरना नहीं कर रहे हैं। हम आपसे आग्रह कर रहे हैं कि राष्ट्रीय राजमार्ग 77 पर धरना चल रहा है। वहां की समस्या को समझकर मंत्री जी जल्दी से उस काम को करवाएं ताकि वह धरना समाप्त हो।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

* *Expunged as ordered by the Chair*

1500 hours

SHRI P.R. KYNDIAH (SHILLONG): Mr. Deputy-Speaker Sir, the hon. Minister is fully aware of the various issues that we have brought before him on the question of transportation network. In fact, all the Members of the North-East have signed a petition, particularly, with regard to the East-West Corridor Project under the National Highway Development Programme.

I would like to bring to his notice, particularly, about something that has become some sort of discrimination. We have mentioned in our petition that a 300-km spur-line may be added from Jorabat near Guwahati to Silchar via Shillong, as in the case of the North-South Corridor from Kashmir to Kanyakumari, which has a 360 kms. spur-line from Salem in Tamil Nadu to Kochi in Kerala. This would be along National Highway Nos. 40, 44 and 53 and would pass through Meghalaya. We would like to have a fair deal on this.

Secondly, the spur line to Silchar will also open up the Barrak Valley, Mizoram and Tripura. It will open up the entire North-East to the Southern portion.

Now, I would also like to make a mention that we have suggested that from Naogong to Ledo will automatically take up the old road which was used during the War time. It will connect to Southern China in Kuming, Yunnan district.

The third point, which is very important is that the hon. Minister is aware that India is a signatory to the Transportation Network Programme in November 2002 with five South-East, namely, Asian countries, Thailand, Vietnam, Laos, Cambodia and Myanmar. They have launched the Mekong-Ganga Linkage which will undertake to develop transportation networks in the entire East-West Economic Corridor project and the Trans-Asian highway. This will bring together the land mass of the North-East, with Myanmar, with the South-East Asian countries and with Southern China. I think, this is very important. It will be funded by the Asian Development Bank, so there is no dearth of fund. He can have this road network done like, as it was mentioned with Bangladesh also, it can come to Tripura and open the North-East.

SHRI E. PONNUSWAMY (CHIDAMBARAM): Sir, I congratulate the hon. Minister for bringing the Control of National Highways Bill 2002. The National Highways right from Chennai to Kanyakumari, more specially the segment where I travel from Chennai to Chidambaram, Ulundurpet up to Trichi can be taken care. I only wish that the four-lane road from Chengalpet to Tindivanam, should be completed at the earliest. The work is going on but at a snail's pace. I request the hon. Minister to look into this personally.

Secondly, I have been travelling to my constituency for the last three years by road. But now I have decided to travel by train because I am not able to travel by road. I only wish and pray that our hon. Minister should have a journey with me from Chennai to my constituency on road. Of course, every hon. Member is privileged to request like that, but I only feel that the hon. Minister should come to know the physical strain which I feel while travelling on the road for about 200 kms. He knows the problem, but still I request him to kindly take care of all the roads, particularly those that I have mentioned.

Especially after the recent rains, some roads are not motorable or even walkable. I would request the hon. Minister to concentrate especially on the four-lane from Chengalpattu to Trichy, at least up to Tindivanam; and also the stretch of road from Vikrandi to Neyveli via Panruti and Kolianur Road. These are in very pathetic condition. I would request the hon. Minister to kindly look into this matter personally.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Mr. Minister.

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Sir, please allow me to speak for only one minute. ...*(Interruptions)*

MR. DEPUTY-SPEAKER: He is a member on the Panel of Chairmen. He has to come and relieve me now.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, the National Highway, NH-32, connecting Bokaro with Tatanagar passes through Purlia district of West Bengal. I think, this is the worst National Highway. The Government of West Bengal has already sent a proposal for strengthening and widening of NH-32 in the district of Purlia. I would request the Minister that the proposal, which the Government of West Bengal has sent, for strengthening and widening of NH-32 should be approved, sanctioned, and fund should be made available so to that not only undertaking repair work but also strengthening and widening of this particular National Highway is taken up immediately.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Mr. Minister. Please be brief. The hon. Minister should also be brief because we have to take up other Bills also.

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के राज्य मंत्री (मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी) : =पाध्यक्ष जी, इस बिल पर बहुत सारे सदस्यों ने अपने विचार 13 तारीख को और आज रखे हैं। मैं उन सबका बहुत आभारी हूँ कि उन्होंने इस बिल का समर्थन किया और इसे उपयुक्त बिल बताया। इसके साथ-साथ उन्होंने इस बिल को इम्प्लीमेंट करने के लिए अपना आशीर्वाद भी दिया। काफी वक्ताओं ने कहा कि इम्प्लीमेंटेशन में मुश्किल आयेगी, उसमें भी मैं सबका सहयोग चाहूँगा।

इस बिल का जो उद्देश्य है, उसको मैं दोहरा रहा हूँ। The aim of this Bill is to prevent encroachments and to remove the existing encroachments so that the roads, which are constructed with so much of efforts and money, are fit to be used for the purpose for which they are meant.

मैंने अपने शुरु के भाषण में कहा था कि हम सड़कें बहुत बना रहे हैं। आप सबने भी उसका जिक्र किया है लेकिन उसकी पूरी क्षमता का उपयोग नहीं हो पा रहा है। इसलिए बहुत जरूरी है कि हम अनाधिकृत अतिक्रमण को भविय में न आने दें और जो है, उसको इस प्रकार से हटायें ताकि सड़कें उपयुक्त हों।

उपाध्यक्ष जी, बहुत सारे वक्ताओं ने इस विषय में जो बातें कहीं, वे इस बिल से सीधे-सीधे संबंधित नहीं थीं। आपने समय का भी प्रतिबंध लगाया है, इसलिए मैं उन सब बातों का जबाव नहीं दे पाऊँगा। लेकिन सबसे बड़ी बात एक नया नेशनल हाईवे बनाने के बारे में आई। उसके बारे में अभी जो नीति है, मैंने आप लोगों को एक चिट्ठी लिखकर बताया था कि टैन्थ प्लान बनने के बाद यह निर्णय होगा। अब स्थिति यह है कि टैन्थ प्लान में जो डाक्युमेंट है, उसमें कहा गया है कि इतने ज्यादा नये नेशनल हाईवे बना दिये हैं इसलिए अभी इसकी गुंजाइश नहीं है तथा उनकी मैनटेनेंस के लिए भी पैसा नहीं है इसलिए उसके ऊपर रोक लगानी चाहिए। इसके लिए एक नीति बनायेंगे कि किस प्रकार से सही सड़कें बनायी जायें। नये नेशनल हाईवे बनाने के लिए भी कुछ न कुछ व्यवस्था रखी जाये। अब 21 तारीख को एन.डी.सी. की मीटिंग है। उसके बाद यह तय हो जायेगा। उसके बाद प्लानिंग कमीशन के द्वारा एक नीति बनायी जायेगी। अभी बहुत सारे सदस्यों ने कहा कि इतने-इतने प्रोजेक्ट लगे हुए हैं। किसी ने कहा कि 17 प्रोजेक्ट लगे हैं तो किसी ने इतने प्रोजेक्ट के बारे में कहा। हमने जून में सारे प्रोजेक्ट स्टेट गवर्नमेंट को वापिस भेज दिये हैं। उसके अंदर कुछ मानक बनाये गये हैं। **Certain norms have been sent to them. Based on them, as and when the ban is lifted, we will be able to decide on them. At the moment, the ban is not lifted.** मैंने आपको समय-समय पर बताया है कि पिछले तीन साल के अंदर नेशनल हाईवे बने हैं, उनमें एक चीज बार-बार आती है, अभी माननीय प्रभुनाथ सिंह जी ने भी कहा कि जो नये नेशनल हाईवे डिक्लेयर हुए हैं, उनकी हालत बहुत खराब है। मैं एक बात बहुत विनम्रता के साथ कहना चाहता हूँ कि जब हमने नेशनल हाईवे हाथ में लिये तब उनमें से कुछ सड़कों की हालत रूरल रोड जैसी थी।

एक रोड को ठीक करने के लिए एक करोड़ रुपये से सवा करोड़ रुपये आज लगते हैं। मैनटेनेंस के लिए 40 प्रतिशत पैसा, जो अधिकृत है, वही हमें मिलता है, सौ रुपये में से सिर्फ 40 रुपये मिलते हैं तो उसे कैसे इस्तेमाल किया जाए - यह हमारी समस्या है। कृपया आप इसे समझेंगे। (व्यवधान)

कुछ विशेष बातें माननीय सदस्यों ने कही हैं। मैं शिन्दे जी का बहुत आभारी हूँ। उन्होंने शुरू में इस बिल के बारे में, इसकी उपयोगिता के बारे में और इसकी जरूरत के बारे में विस्तार से बताया है। उन्होंने कुछ बातें कहीं, और माननीय सदस्यों ने भी कहा कि प्रदेश सरकार से बातचीत होनी चाहिए। हमारी बराबर कोशिश है।

लैंड ऐक्वीजिशन के बारे में बहुत सारे माननीय सदस्यों ने कहा है कि लैंड ऐक्वीजिशन के लिए हमको स्टेट गवर्नमेंट से सलाह करनी चाहिए। मैं आपको याद दिलाता हूँ कि लैंड ऐक्वीजिशन का प्रावधान है, हमको स्टेट गवर्नमेंट के थ्रू ही जाना है, हम अपने आप लैंड ऐक्वीजिशन नहीं करते, हम स्टेट गवर्नमेंट को कहते हैं, सब नोटीफिकेशन स्टेट गवर्नमेंट निकालती है और उनके माध्यम से मुआवजा तय होता है। वे बताते हैं कि हमको कितना पैसा देना है, उस मुआवजे को हम स्टेट गवर्नमेंट को देते हैं और फिर वे उनको देते हैं जिनकी जमीन है। इसलिए हम बिना स्टेट गवर्नमेंट के नहीं जाते। अगर इसमें कोई भ्रम है तो कृपया उसे दूर करें।

रघुवंश बाबू ने भी बहुत सारी बातें कही हैं लेकिन उन्होंने एक बात यह कही थी कि हम प्रदेश की सड़कों पर अपना अधिकार जमाना चाहते हैं। ऐसा नहीं है। यह बिल सिर्फ उन सड़कों के बारे में है जिनको केन्द्र ने ले लिया है, उनका मुआवजा दे दिया है या जब स्टेट गवर्नमेंट से हमको सड़क ट्रांसफर होती है तो वे उसका स्वामित्व हमको दे देते हैं। हम सिर्फ उन सड़कों के बारे में कह रहे हैं जिनका स्वामित्व केन्द्र सरकार के पास है। स्टेट गवर्नमेंट की सड़कों पर किसी प्रकार अपना स्वामित्व जमाना नहीं है। स्टेट गवर्नमेंट के अपने कायदे-कानून हैं। हमें आशा है कि वे भी अपनी सड़कों के लिए, स्टेट हाईवेज के लिए, मेजर डिस्ट्रिक्ट रोड्स के लिए ऐसा ही कानून बनाएंगे।

एक अच्छा सुझाव शिंदे जी ने दिया था कि एक रातीय लॉ बनना चाहिए ताकि पूरे देश में वह एक साथ लागू हो सके। अभी जो जगह बनती है कि सड़क के आसपास कितनी जगह छूटनी चाहिए, वह हर प्रदेश का अधिकार है, वे उसे लगाते हैं। किसी ने तीन मीटर छोड़ी है, किसी ने पचास मीटर छोड़ी है। इसलिए रातीय लॉ का सुझाव बहुत अच्छा है और हम कोशिश करेंगे कि इसके ऊपर सर्वसम्मति से बात हो।

टोल टैक्स के बारे में बात कही गई है। वह इससे संबंधित नहीं है लेकिन हम कोशिश कर रहे हैं कि जितना व्यवहारिक हो, उसे बनाया जाए।

एक सवाल श्री मेहताब ने हाईवेज और एक्सप्रेस वे के बारे में उठाया था। आपने जो डिक्लरेशन की डेफिनेशन दी थी, वह अपनी जगह सही है लेकिन इंडियन रोड कांग्रेस ने एक परिभाषा बनाई है जो हम पर लागू है और हम उसके मुताबिक चलते हैं। ब्रॉडली यह है कि एक्सप्रेस वे वह है जिसके अंदर The entry and exit points are identified at definite places. आप कहीं पर भी एक्सप्रेस वे में नहीं जा सकते और कहीं से उससे बाहर नहीं निकल सकते। रातीय राजमार्ग पर अभी यह व्यवस्था नहीं है। रातीय राजमार्ग पर कहीं पर भी जा सकते हैं और कहीं पर भी निकल सकते हैं। इसमें यह मुख्य फर्क है।

रघुवंश बाबू ने कुछ सड़कों के बारे में कहा था। आपने दो पुलों के बारे में कहा था। मैं आपकी, प्रभुनाथ सिंह जी और बिहार के अन्य माननीय सदस्यों को जानकारी देना चाहता हूँ कि हमने कुछ स्टेट हाईवेज कुछ साल पहले लिए थे जिनके ऊपर सात पुल अधूरे बने हुए थे और उनमें झगड़ा चल रहा था कि उसे बनाने के लिए कौन पैसा देगा। मैंने 8-10 दिन पहले 51 करोड़ रुपये की स्वीकृति सात पुलों को बनाने के लिए दी है जिनमें आपका पुल भी शामिल है, आपका भी शामिल है। (व्यवधान)

श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज) : वे हंगर स्ट्राइक पर बैठे हुए हैं। हम आपसे रिक्वेस्ट करते हैं कि आप अपील कर दीजिए। (व्यवधान) हम लोग कल भी गए थे। लोग जान गंवाने पर तैयार हैं। पुल की मरम्मत के लिए न आपके कोई अधिकारी जाते हैं, न पदाधिकारी जाते हैं। उनसे जाकर, बात करके कहें कि सरकार ने यह कर दिया है। (व्यवधान)

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी : हमने बिहार सरकार को सूचना दे दी है। जैसे आप बता रहे हैं, हम उस पर कार्यवाई करेंगे।

श्री रघुनाथ झा : अपने चीफ इंजीनियर को कहें, उनसे जाकर कहें कि हम इसकी कार्यवाही शुरू करने जा रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने जब आपका नाम बुलाया था, तब आप हाउस में नहीं थे और अब आप मंत्री जी के रिप्ले के बीच में खड़े हो जाते हैं।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी : महेश्वर सिंह जी ने भी कुछ अच्छे सुझाव दिए हैं। उन्होंने एक बात ऐकाउंटेबिलिटी की की है। (व्यवधान)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : उन लोगों ने अनशन किया हुआ है। अनशन तो खत्म करवाइए।

श्री रघुनाथ झा : उपाध्यक्ष महोदय, वहां लोग अनशन कर रहे हैं, वह अनशन तो खत्म करा दें। (व्यवधान)

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी : मैं लोक सभा में बोल रहा हूँ, इससे ज्यादा मैं क्या कर सकता हूँ। (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह : आफिसर तो आपके हैं, आप कहिये न।

श्री रघुनाथ झा : माननीय मंत्री जी, यहां से रिक्वेस्ट कर दें, वहां इनके पदाधिकारी जाकर, उनसे मिलकर वहां अनशन समाप्त करा दें। (व्यवधान)

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी : मैं लोक सभा में घोणा कर रहा हूँ, इससे ज्यादा मैं क्या कर सकता हूँ।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : हम बोल रहे हैं, इसीलिए वे इसका समाधान करा रहे हैं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Minister, you have to address the Chair. Please do not address hon. Members.

...(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record except the Minister's reply.

*(Interruptions) **

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी : माननीय उपाध्यक्ष जी, माननीय सदस्य अतिक्रमण रोकने की या हटाने की बात उठाई थी। हम भी बिल में जो व्यवस्था कर रहे हैं, वह भी प्रदेश के या किसी दूसरे अधिकारी से होगी, उनकी जिम्मेदारी अभी नहीं है। पहले वे अतिक्रमण करवाते हैं और बाद में हटाने की क्रिया करते हैं, इस बिल के तहत यह स्पष्ट किया जायेगा और एकाउण्टेबिलिटी फिक्स की जायेगी, हर

* Not Recorded

एक अधिकारी को एक सीमा दी जायेगी, उस सीमा के अन्दर अगर कोई अतिक्रमण होते हैं तो उसकी जिम्मेदारी होगी और एकाउण्टेबिलिटी उनके पर फिक्स की जायेगी, इसलिए उनके सुझाव को मैंने नोट कर लिया है। जब रूल्स बनेंगे तो उसमें इसे शामिल किया जायेगा।

इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए, माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं हाउस से प्रार्थना करता हूँ कि

सर्वसम्मति से इस बिल को पारित किया जाये।

SHRI AJIT KUMAR PANJA : Sir, if there is a time constraint, you may kindly ask the hon. Minister to reply to our points in writing.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Minister, you can give a written reply to all hon. Members who have raised important points. You may reply to all those suggestions given by hon. Members in writing.

...(Interruptions)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, the question is:

"That the Bill to provide for control of land within the National Highways, right of way and traffic moving on the National Highways and also for removal of unauthorised occupation thereon, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: *The House will now take up clause by clause consideration of the Bill.*

The question is:

"That clauses 2 to 50 stand part of the Bill."

s

The motion was adopted.

Clauses 2 to 50 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: *The hon. Minister may now move that the Bill be passed.*

MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI: *Sir, I beg to move:*

"That the Bill be passed."

MR. DEPUTY-SPEAKER: *The question is:*

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.
