

C O N T E N T S

**Sixteenth Series, Vol. III, Second Session, 2014/1936 (Saka)
No.13, Wednesday, July 23, 2014/Shravana 1, 1936 (Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
* Starred Question Nos.221 to 225	3-47
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.226 to 240	48-128
Unstarred Question Nos.1883 to 2112	129-714

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

PAPERS LAID ON THE TABLE **715-727**

**STATEMENT CORRECTING REPLY TO
UNSTARRED QUESTION NO.949 DATED
16.07.2014 REGARDING IMPLEMENTATION
OF NULM** **728-731**

STATEMENTS BY MINISTERS

(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 242th Report of the Standing Committee on Science and Technology, Environment and Forests on Demands for Grants (2013-14) pertaining to the Department of Space

Dr. Jitendra Singh

732

(ii) Hon. Prime Minister's visit to Brazil to attend BRICS Summit

Shrimati Sushma Swaraj

755-758

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

Cancellation of sitting of the House

733

MATTERS UNDER RULE 377

760-773

(i) Need to include certain castes in the list of Scheduled Castes/Scheduled tribes of Uttar Pradesh and provide all facilities to them

Shri Chhotelal

760-761

(ii) Need to check the quality of work done by the contractor of National Highway no. 33 between Ranchi and Barhagarh and to complete the four laning work within one year

Shri Ram Tahal Choudhary

761

- (iii) Need to raise the height and strengthening of embankments on Sikrahna Budhi Gandak river, and other embankments of Budhi Gandak river covering East Champaran, West Champaran and Muzzafarpur districts of Bihar
- Shrimati Rama Devi 762
- (iv) Need to permit continuation of traditional cultivation of opium and provide new licence for morphine and poppy seeds as per demand
- Shri Sudheer Gupta 763
- (v) Need to allocate funds for laying of Sitapur-Behraich new railway line in Uttar Pradesh
- Shri Rajesh Verma 763
- (vi) Need to set up Kendriya Vidyalaya in Janjgir-Champa Parliamentary Constituency, Chhattisgarh
- Shrimati Kamla Patle 764
- (vii) Need to construct new bridges by formulating a new Prime Minister Rural Bridge Scheme on the lines of Pradhan Mantri Gramin Sadak Yojana
- Shri Satish Chandra Dubey 764
- (viii) Need to release full quantity of water in accordance with the Yamuna river 1994 water agreement to Bharatpur district of Rajasthan
- Shri Bahadur Singh Koli 765
- (ix) Need to restore the stoppage of various trains at Mukeyria and Dasuwa in Hoshiyarpur Parliamentary Constituency, Punjab
- Shri Vijay Sampla 766

23.07.2014

- (x) Need to set up Kendriya Vidyalaya in Jalaun-Garota Bhognipur in Uttar Pradesh
- Shri Bhanu Pratap Singh Verma 766
- (xi) Need to introduce a bill to present racial discrimination against the people of North East region and to include subject matter of North East in the text books to raise awareness about the culture of North East
- Shri Ninong Ering 767
- (xii) Need to provide railway facilities in Kishanganj district, Bihar
- Shri Mohd. Asrarul Haque 768
- (xiii) Need to accord approval for night-landing facilities at Tuticorin Airport in Tamil Nadu
- Shri J. J. T. Natterjee 769
- (xiv) Need to provide compensation to the kin of the persons died due to lightning while working under MGNREGA in Shyampur, district Howrah, West Bengal
- Shri Sultan Ahmed 770
- (xv) Need for revival of Massanjore dam in West Bengal and Jharkhand and also to clean the rivers flowing through Birbhum Parliamentary Constituency in the State
- Shrimati Satabdi Roy 771
- (xvi) Need to upgrade Kalyan railway station into a state of art terminus with all modern facilities
- Dr. Shrikant Eknath Shinde 772

23.07.2014

- (xvii) Need to expedite approval to set up a campus of Indian School of Mines at Khammam in Telangana

Shri P.Srinivasa Reddy 773

ANNOUNCEMENT BY THE CHAIR 774

DEMANDS FOR GRANTS (GENERAL), 2014-15 774-1085

(i) Ministry of Road Transport and Highways

Shri Vincent H. Pala 775-777

Text of Cut Motions 778-779

Shri R.K. Singh 780-783

Shri G. Hari 784-787

Shri Sultan Ahmed 788-790

Shri Rabindra Kumar Jena 791-794

Shri Shrirang Appa Barne 795-796

Shri Kesineni Srinivas 797-800

Shri R. Parthipan 801

Shrimati Anju Bala 802-803

Shri Adhir Ranjan Chowdhury 804-808

Shri A. Arunmozhithevan 809

Shri P.R. Sundaram 810-812

Shri B. Vinod Kumar 813-816

Dr. Heena Vijaykumar Gavit 817-820

Shri P.P. Chaudhary 821-822

Shri Ajay Misra Teni 823-824

Shri Bhagwanth Khuba 825-829

Shrimati Rama Devi 830-838

Shri M. Murli Mohan 839-843

Shri Ganesh Singh 844-846

Shri A.T. Nana Patil	847-848
Shri Sankar Prasad Datta	849-850
Shri P. Kumar	851-856
Shri M. Udhayakumar	857-859
Shri Mekapati Raja Mohan Reddy	860-861
Shri Virender Kashyap	862
Shri T.G. Venkatesh Babu	863-865
Shri Ravindra Kumar Pandey	866-867
Shri Shivkumar Udasi	868-873
Shri K. Parasuraman	874-877
Shri Dhananjay Mahadik	878-879
Sadhvi Savitri Bai Phule	880-881
Shri P. Srinivasa Reddy	882-884
Shri Brijbhushan Sharan Singh	885-887
Shri C. Mahendran	888-890
Dr. Kirit P. Solanki	891-892
Shri Jayadev Galla	893-901
Shrimati Poonamben Maadam	902-906
Shri K. Ashok Kumar	907-908
Sadhvi Niranjana Jyoti	909
Shri Jose K. Mani	910-913
Shri Rahul Kaswan	914-915
Shri Kaushal Kishore	916
Shri Dharmendra Yadav	917-918
Dr. Sunil Baliram Gaikwad	919
Shri Tariq Anwar	920
Shri Nalin Kumar Kateel	921-923
Shri Jai Prakash Narayan Yadav	924-925
Dr. Shrikant Eknath Shinde	926-929

Shri Y.V. Subba Reddy	930-931
Shri Ninong Ering	932-934
Prof. Chintaman Navasha Wanaga	935-936
Shri Devendra Singh Bhole	937-939
Shri Sharad Tripathi	940-942
Shri Haribhai Choudhary	943-945
Shrimati Bijoya Chakravarty	946-947
Shri Bhartruhari Mahtab	948-952
Dr. Prasanna Kumar Patasani	953-955
Shrimati Santosh Ahlawat	956-957
Shri Gajanan Kirtikar	958
Shri Sher Singh Ghubaya	961-962
Shrimati Jayshreeben Patel	963-967
Shri Radheshyam Biswas	968-970
Shri P. Karunakaran	971-972
Shri Mohanbhai Kalyanjibhai Kundariya	973-974
Shrimati Krishna Raj	975-979
Dr. Ramesh Pokhriyal Nishank	980-981
Shri P.C. Mohan	982-984
Shri B. Senguttuvan	985-991
Shri Hari Om Pandey	992-993
Shri N.K. Premachandran	994-996
Shri Lallu Singh	997-998
Shri Prem Das Rai	999
Shri Naranbhai Kachchadia	1000-1002
Shri Dharam Vira Gandhi	1003
Shri Hansraj Gangaram Ahir	1004-1007
Shri Santosh Kumar	1008-1009
Shri Ramen Deka	1010

Shri Rakesh Singh	1011-1014
Shri Chandra Prakash Joshi	1015-1017
Shri Daddan Mishra	1018-1020
Shri Ravinder Kumar Ray	1021-1032
Shri Arjun Ram Meghwal	1033-1034
Shri Sunil Kumar Singh	1035-1038
Kumari Sushmita Dev	1039
Shri D.K. Suresh	1040-1051
Shri Harinarayan Rajbhar	1052
Shri Ashok Mahadeorao Nete	1053
Dr. A. Sampath	1054-1057
Shri C.R. Choudhary	1058-1060
Shrimati Darshana Vikram Jardosh	1061-1062
Shri Bhairon Prasad Mishra	1063
Shri Devji M. Patel	1064-1066
Shri Jagdambika Pal	1067-1068
Shri Jugal Kishore	1069-1070
Shri Rajveer Singh	1071
Shri Kanwar Singh Tanwar	1072
Dr. Swami Sakshi Maharaj	1073-1074
Shrimati Jyoti Dhurve	1075
Shri Nitin Gadkari	1076-1084
Cut motions – Negatived	1085
Demands – Voted	1085
(ii)Ministry of Social Justice and Empowerment	1086-1164
Shri Santokh Singh Choudhary	1087-1089
Text of Cut Motions	1090

23.07.2014

Shri Ramcharan Bohra	1091-1092
Shri Rabindra Kumar Jena	1093-1097
Dr. Udit Raj	1098-1099
Shri Bahadur Singh Koli	1100
Dr. Ratna De (Nag)	1101-1102
Shri Harish Chandra Chavan	1103-1104
Shri V. Elumalai	1105-1106
Dr. Kirit Solanki	1107
Shri Ladu Kishore Swain	1108-1109
Dr. Satya Pal Singh	1110-1111
Sadhvi Niranjana Jyoti	1112-1113
Shri Kaushal Kishore	1114
Prof. A.S.R. Naik	1115-1116
Dr. Virendra Kumar	1117
Shri B.N. Chandrappa	1118-1119
Shri Hukmdeo Narayan Yadav	1120
Shri R. Dhruvanarayana	1121-1127
Shri T.G. Venkatesh Babu	1128-1130
Shri Kaushalendra Kumar	1131-1132
Shri Kodikunnil Suresh	1133-1141
Shri Prem Das Rai	1142
Shri K. H. Muniyappa	1143-1144
Shri Bhairon Prasad Mishra	1145
Sadhvi Savitri Bai Phule	1146-1147
Shri Om Birla	1148-1150
Dr. Boora Narsaiah Goud	1151-1153
Shri Muthamsetti Srinivasa Rao	1154-1157
Dr. A. Sampath	1158

23.07.2014

Shri Thaawar Chand Gehlot	1159-1163
Cut Motions – Negatived	1164
Demands – Voted	1164
SUBMISSION OF OUTSTANDING DEMANDS FOR GRANTS TO THE VOTE OF THE HOUSE (GUILLOTINE)	1165
TEXTS OF CUT MOTIONS	1166-1217
Cut Motions – Negatived	1218
Demands – Voted	1219-1225
APPROPRIATION (NO.3) BILL, 2014	1226-1227
Motion to Introduce	1226
Shri Arun Jaitley	1226
Motion to Consider	1226
Clauses 2 to 4 and 1	1227
Motion to Pass	1227
<u>ANNEXURE – I</u>	
Member-wise Index to Starred Questions	1246
Member-wise Index to Unstarred Questions	1247-1250
<u>ANNEXURE – II</u>	
Ministry-wise Index to Starred Questions	1251
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	1252-1253

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Sumitra Mahajan

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri Arjun Charan Sethi

Dr. M. Thambidurai

Shri Hukmdeo Narayan Yadav

Prof. K.V. Thomas

Shri Anandrao Adsul

Shri Pralhad Joshi

Dr. Ratna De (Nag)

Shri Ramen Deka

Shri Konakalla Narayan Rao

Shri Hukum Singh

SECRETARY GENERAL

Shri P. Sreedharan

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Wednesday, July 23, 2014/Shravana 1, 1936 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

23.07.2014

... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): Madam, I have given notice to suspend the Question Hour. ... (*Interruptions*)

SHRI M.I. SHANAVAS (WAYANAD): Madam Speaker, I would like to draw your attention to a very serious issue. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I will allow all of you during the 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Now, Q. No. 221.

... (*Interruptions*)

SHRI M.I. SHANAVAS : Madam, please allow me to raise an important issue. ... (*Interruptions*) Please give me some time to speak now on this issue. ... (*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Madam, please allow him to speak. ... (*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Madam, I would also like to state an important issue here concerning ... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI : Madam, I had raised this matter yesterday also that the Law Minister ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Mr. Kharge, I will allow you in the 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI : Madam, I have given notice. Please allow me to speak. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Yes, I will allow you also.

... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI : Madam, I have given notice to suspend the Question Hour regarding former Prime Minister and appointment of Judges. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I will allow you in the 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

23.07.2014

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : Please cooperate with our hon. Member. ...
(Interruptions) He wants to raise an important issue in the House. ...
(Interruptions) What is this? ... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: No, I will not allow this.

Now, Q. No. 221.

... *(Interruptions)*

अध्यक्ष महोदया : कृपया आप सुनें तो सही। क्या आप सुनेंगे भी नहीं?

...(व्यवधान)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : Madam, it is a very important issue that the
 hon. Member wishes to raise in this House. ... *(Interruptions)* Please allow him
 now itself. ... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: No, not now.

... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: Please sit down.

... *(Interruptions)*

अध्यक्ष महोदया : आपने मुझे कहा है, मैंने आपको कहा है कि शून्यकाल में मैं आपको यह विषय उठाने
 दूँगी, मैं मना नहीं कर रही हूँ। लेकिन ऐसा नहीं है कि कभी भी बोला जाए।

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: I will allow him during the 'Zero Hour'.

Now, Q. 221, Shri M. Raja Mohan Reddy.

... *(Interruptions)*

DR. M. THAMBIDURAI : Madam, I had also given a notice for suspension of the
 Question Hour. ... *(Interruptions)*

अध्यक्ष महोदया : थम्बिदुरई जी, बार-बार एक ही प्रश्न शून्यकाल में मत उठाइए।

...(व्यवधान)

23.07.2014

11.02 hrs.**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS****HON. SPEAKER :** Question No.221, Shri M. Raja Mohan Reddy.**(Q. 221)**

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY : Madam Speaker, the hon. Minister has given an elaborate answer, and I would like to congratulate the hon. Minister for this. ... (*Interruptions*) However, the Sarva Shiksha Abhiyan (SSA) -- the education for all -- movement is Government of India's flagship programme for achievement of universalization of elementary education in a time-bound manner for children aged between 6 and 14 years as a fundamental right. ... (*Interruptions*)

SHRI M.I. SHANAVAS : Madam, this is the issue of the whole House. ... (*Interruptions*)

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY : The programme was pioneered by Shri Atal Behari Vajpayee. ... (*Interruptions*) However, in spite of best efforts from the State and Central Governments, there are many dropouts from poor families. ... (*Interruptions*)

11.04 hrs

*At this stage, Shri Tariq Hameed Karra came and stood on the floor near the Table.
... (Interruptions)*

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY : I would like to know from the hon. Minister how we are going to enroll all the poor children also in this. ... (*Interruptions*)

11.04 ½ hrs

At this stage, Shri Tariq Hameed Karra went back to his seat

23.07.2014

अध्यक्ष महोदया : मैं आपकी बात को समझ रही हूँ। किसी की भी धार्मिक आस्था पर चोट हुई है या नहीं हुई है, तो मैं उस विषय को सुनने से मना नहीं कर रही हूँ। लेकिन थोड़ा सा नियम से चलने दीजिए। बाहर जो कुछ भी हुआ है, उसके लिए मैंने कहा है, माननीय खड़गे जी आए थे और मैंने कहा है कि इसको शून्य काल में उठाइए। शिवसेना के माननीय गीते जी भी हमारे पास आए थे, दोनों एक दूसरे की बात समझ लेना। आप भी आए थे, मैं आपको भी टाइम दूंगी। मैंने कहा है, लेकिन कहने के बाद भी अगर आप चिल्लाना ही चाहें, तो मैं कुछ नहीं कर सकती। मैं शून्य काल में सबसे पहले आपको ही समय दे दूंगी। इनके बाद आपको समय दूंगी।

थम्बिदुरई जी, आप बार-बार इस मुद्दे को उठा रहे हैं, ऐसा मत करो प्लीज।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : मैडम, यह बड़ा इम्पोर्टेंट इश्यू है। ... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI : Madam Speaker, I have given the notice on a very important issue. ... (*Interruptions*)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : एक समाज की भावना को ऐसे ठेस पहुंचाना, अच्छा नहीं है और वह भी महाराष्ट्र सदन में अगर एमपीज किया है, तो यह सबसे बुरा है। ... (*Interruptions*)

शहरी विकास मंत्री, आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री एम. वेंकैया नायडू) : मैडम स्पीकर, ऐसे सेंसिटिव इश्यू को यहां खड़े होकर रेज करना और उस पर चर्चा करना... (व्यवधान) आपकी बिना अनुमति के ऐसे सेंसिटिव इश्यू का रेज करने से गलत मैसेज जाएगा, इसलिए मेरी प्रार्थना है कि आप सुनने के बाद, इसमें कितनी मेरिट्स हैं, देखने के बाद इसकी अनुमति दीजिए, फिर चर्चा करेंगे।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैंने वहीं बोला है कि शून्य काल में उठाएंगे।

श्री एम. वेंकैया नायडू : हाउस में ऐसे कैसे हो सकता है। ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : मैंने शून्य काल कहा था।

... (*Interruptions*)

SHRI M. VENKAI AH NAIDU: Nobody knows what the fact is. Let somebody make an inquiry and then come out with the facts. We are trying to discuss the 'conduct' of Members of the House. ... (*Interruptions*)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : यह उन लोगों की भावना का प्रश्न है।... (व्यवधान)

23.07.2014

माननीय अध्यक्ष : मैं आपसे ज्यादा भावना प्रधान हूं। मैं भी भावना प्रधान हूं। इसलिए आप प्लीज बैठिए, इसे मैं शून्य काल में एलाऊ करूंगी।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : शून्य काल में एलाऊ करूंगी।

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please continue with your supplementary, Shri Raja Mohan Reddy.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY : Madam, in spite of the best efforts made by the Central as well as State Governments, the drop out rate of children belonging to poor families is very high. ... (*Interruptions*)

I would like to know from the hon. Minister as to how the Government is going to ensure the enrollment of all poor children and whether the Government is going to take the help of Local Bodies, Zilla Parishads and Taluka Panchayats in this regard. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : नहीं ऐसा मत करो। I am requesting you not to do like this.

... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : मैडम, पांच मिनट में उनकी बात सुन लीजिए।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं, फिर सभी लोग बोलना चाहेंगे। मैं इसे शून्य काल में एलाऊ करूंगी।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : यह बहुत बड़ा मुद्दा है। छोटी-छोटी घटनाओं पर पार्लियामेंट बंद हो जाती है।... (व्यवधान)

SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI: Madam Speaker, I would like to attract the attention of the hon. Member and share the concern expressed by him *vis-à-vis* drop outs.

I would like to tell the hon. Member that though drop out rates of girls have decreased significantly, drop out rates of tribal children is a matter of deep concern for us. A number of strategies have been adopted to reduce drop out rates, which include, *inter alia*, opening of new schools, provision of infrastructure like additional classrooms, toilets and drinking water, recruitment of additional

23.07.2014

teachers, teachers' training, distribution of text books and uniforms free, special training for mainstreaming other school children, inclusive education for children with disabilities and community mobilization.

I would like to attract the attention of the hon. Member to the fact that the annual average drop out rate at Primary School level has reduced from 9.11 per cent in 2009-10 to 4.67 per cent in 2013-14. I would also like to appeal to the hon. Member that there is a District-level Committee chaired by the senior-most Member of Parliament, which reviews SSA periodically in the district. I would urge the Member to partake in those meetings. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Nothing else is going on record, except the supplementaries to the Question.

(*Interruptions*) ... *

HON. SPEAKER: Hon. Member, please put your second supplementary.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY : Madam Speaker, I would like to ask one specific question. May I know the time frame within which the Government of India and also the State Governments are contemplating to provide drinking water and toilet facilities in all the schools in our country? It is a shame on the nation if we cannot provide basic amenities in all the schools.

SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI: Madam Speaker, yet again, I share the concern expressed by the hon. Member. I would like to attract the hon. Member's attention to the Finance Minister's statement in this very House with regard to the hon. Prime Minister's concern and thrust towards provision of toilets, especially for our girl child in schools. Let me say this to the hon. Member that facilities *vis-à-vis* infrastructure, facilities *vis-à-vis* provision of toilets are issues which are brought up to the attention of State Governments in periodic reviews and through communication done by the Secretary of School Education.

Lastly, I would also like to say that on the 11th of July, I have personally written to the Chief Minister of every State bringing to light specific issues

* Not recorded.

23.07.2014

pertaining to their State and specific issues pertaining to Sarva Shiksha Abhiyan so that corrective measures could be taken.

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे : भारत सरकार ने 2009 में निशुल्क और अनिवार्य बाल शिक्षा अधिनियम बनाया, जिससे छः से 14 वर्ष तक के बच्चों को शिक्षा की अधिक सुविधा मिले और शिक्षा प्रणाली में सभी बच्चों को शिक्षा की सुविधा प्राप्त हो सके। लेकिन आज तक सर्व शिक्षा अभियान का उपयोग बच्चों से ज्यादा अन्य लोगों ने उठाया है। राज्य सभा में 23 नवम्बर, 2012 को शिक्षा मंत्री ने तारांकित प्रश्न संख्या 21 के अंतर्गत सवाल का जवाब दिया था। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने देश में सर्व शिक्षा अभियान से पड़ने वाले प्रभाव और उनकी उपलब्धता के सम्बन्ध में कोई अध्ययन किया है तथा इस अभियान के तहत सभी राज्यों में संतोषजनक ढंग से काम हो रहा है या नहीं, इस बारे में तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है?

श्रीमती स्मृति जुबिन ईरानी : अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट करना चाहती हूँ कि 11 जुलाई को मैंने सब राज्यों के मुख्यमंत्रियों का, सर्व शिक्षा अभियान हेतु और विशेषतः पूर्ण शिक्षा के जितने भी देश में आयाम हैं, भारत सरकार के लिए उनके प्रति जितनी भी चुनौतियां हैं, ध्यान आकृष्ट किया है। हमारा निरंतर प्रयास है, प्रदेश सरकारों के साथ कि सर्व शिक्षा अभियान की जितनी भी चुनौतियां हैं, उनका हम मिलकर सामना करें और बड़ प्रमाणिकता से सुविधाएं और अधिकार देश के बच्चों को दिलाएं।

श्री भैरों प्रसाद मिश्र : जैसा कि मंत्री जी ने कहा कि प्रदेश सरकारों के साथ इस सम्बन्ध में बैठक की है। अगर प्रदेश सरकारें ध्यान नहीं देती हैं, जैसा कि देखने में आता है कि राज्यों में कई स्कूलों में बैठने के लिए टाट-पट्टी तक नहीं है, ठीक से मिड-डे-मील नहीं दिया जाता है और भवन की छत भी टपकती है। इसलिए अभिभावक अपने बच्चों को स्कूल भेजने से कतराते हैं। अगर प्रदेश सरकारें इन चीजों पर ध्यान नहीं देती हैं तो केन्द्र सरकार इस सम्बन्ध में क्या करेगी?

श्रीमती स्मृति जुबिन ईरानी : महोदया, मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहूंगी कि चाहे जिला स्तर पर हो, चाहे प्रदेश स्तर पर हो या राष्ट्रीय स्तर पर हो, शिक्षा के सभी आयामों पर पीरियॉडिक हम लोग चर्चा राज्य सरकारों से करते हैं। जहां तक सर्व शिक्षा अभियान का सम्बन्ध है, मैं सदन को इस बात से अवगत कराना चाहती हूँ कि पीरियॉडिक रिव्यू में हम राज्यों का ध्यान स्पेसिफिक्स आइटम्स की ओर भी आकृष्ट करते हैं, जिसमें इंफ्रास्ट्रक्चर सम्बन्धी जो चुनौतियां हैं, जैसा कि माननीय सदस्य ने जिक्र किया, वह भी आइटम्सवाइज, स्टेटवाइज डिसकस होता है। अगर माननीय सदस्य चाहें तो मैं प्रदेशवार डिटेल दे सकती हूँ।

23.07.2014

SHRI M.K. RAGHAVAN : Madam, today our society is full of notorieties and atrocities. Violence and criminal activities are on the rise. We also see abuse of drugs and disrespect to women. These are the things which affect the society. It is primarily because of the lack of civic sense. Therefore, I wish to draw the attention of hon. Minister through you whether the Sarva Shiksha Abhiyan includes such curricular activities to impart civic sense and traffic sense to bring out good society at least for the next generation.

I would also like to know through you from the hon. Minister whether there are play schools for the children whose parents are employed in the cities.

माननीय अध्यक्ष: कृपया प्रश्न काल में एक ही पूरक प्रश्न पूछें, अन्यथा मैं मंत्री जी से कहूंगी कि सिर्फ एक ही पूरक प्रश्न का जवाब दें।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: खड़गे जी, एक ही सप्लीमेंट प्रश्न पूछा जाता है।

SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI: Madam, the concern expressed vis-à-vis curricular and safety is something that I share with the hon. Member. I would also like to attract the hon. Member's attention to the fact that the hon. Prime Minister and the hon. Finance Minister in this very House have highlighted the Government of India's desire to ensure that a chapter on gender sensitization is included in the curriculum.

With regard to curriculum on other subjects, I would just like to tell the hon. Member that the Government of India through the Sarva Shiksha Abhiyan and also through the RTE gives a platform to school management committees and to parents to bring forth these issues. I would appeal to the hon. Member to partake in those discussions in his home district.

PROF. SUGATA BOSE : Madam Speaker, the reply that the hon. Minister has placed on the Table of the House is based on a report of the Joint Review Mission of January 2014. Yet, the overall responsibility for the Sarva Shiksha Abhiyan

23.07.2014

rests with the National Mission which has a Governing Council chaired by the Prime Minister and the Executive Committee chaired by the HRD Minister. I would like to ask whether the Governing Council and the Executive Committee have met since the formation of the new Government and taken note of a very worrying report presented by the Accountability Initiative of the Centre for Policy Research that actual spending on the Sarva Shiksha Abhiyan was nearly halved between 2012-2013 and 2013-2014.

SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI: Madam Speaker, I would like to just attract the attention of the hon. Member to the fact that there has to be a factual correction made in the question that has been placed by him before you. I would like to tell him and particularly highlight that implementation of the Sarva Shiksha Abhiyan falls within the purview of the State Governments. I would also like to acknowledge that since the formation of the new Government, the Executive Council has not met and shall meet shortly.

SHRI P. KARUNAKARAN : As per the reply given by the hon. Minister, it has been stated that Kerala has achieved impressive results. I thank you hon. Minister for the compliments. But at the same time, when we participate in the meeting of the district level SSA and also the State level SSA committees, it is said by the Government and also the officials that there is a reduction of funds for the girl students and also SCs, STs and minorities. When we enquired about it, it is said that our State has made better progress. But the progress made by Kerala should not be a punishment to the State. As far as many of the centrally sponsored schemes are concerned, there is a uniform norm for all the States. But at the same time, we need more funds for the minorities, SCs, STs and also girl students. This is a serious issue as far as the State is concerned. Will the Government consider giving more funds? They should not cut down the funds which have been allotted earlier.

SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI: Madam Speaker, through you, I would like to highlight to the hon. Member that funds allocated to States are only approved or

23.07.2014

arrived at after due deliberations with the States and are not done unilaterally by the Government of India. I would also like to highlight to the hon. Member that we share the concern vis-à-vis children from minority communities, children from tribal backgrounds and children with special needs. The thrust of the Government of India is such that we have made adequate provision of funds for these children.

DR. J. JAYAVARDHAN : I thank you, Madam, for giving me this opportunity. I understand that the SSA, a flagship programme, aims at opening new schools, strengthening existing schools, adding class rooms, improving toilet facilities, drinking water etc. All these efforts are done to prevent school drop-outs and increase enrolment of students. But the Central Government cannot achieve its target without reducing the financial burden of sending a kid to school. I want to ask the hon. Minister whether the SSA scheme would also incorporate giving students education at aids at no cost such as, school bags, books, geometry box, pencils, pen, four sets of uniform, free bus pass, bicycle and also financial assistance to students which has been implemented by our leader and the hon. Chief Minister of Tamil Nadu Purnima Thirumangalakudi Amma for the welfare of students of Tamil Nadu.

SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI: I will only say this to you, Madam Speaker, that apart from Kerala, we have also acknowledged and celebrated the best practices of the State of Tamil Nadu. Through you, I would like to compliment the State for their effort and initiatives. I would like to highlight here that the best practices of all the States, which include Kerala and Tamil Nadu, are shared periodically with States across the country so that we can learn and get inspired from those best practices. My compliments are yet again to them.

23.07.2014

(Q.222)

SHRIMATI KOTHAPALLI GEETHA: Hon. Speaker, Madam, I thank you very much for this opportunity, and I thank the hon. Minister for Science and Technology for his detailed reply. I further seek the following clarifications from the hon. Minister.

As the House is well aware, though the Minister has stated that we are in the ninth position globally today in terms of public output in the field of scientific research and development, it is the need of the hour that scientific research in our country is envisaged and given more importance. Though the country is preeminent in science and technology for decades, we are still lagging behind other nations due to many technical, administrative and economic reasons.

In our country we have a large pool of intellectuals and professionals who are highly skilled and who are an asset to our nation. It is sad to note that lack of proper encouragement, attractive salaries and incentives when compared to public sector, has created a void in research sector. However, most of the funding comes from the public sources which are many times not sufficient. Even today expenditure on research and development in India remains about 0.9 per cent when compared to 1.12 per cent in Russia, 1.25 per cent in Brazil, and 1.84 per cent in China.

My question to the hon. Minister for Science and Technology is, what are the steps taken or proposed to be taken by the Government to increase the funding in this sector as well as to encourage the scientific research in the country?

DR. JITENDRA SINGH: Hon. Speaker, I welcome the question from the hon. Member. I think much of the question was answered by her good self. I am glad for these suggestions.

There is no doubt, the statistics do point out that in global comparison we do lag behind certain countries; and over the last sixty years possibly we could not make the kind of headway that we should have. But in the years to come we do hope to increase the Gross Expenditure on R&D (GERD) more in comparison to

23.07.2014

the GDP. I also welcome your suggestion about the privatization. You are right that statistically in certain countries, for example USA, private participation is more than 80 to 85 per cent. Therefore, in the years to come we are seized of all these suggestions and all these plans. I would just like to add that we have an ambitious plan of using science and technology as a means of social transformation in this country in the next few years.

SHRIMATI KOTHAPALLI GEETHA : Thank you, hon. Minister. It is a known fact that the country has to its advantage the willingness to work with other countries in research and development. Apart from the success of Indian-trained scientists working abroad in foreign countries, Indian scientists working in India also have an impressive track record of developing required technology at a relatively shorter period of time. However, there is a controversy about our country not producing enough research scholars in the science arena. If the country has to prosper in scientific research, we need to produce more scholars by focusing on basic sciences, open-minded research, more than the targeted research.

My question to the hon. Minister is whether the Government proposes to formulate any action plan to promote scientific initiative as a profession among the young and eminent science scholars so that we can produce more scholars for the country.

DR. JITENDRA SINGH: The hon. Member would be glad to know and I will be proud to point out that in the last six or seven weeks itself we have taken a number of initiatives in this area of more exchanges at the academic and the research level with different countries. We have a programme called 'Inspire' whereby the young scientists are trained in certain areas of their interest and aptitude. You will be happy to know that only about three weeks back we sent a group of 20 youngsters in the age group of 16-25 selected on the basis of merit from across the country to work for a few weeks in the company of the world famous Nobel laureates abroad. We entered into this arrangement with the help of certain foreign High Commissions. These boys and girls have come back in the

23.07.2014

last three-four years. They are keen to share their experiences with all of us and with the hon. Members of Parliament. But in view of the Session, that could not be matured.

In addition to that there are a number of awards like the fellowship awards of Ramanujan, Ramanna, Ramalingaswami, which are already in place; and certain new awards are also being contemplated. Only yesterday we had a meeting with the High Commissioner of France and we proposed to develop a joint Indo-French Scientific Council, something on the lines of Economic Council that has been in vogue all over the world. This is an innovative concept which the Government has thought of, in the last 5-6 weeks of its taking over.

श्री रामसिंह राठवा : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे प्रश्न पूछने की इजाजत दी। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी का अभिनंदन करता हूँ कि इस बजट में माननीय वित्त मंत्री जी ने 6600 करोड़ का प्रावधान वैज्ञानिक, अनुसंधान और विकास मंत्रालय के लिए किया है। यह एक अहम कदम है। 1930 में जब देश में विदेशी हुकूमत थी तब वैज्ञानिक शोध का बुनियादी ढांचा देश में न के बराबर था। तब सी.वी. रमन ने साधारण देसी उपकरणों के सहारे भाषा को आधार बनाकर काम किया और भौतिक विज्ञान में नोबेल दिलाया। सत्येन्द्र नाथ बोस ने आइंस्टीन के साथ काम किया। मेघनाथ साहा, रामानुजम, पी.सी. रे और होमी जहांगीर भाभा ने अनेक उपलब्धियां पाईं। लेकिन क्या कारण है कि उच्च शिक्षा में तमाम गुणवत्तापूर्ण सुधार होने और अनेक प्रयोगशालाओं के खुल जाने के बावजूद देश के बहुत सारे युवा वैज्ञानिक ब्रेन ड्रेन में चले जाते हैं।

मैं माननीय वित्त मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि भारतीय वैज्ञानिक अनुसंधान और विकास के लिए विज्ञान सामग्री यानी मैटीरियल साइंस और जीव विज्ञान प्रौद्योगिकी योजना यानी बायो मेडिकल डिवाइस टेक्नोलॉजी को बढ़ावा देने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाया है?

डॉ. जितेन्द्र सिंह: आदरणीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य और सदन को यह सूचना देने में हर्ष महसूस कर रहा हूँ। जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा कि नए वैज्ञानिकों को जोड़ने के लिए क्या इनीशिएटिव लिए गए। We have tried to become more inclusive and involve those scientists also, who over the last few years thought that they had been left out, for a variety of reasons – maybe, sometimes their hesitation, sometimes they lack initiatives or because of their intellectual aptitude, they did not come forward

23.07.2014

on their own. So, they have to be reached out. हमने प्रयास किया है कि देश के भिन्न राज्यों से जो वैज्ञानिक पिछले कई दशकों से अच्छा काम करते रहे हैं, उन्हें समितियों और अनुसंधान में सम्मिलित करें। मुझे यह कहने में भी गर्व हो रहा है कि पिछले तीन सप्ताह से हमारे पास कुछ ऐसी रिप्रेजेंटेशन्स और प्रार्थना पत्र आ रहे हैं कि एनआरआई साइंटिस्ट जो बाहर चले गए थे, वे पुनः देश में लौटकर अपनी सेवा देने के लिए तैयार हो रहे हैं। मेरे ख्याल से यह एक महीने के प्रयास की उपलब्धि है क्योंकि उनमें एक विश्वास पैदा हुआ, 'that we are ready to give the kind of work environment that they deserve and require. We will also proportionately compensate them.

SHRI MULLAPPALLY RAMCHANDRAN : A number of Indian scientists of international repute are working in various parts of the country, in various universities and scientific institutes. Also, a good number of Indian scientists are on their way out, in search of good pastures and better avenues abroad. Under these circumstances may I ask the hon. Minister, as to what is the reason for this brain-drain and what positive steps are being taken by the Government to stem this trend.

DR. JITENDRA SINGH: I would like to inform the hon. Member that ever since I was given the responsibility of this Department, one of my main priorities has been to get back the NRI scientists who have gone abroad for a number of reasons including the one cited by the hon. Member. I am glad to state that in the last 3-4 weeks itself, we have managed and succeeded in getting many of them motivated to come back to our motherland and offer their services. This has been possible primarily because they have got the confidence about the kind of work environment that they deserve to be provided in this country and also the kind of monetary remuneration commensurate with their work.

Secondly, I would also like to say this. I myself belong to the scientific fraternity. Today, it is being recognized all over the world that the kind of research potential that is available in India in all the fields of science – be it physics, be it chemistry, be it medical sciences – is much richer, vaster and heterogeneous, compared to any other single country in the world. Many of the researchers from

23.07.2014

abroad are choosing to come to India because they find over here the kind of research resources not only in terms of money but also in terms of research. For example, if it is medical science, the kind of diseases they want to work upon may not be easily available in terms of number of patients in the Western set up. Therefore, India is now very much into the world map of international scientific research.

SHRI KONDA VISHWESHWAR REDDY : Madam, one of the metrics of measuring the amount of scientific work is based on the number of patents a country generates. India is known for IT. Our patent law is such that we cannot patent software in India. We cannot patent software related algorithms in India. Also, certain Defence technology cannot be patented in India under Indian laws. So, if I were to patent software - staying in India, studying in India and researching in India - I have to patent it in some other country. So, is there any plan to review the patent law in our country?

DR. JITENDRA SINGH: I wish to inform the hon. Member that we do have made headway in this field also. Since we live in an era of evidence based argument and everything has to be supported with statistics and figures, I would like to add here that as far as patent is concerned, which is being specifically pointed out by the hon. Member, in the last five years there has been an increase of as much as 182 per cent in the number of patents that we have managed to have in this country. In very near future we hope to work on it in a much better way. The number of research publications has also gone up by almost 50 per cent.

The full-time professionals and the full-time equivalents that we have in this country is about 164 per million which I would admit is less compared to other countries. Some of the countries like China have almost as many as more than 800 equivalents per million. We are certainly working on that to improve our manpower and human resource in the field of science and technology.

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी : अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मंत्री जी ने भी बहुत विस्तार से और अच्छे तरीके से जवाब दिया है। लेकिन उसके

23.07.2014

साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि हमारा देश कृषि प्रधान होने के कारण हमारे देश में ओले गिरने से बहुत सारी फसलों का नुकसान होता है और उस नुकसान के कारण आज प्याज महंगा हुआ और उसके पीछे कारण यह है कि महाराष्ट्र में बहुत ज्यादा जगहों पर ओले गिरने के कारण बहुत नुकसान हुआ। पूना की एक संस्था “हिलस्ट्राम मैनेजमेंट स्ट्रेटजीज इन एग्रीकल्चर” है। इस संस्था ने छः पैटर्न लेकर जो ओलों के बादल हैं, उन्होंने उसका बारिश में परिवर्तन करने का संशोधन किया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उन्होंने इस अनुसंधान के बाद सम्पर्क किया है। मेरा कहना यह है कि एग्रीकल्चर के क्षेत्र में जो संशोधन हो रहे हैं, मंत्री जी उन्हें कैसे आगे ले जाने वाले हैं, मुझे इसकी जानकारी चाहिए?

डॉ. जितेन्द्र सिंह : अध्यक्ष महोदया, वैसे तो इस प्रश्न का मूल प्रश्न से अधिक संबंध नहीं है, यह थोड़ा बहुत कृषि मंत्रालय के साथ संबंधित है। परंतु इनका संकेत क्लाउड सीड्स और सीडलिंग्स के प्रति है, जिस पर प्रयोग हो रहा है। निश्चित रूप से यह एक नया क्षेत्र है और भारत भी इसमें पेशकदमी कर रहा है।

23.07.2014

(Q.223)

श्री ओम बिरला : माननीय अध्यक्ष महोदय, न्यूक्लियर पावर कारपोरेशन के सीएसआर के तहत सामाजिक कारपोरेट दायित्व के तहत माननीय मंत्री महोदय ने जो आंकड़े रखे हैं, वे बहुत गम्भीर हैं। 2012-2013 के तहत उस राशि का तीस परसेन्ट खर्च हुआ, 2013-14 में आबंटित राशि का 19 परसेन्ट खर्च हुआ और 2012-14 में जो स्पेशल राशि आबंटित की थी, उसमें केवल सात परसेन्ट खर्च किया।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि भविष्य में जो राशि आबंटित की जायेगी, क्या हम एक विशेष कार्य योजना बनाकर कोटा का राजस्थान एटोमिक पावर प्रोजेक्ट जो आदिवासी इलाका है, उस इलाके के अंदर हम संपूर्ण राशि को खर्च करते हुए, उनकी जिंदगी को बेहतर बनाने के लिए क्या सरकार कटिबद्ध रहेगी और संबंधित न्यूक्लियर पावर कॉर्पोरेशन को क्या निर्देशित करेगी?

डॉ. जितेन्द्र सिंह : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सांसद का प्रश्न बड़ा महत्वपूर्ण है। इनकी चिंता सरकार की भी चिंता है। इनके सुझावों का हम स्वागत करते हैं। आने वाले समय में कोटा में भी, जो इनका क्षेत्र है, वहां पर भी सीएसआर को ले कर जो प्रावधान किए जाएंगे, निश्चय ही इन जैसे वरिष्ठ लोगों के सुझाव उसमें सम्मिलित किए जाएंगे। जैसा कि आप जानते हैं कि सीएसआर को ले कर हमारे पास कुछ नोटिफाइड क्षेत्र होते हैं, जैसे शिक्षा का क्षेत्र, स्वास्थ्य का क्षेत्र, स्किल डिवेलपमेंट का क्षेत्र। हम इस बात पर विचार करेंगे कि आने वाले समय में बच्चों की शिक्षा को, रूरल सैनिटेशन, शौचालय निर्माण इत्यादि को विशेष प्राथमिकता मिले। निश्चय ही आदरणीय सदस्य के सुझावों और उनके सहयोग की अपेक्षा की जाएगी।

श्री ओम बिरला : माननीय अध्यक्ष महोदय, इस एटोमिक पावर प्रोजेक्ट के आस-पास का सारा इलाका वन-अभ्यारण्य में आता है। इसके कारण वहां सड़कें नहीं बन पा रही हैं। लोगों को पीने के पानी की सुविधाएं नहीं मिल पा रही हैं। लोग मूलभूत सुविधाओं से वंचित हो रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आस पास के जो नौजवान लड़के हैं, उनके लिए कौशल विकास कार्यक्रम, स्किल डिवेलपमेंट के तहत उनकी ट्रेनिंग वहीं हो जाए, ताकि भविष्य में उन बच्चों की वहीं पर ही नौकरी लग सके। इससे आदिवासी बच्चों को रोजगार भी मिल सकेगा। जो इलाका वन-अभ्यारण्य के क्षेत्र में आ रहा है, उस इलाके की मूलभूत सुविधाओं के लिए सरकार स्पेशल पर्मिशन दे ताकि वे इलाके उन मूलभूत सुविधाओं से वे वंचित न हो सकें।

डॉ. जितेन्द्र सिंह : आदरणीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने बहुत ही अच्छा सुझाव दिया है। यह हमारे ध्यान में भी रहेगा और मैं सदन के ध्यान में यह बात भी ला दूँ कि सीएसआर के अंतर्गत the emphasis

23.07.2014

is not so much on employment as on employability. एक नवयुवक को अपना रोज़गार कमाने हेतु उसकी क्षमता पैदा करना हमारा प्रयास है। निश्चय ही उस क्षेत्र के नवयुवक यदि उस प्रकार के कार्य के लिए तैयार हो जाते हैं, उनमें क्षमता पैदा हो जाती है, तो वे उस क्षेत्र की भी सेवा कर सकेंगे, उस प्लांट की भी सेवा कर सकेंगे और बेरोज़गारी का भी खात्मा होगा।

श्री चिन्तामन नावाशा वांगा : अध्यक्ष महोदया, देश में पहला पॉवर स्टेशन तारापुर में, मेरे क्षेत्र में शुरू हुआ था, उसको 70 साल के करीब हो गए हैं। आज उसमें 1500 मेगावॉट बिजली तैयार होती है। वहां मछुआरे रहते हैं। वहां मछुआरों के गांव हैं। उनका पुनर्वास होना चाहिए था जो कि नहीं हुआ है। मुंबई हाइकोर्ट में भी यह मैटर चल रहा है। मैंने स्वयं देखा है कि वहां पर मकान हैं, लेकिन बिजली नहीं है, पानी नहीं है। मकान है, लेकिन वहां रास्ता नहीं है। इन मछुआरों के पुनर्वास के लिए सरकार क्या कर सकती है? मछुआरों के पुनर्वासन के लिए जो भी जगह दिखाई है, वह सी-शोर से दूर है। क्या इनका पुनर्वास सी-शोर के नज़दीक हो सकता है?

डॉ. जितेन्द्र सिंह : आदरणीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य की चिंता मैं समझ रहा हूँ। इनके प्रश्न के दो भाग हैं। पहला भाग बिजली के वितरण को लेकर है। मैं आपके समक्ष यह प्रस्तुत करना चाहता हूँ कि for power distribution from such plants there is already a notified criteria. उससे यह होता है कि 50 प्रतिशत होम स्टेट को दे दिया जाता है। बाकी का 50 प्रतिशत सेंट्रल पूल में जाता है। अतः इसमें स्पेसिफिकली हमारे विभाग का हस्तक्षेप बहुत कम रहता है। यह सुझाव स्टेट बोर्ड के आगे रखा जा सकता है कि किस प्रकार का वितरण हो। साथ ही साथ सेंट्रल पूल से किस प्रकार का वितरण हो, यह सुझाव पॉवर मंत्रालय के आगे रखा जा सकता है। जहां तक इनका प्रश्न था कि किस प्रकार वहां पर बसने वाले लोगों को और मछुआरों को रीहैबिलिटेड किया जा सकता है, इसके विषय में आरंभिक कार्रवाई कर दी गई है, थोड़ा सा शोध भी कर दिया गया है। प्रोसेस आरंभ हो गया है। हमारा विचार है कि यह गाइडलाइंस में और हमारे सिटिपुलेटिड क्राइटेरिया में भी है। किसी भी प्लांट के आसपास के लोगों में विशेषकर 16 किलोमीटर रेडियस के भीतर रहने वाले लोगों का हर प्रकार से विशेष ध्यान रखा जाता है। हाँ, एक किलोमीटर के रेडियस में किसी प्रकार का आबादी क्षेत्र नहीं होता, हम छोड़ देते हैं, जिसे हम एक्सक्लूजन जोन कहते हैं, सिक्योरिटी एंड सेफ्टी के कारणों से।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : M/s Indian Rare Earths Limited comes under the Department of Atomic Energy. My question is regarding the Corporate Social Responsibility. The rare earth elements in India are natural resources but

23.07.2014

unfortunately we are not able to exploit these rare earth elements in the coastal areas in Kerala which comes under my constituency. The hon. Prime Minister is also looking after this Department. There are a lot of social issues involved, but the Corporate Social responsibility is not being performed there. We are not able to exploit the natural resources like bauxite and such other things. I would like know whether a concrete plan or scheme will be enunciated so as to get the maximum benefit out of these resources. I would also like to know if steps would be taken by the Department of Atomic Energy in this regard because IR is also coming under its purview.

DR. JITENDRA SINGH: Madam, Speaker, we understand the concern of the hon. Member. In fact, this is very close to our heart and also close to our planning. The social projects under these Corporate Social Responsibilities are (CSR) definitely taken up, contemplated and executed after considering the specific needs of that particular given area and also after taking into confidence the suggestions and priorities spelt out by the representatives and prominent persons of that area. Whenever such things happen, we would definitely try to learn from the inputs of the Hon. Members as to what are the specific social areas where the projects need to be initiated. M/s Indian Rare Earths Limited is already taking up projects in that region which the Hon. Member has mentioned. As I mentioned earlier, we have some basic priorities which we look forward to implement in the years to come relating to child education and rural sanitation, I think, which would be of common acceptance and common priority to all sections of society.

23.07.2014

(Q.224)

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN : Madam, Speaker, I have gone through the answer given by the hon. Minister and some reports. But I am sorry to say that I am not satisfied with the answer and so I have to say something about it.

So far as hydro electric projects are concerned in Uttarakhand and some other States in the Himalayan range, it is seen in the DMMC report that 13 districts in the State of Uttarakhand are now under seismic zone IV and V. Despite this, several dams and roads have been constructed. Again, it has been mentioned that the State of Uttarakhand is vulnerable to earthquake, hail storms, landslides, cloud bursts and avalanches. Then, the Supreme Court in 2013 directed the Ministry to constitute an expert committee to assess whether on-going and under construction hydro electric power projects have contributed to the environmental degradation and if so, in what context. The Supreme Court also directed the Ministry not to grant any further environmental clearances for any hydro electric power project.

Then came the report of the Chopra Committee. The Chopra Committee suggested establishment of micro hydel projects and some other projects which are not relevant to my question. My question is, in spite of all these reports and directives, why did the Chopra Committee dilute the directives of the Supreme Court and also the report of the DMMC and suggested for setting up of micro hydel power project in these areas? It is also remarkable that the Chopra Committee was not unanimous in their recommendations. Two of its Members submitted other reports. I would like to know whether there was any political pressure brought on the Committee, or any vested interested was behind this.

श्री प्रकाश जावड़ेकर: महोदया, पहले तो मैं यह बताऊंगा कि यह एक बहुत संवेदनशील और महत्वपूर्ण मुद्दा है कि हाइड्रो पॉवर प्रोजेक्ट लगाने चाहिए, क्योंकि डैट इज दी क्लीनर एनर्जी, क्योंकि नहीं तो कोयले से बिजली पैदा करेंगे या पानी से पैदा करेंगे। पानी से करना ज्यादा क्लीनर एनर्जी पाथ है, लेकिन उसके करने से नदी पर क्या संकट आता है और बाकी इकोलॉजी पर क्या परिणाम होता है, खासकर उत्तराखंड में,

23.07.2014

जिसका आपने जिक्र किया। इसलिए जब उत्तराखंड की ट्रेजेडी हुई तो सुप्रीम कोर्ट ने जो आदेश दिया, उसमें रवि चोपड़ा कमेटी बनाई गई। इसमें दो तरह की रिपोर्ट आई। क्योंकि जो दो लोगों ने डाइवर्जेंट व्यू दिये, वे भी सैन्ट्रल वाटर कमीशन और सैन्ट्रल इलैक्ट्रिसिटी अथॉरिटी के लोग थे। दो महत्वपूर्ण मुद्दे थे। एक सच्चाई है कि हरेक प्रोजेक्ट का निश्चित अध्ययन होना चाहिए। अध्ययन करते हुए **there are five types of Committees.** एक तो आई.आई.टी. रुड़की की स्टडी हुई 2010 में। वाइल्डलाइफ इंस्टीट्यूट की स्टडी हुई 2010 में। आई.आई.टी. कंसोर्शियम स्टडी भी उसी साल शुरू हुई। इंटर मिनिस्टीरियल ग्रुप जो बी.के.चतुर्वेदी कमेटी के नाम से जाना जाता है, वह 2012 में हुआ। फिर सुप्रीम कोर्ट के आदेश से यह पाँचवीं कमेटी बनी। अब इसमें दो डाइवर्जेंट व्यू आने के कारण फिर से आई.आई.टी. कंसोर्शियम को बताया है कि इस पर आप एक बार फाइनली बता दें। **The issue is this. I can understand the sensitivity of the problem and the question raised by the hon. Member. The finding of all the Committees is one, that is, implementation and compliance are important. Catchment area treatment and compensatory afforestation, ये दो चीज़ें हैं जो ठीक तरह से नहीं होती हैं। मैं पानी के आंदोलन का कार्यकर्ता हूँ, I can tell you that the catchment area treatment is very important for the project to get fructified, जिस उद्देश्य से वह बनाया गया है। इसलिए इस पर ज़्यादा ध्यान दिया जाएगा।**

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN : Madam, I have some other questions to put.

In each State, there are some agencies like the State Disaster Management Authority and the Meteorological Department. There are many Committees which are working separately and in isolation. It causes increase in death toll.

Now, I want to know whether the Government of India has any plan to tie up all such agencies under one umbrella; if not, what are the reasons thereof?

23.07.2014

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: This is actually a suggestion which is noted. The issue is not about bringing all the agencies under one roof. All agencies have a different mandate and they work under their mandate. Their advice is taken and necessary action will be taken.

डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि उत्तराखंड और हिमालय राज्यों में जो भीषण दैवीय आपदाएँ आती हैं, जिनमें भूकम्प, भूस्खलन, अतिवर्षा और बादलों का फटना है, क्या ये बड़े बाँध और बड़ी परियोजनाओं को बनाए जाने का पर्यावरणीय प्रतिकूल प्रभाव है? यदि हाँ तो उसका ब्योरा क्या है और उसका समाधान क्या है? यदि नहीं, तो क्या हिमालय क्षेत्र को बचाए रखने के लिए इस पर कोई अध्ययन होगा, सरकार कोई ठोस रणनीति बनाएगी, और वह कब तक बनाएगी?

श्री प्रकाश जावड़ेकर : सम्माननीय सदस्य उत्तराखंड के मुख्य मंत्री भी थे, तो उनको पता है। He knows the issue. सवाल यह है कि उत्तराखंड की ट्रेजेडी के बाद बहुत सारे विषय पैदा हुए, उत्पन्न हुए, उन पर चर्चा हुई। उसके लिए सुप्रीम कोर्ट ने जो आदेश दिया था, कमेटी का नतीजा यह है कि उत्तराखंड ट्रेजेडी के लिए यह बाँध ज़िम्मेदार नहीं है, बल्कि टिहरी का बाँध न होता और दूसरा श्रीनगर का बाँध नहीं होता तो बहुत ज़्यादा नुकसान भी हो सकता था, यह भी एक वास्तविकता है। लेकिन एक सच्चाई है कि गंगा का जो इको-सेंसिटिव जोन है और खासकर गंगोत्री से 170 किलोमीटर तक का जो हिस्सा था, उसके बारे में पहले भी निर्णय हुआ है और इसके बारे में यह सरकार भी उतनी ही संवेदनशील है। लेकिन जैसे मैंने कहा कि Cleaner energy path is hydro, but that does not mean कि कुछ भी इकोलॉजी पर ध्यान न देते हुए हाइड्रो चलाओ। यह हम नहीं सोचते।

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA : Hon. Speaker, thank you. The Minister's comment is very well taken that hydro is a much cleaner form of energy. India's energy mix has also fallen from 40 per cent dependency on hydro to 17 per cent today. It is very important to have a diversified portfolio. The fact is that today hydro projects are used as Base Load Stations as opposed to Peaker Stations which are used across the world. Arunachal Pradesh and the North-Eastern region present a gold mine with regard to hydro project potential in India at almost 100 Kilowatts.

There was an inter-Ministerial dialogue to ensure that EAC approval is given to the first project on the river basin and after that an environmental

23.07.2014

assessment study is also done. Many projects of NHPC and other companies are still being held up like the Subansri and Dibang projects. My question to the Minister very respectfully is whether there are any thoughts to progress this forward so that at least hydro development in this country can start.

श्री प्रकाश जावड़ेकर : महोदया, माननीय सदस्य स्वयं ऊर्जा मंत्री थे और उन्हें यह पता है कि अरुणाचल में पारे-डिकरोंग हाइड्रो इलेक्ट्रिक पावर, डेमवे (लोवर एचएपी), हुतांग एचएपी, तवांग एचएपी, तवांग स्टेज टू टाटो-2, एनजेसी, डिबिन एचएपी, गोन्गरी एचएपी और नाफ्रा एचएपी की परमीशन वर्ष 2013 तक दी गयी है। जब उत्तराखण्ड की ट्रेजिडी हुई तो सभी एचएपी के ऊपर एक विवाद पैदा हुआ। असम में भी एक मुद्दा उठा। इसकी संवेनशीलता को देखते हुए जो बहुत सारे तैयार हुए और इसलिए बिचोम रिवर बेसिन, लोहित रिवर बेसिन, सुबानसिरी रिवर बेसिन, सियांग रिवर बेसिन, कामिंग और दिबांग रिवर बेसिन, तवांग रिवर बेसिन और तिस्ता रिवर बेसिन सिक्किम और प. बंगाल का हिस्सा है। लेकिन इन सभी बेसिन्स का जो पोटेन्शियल है वह बहुत है। इकोलॉजी को नुकसान न पहुंचाते हुए हम कैसे ज्यादा से ज्यादा इसका उपयोग कर सकते हैं, इसी दृष्टि से इन सब विषयों को दोबारा से रिव्यू किया जा रहा है।

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA : My question is very pointed one. Is the Government going to give the first project on the basin approval and then make sure that those projects start off? That was what was decided in a Cabinet meeting as well. So, I would just like reiteration from the Minister whether that policy is still going to be followed so that the first project on the basin can get the approval.

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: The same policy is being continued.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: Hon. Speaker, the question relates to impact of hydro power projects on environment. Definitely it is not just confined to the Himalayan region. So my question is whether it is true that the Ministry of Environment and Forests has granted environmental clearance to the Polavaram project on 25th October, 2005 basing on a design flood estimation of 36 lakh cusecs though in the meanwhile the design flood estimation of the project has been revised by the CWC to about 50 lakh cusecs. Can one term such an environmental clearance valid when the design flood estimation was only 36 lakh cusecs? Is it not true that the environmental clearance was given in September, 2006 without public

23.07.2014

hearing in project-affected areas, like Odisha? Has any forest land in Odisha been affected due to the construction of protective embankments of the Polavaram project? If yes, how was the final forest clearance given to the project without any survey or public hearing?

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: As far as the Polavaram project is concerned, as you know, stop-work is on. So, there is no work. ... (*Interruptions*) I will give the specific details because there are two decisions. Therefore, I will give the details to the Members.

23.07.2014

(Q 225)

SHRI P. KUMAR : Madam Speaker, urbanization is accelerating at a faster pace in India during the last few years. Although India is one of the less urbanized countries of the world, compared to China and others, our country is facing a serious crisis of urban growth at the present time. Some of the major problems of urbanization in India are urban spread, over-crowding, housing, unemployment, apart from transport, water and sewage. I am not mentioning here about the social evils such as beggary, theft, dacoities, burglaries and others.

India's urbanization should support the country's growth and rapid economic transformation. May I know whether there is any policy with the Government with regard to inclusive and sustained urbanization, which will include focus on migrant people, job opportunities, infrastructure, and industrial development among others?

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Hon. Speaker, it is a comprehensive commentary on the state of affairs prevailing in the urban areas of the country. I take note of the comments made by the hon. Member and also I understand the spirit with which he has made this observation.

Urbanization will be central to India's strategy of achieving faster and more inclusive growth because agglomerations and economic activities in urban agglomerations provide entrepreneurship opportunities also. The question is, as I told you, multi-dimensional connected with law and order, connected with job opportunities, connected with industries and connected with greenery. The areas that are normally earmarked under urban development, for example, drinking water, sanitation, urban transport, housing, planning, livelihood opportunities in urban areas are being addressed. We are shortly coming out with an action plan to take all these ideas forward.

SHRI P. KUMAR: Madam Speaker, there is no doubt that urbanization creates opportunities, if managed well. For this, we need to allow innovation of new ideas.

23.07.2014

But I am reminded of what the President of India, in his Address to the Parliament, mentioned about “RURBAN”, giving urban facilities in rural areas. I would like to know whether the Government has got any strategy to create employment opportunities in rural areas in the next five years by setting up more industries – agro-industries and otherwise – so that people are driven towards rural areas and stay there which will stop the surge of population growth in urban areas.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Madam Speaker, earlier, I was the Rural Development Minister. Now, I am the Urban Development Minister. I have also migrated from village to town! ... (*Interruptions*)

Employment, Education and Entertainment are the three Es which are forcing the people to migrate from rural areas to urban areas because they need education, they need employment and they need entertainment. These are all mostly concentrated in urban areas or peri-urban areas. That is why rural people are migrating to towns. But the question is well understood by me. I will convey it to my colleague who is looking after the Rural Development Ministry.

SHRI NALIN KUMAR KATEEL : Madam, I would like to know from the hon. Minister whether the Government has allocated Rs.7600 crore for developing hundred Smart Cities by modernizing the existing mid-size cities. If so, the names of the cities being considered from Karnataka under this project.

Is it a fact that the Government is also planning Metro Projects in cities having two-million plus population? If so, the names of the cities in Karnataka being considered under this project including Mangalore City.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: The programme of creating and developing hundred Smart Cities across the country is at the conceptual stage. The details and contours are being worked out. Once that is finalized, then, I will be able to tell which are the cities and that also will be done in consultation with State Governments. All the stakeholders will be taken on board before finalizing the Scheme.

23.07.2014

Madam, recently, we had a meeting of the Ministers of State Governments with regard to housing and urban development wherein we had discussed certain aspects including the issue of Smart Cities.

I have a problem now. Whoever meets me in the Lobby or Central Hall, says: “Sir, what about my house and then give me a Smart City also.”... (*Interruptions*) I cannot give it to all. But, anyhow, I am now working out the details and the contours of the Smart City concept. Once it is finalised, the same will also be known to the hon. Members and the House would also be informed accordingly. The process is on.

माननीय अध्यक्ष: सब को स्मार्ट बनना है।

‘Question Hour’ is over.

23.07.2014

12.00 hrs.**PAPERS LAID ON THE TABLE**

HON. SPEAKER: The Papers to be laid on the Table.

विदेश मंत्री तथा प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज) : अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखती हूँ:-

- (1) वर्ष 2014-2015 के लिए विदेश मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगें।
(Placed in Library, See No. LT 244/16/14)
- (2) वर्ष 2014-2015 के लिए विदेश मंत्रालय का परिणामी बजट।
(Placed in Library, See No. LT 245/16/14)

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Madam, I beg to lay on the Table a copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Hindustan Prefab Limited and the Ministry of Housing and Urban Poverty Alleviation for the year 2014-2015.

(Placed in Library, See No. LT 246/16/14)

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोज़गार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : अध्यक्ष महोदया, मैं आपकी अनुमति से अपने वरिष्ठ खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोज़गार मंत्री, श्री नरेन्द्र सिंह तोमर की ओर से निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) वर्ष 2014-2015 के लिए श्रम और रोजगार मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगें।
(Placed in Library, See No. LT 247/16/14)
- (2) वर्ष 2014-2015 के लिए श्रम और रोजगार मंत्रालय का परिणामी बजट।
(Placed in Library, See No. LT 248/16/14)

THE MINISTER OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT (SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI): Madam, I beg to lay on the Table:-

- (1)
 - (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the University Grants Commission, New Delhi, for the year 2012-2013.
 - (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the University Grants Commission, New Delhi, for the year 2012-2013, together with Audit Report thereon.
 - (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the University Grants Commission, New Delhi, for the year 2012-2013.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 249/16/14)

- (3)
 - (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian School of Mines, Dhanbad, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
 - (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Indian School of Mines, Dhanbad, for the year 2012-2013.
- (4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.

(Placed in Library, See No. LT 250/16/14)

23.07.2014

- (5) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Bihar Education Project Council, Patna, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Bihar Education Project Council, Patna, for the year 2012-2013.
- (6) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (5) above.

(Placed in Library, See No. LT 251/16/14)

- (7) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Project of History of Indian Science, Philosophy and Culture, New Delhi, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Project of History of Indian Science, Philosophy and Culture, New Delhi, for the year 2012-2013.
- (8) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (7) above.

(Placed in Library, See No. LT 252/16/14)

- (9) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Board of Apprenticeship Training (Southern Region), Chennai, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Board of Apprenticeship Training (Southern Region), Chennai, for the year 2012-2013.

23.07.2014

- (10) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (9) above.

(Placed in Library, See No. LT 253/16/14)

- (11) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan (UEE Mission) Delhi, Delhi, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.

- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan (UEE Mission) Delhi, Delhi, for the year 2012-2013.

- (12) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (11) above.

(Placed in Library, See No. LT 254/16/14)

- (13) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Rashtriya Madhyamik Siksha Abhijan, Guwahati, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.

- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Rashtriya Madhyamik Siksha Abhijan, Guwahati, for the year 2012-2013, for the year 2012-2013.

- (14) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (13) above.

(Placed in Library, See No. LT 255/16/14)

- (15) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Jharkhand Mahila Samakhya Society, Ranchi, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.

23.07.2014

- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Jharkhand Mahila Samakhya Society, Ranchi, for the year 2012-2013.
- (16) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (15) above.
(Placed in Library, See No. LT 256/16/14)
- (17) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Maharashtra Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Mumbai, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
(ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Maharashtra Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Mumbai, for the year 2012-2013.
- (18) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (17) above.
(Placed in Library, See No. LT 257/16/14)
- (19) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Institute of Management Udaipur, Udaipur, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Indian Institute of Management Udaipur, Udaipur, for the year 2012-2013.
- (20) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (19) above.
(Placed in Library, See No. LT 258/16/14)

23.07.2014

(21) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Rajiv Gandhi University, Itanagar, for the year 2012-2013, together with Audit Report thereon.

(22) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (21) above.

(Placed in Library, See No. LT 259/16/14)

(23) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Banaras Hindu University, Varanasi, for the year 2012-2013, together with Audit Report thereon.

(24) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (23) above.

(Placed in Library, See No. LT 260/16/14)

(25) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Central Tibetan Schools Administration, Delhi, for the year 2012-2013.

(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Central Tibetan Schools Administration, Delhi, for the year 2012-2013, together with Audit Report thereon.

(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Central Tibetan Schools Administration, Delhi, for the year 2012-2013.

(26) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (25) above.

(Placed in Library, See No. LT 261/16/14)

23.07.2014

- (27) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Council of Philosophical Research, New Delhi, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Indian Council of Philosophical Research, New Delhi, for the year 2012-2013.
- (28) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (27) above.

(Placed in Library, See No. LT 262/16/14)

- (29) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Institute of Technology Kharagpur, Kharagpur, for the year 2012-2013.
- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Indian Institute of Technology Kharagpur, Kharagpur, for the year 2012-2013, together with Audit Report thereon.
- (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Indian Institute of Technology Kharagpur, Kharagpur, for the year 2012-2013.
- (30) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (29) above.

(Placed in Library, See No. LT 263/16/14)

- (31) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Council of Rural Institutes, Hyderabad, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Council of Rural Institutes, Hyderabad, for the year 2012-2013.

23.07.2014

- (32) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (31) above.

(Placed in Library, See No. LT 264/16/14)

- (33) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) by the Government of the All India Council for Technical Education, New Delhi, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.

- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the All India Council for Technical Education, New Delhi, for the year 2012-2013.

- (34) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (33) above.

(Placed in Library, See No. LT 265/16/14)

- (35) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the U.T. of Dadra and Nagar Haveli Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Silvassa, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.

- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the U.T. of Dadra and Nagar Haveli Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Silvassa, for the year 2012-2013.

- (36) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (35) above.

(Placed in Library, See No. LT 266/16/14)

- (37) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Tamil Nadu Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Chennai, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.

23.07.2014

- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Tamil Nadu Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Chennai, for the year 2012-2013.
- (38) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (37) above.
(Placed in Library, See No. LT 267/16/14)
- (39) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Jammu and Kashmir Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Srinagar, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
(ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Jammu and Kashmir Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Srinagar, for the year 2012-2013.
- (40) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (39) above.
(Placed in Library, See No. LT 268/16/14)
- (41) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Uttarakhand Sarva Shiksha Abhiyan, Dehradun, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
(ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Uttarakhand Sarva Shiksha Abhiyan, Dehradun, for the year 2012-2013.
- (42) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (41) above.
(Placed in Library, See No. LT 269/16/14)

23.07.2014

- (43) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the U.T. of Daman and Diu Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Daman, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the U.T. of Daman and Diu Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Daman, for the year 2012-2013.
- (44) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (43) above.
- (Placed in Library, See No. LT 270/16/14)
- (45) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the State Mission Authority Manipur (Sarva Shiksha Abhiyan), Imphal, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the State Mission Authority Manipur (Sarva Shiksha Abhiyan), Imphal, for the year 2012-2013.
- (46) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (45) above.
- (Placed in Library, See No. LT 271/16/14)
- (47) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Goa Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Alto Porvorim, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Goa Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Alto Porvorim, for the year 2012-2013.

23.07.2014

- (48) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (47) above.

(Placed in Library, See No. LT 272/16/14)

- (49) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Indian Institute of Technology Jodhpur, Jodhpur, for the year 2012-2013.

- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Indian Institute of Technology Jodhpur, Jodhpur, for the year 2012-2013, together with Audit Report thereon.

- (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Indian Institute of Technology Jodhpur, Jodhpur, for the year 2012-2013.

- (50) Two statements (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (49) above.

(Placed in Library, See No. LT 273/16/14)

- (51) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Foundry and Forge Technology, Ranchi, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.

- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Foundry and Forge Technology, Ranchi, for the year 2012-2013.

- (52) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (51) above.

(Placed in Library, See No. LT 274/16/14)

23.07.2014

- (53) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Bihar Mahila Samakhya Society, Patna, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Bihar Mahila Samakhya Society, Patna, for the year 2012-2013, for the year 2012-2013.
- (54) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (53) above.

(Placed in Library, See No. LT 275/16/14)

(55) A copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the EdCIL (India) Limited and the Ministry of Human Resource Development for the year 2014-2015.

(Placed in Library, See No. LT 276/16/14)

(56) A copy of the Notification No. S.O.1477(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated 6th June, 2014, notifying the communities, viz., Muslims, Christians, Sikhs, Budhists, Zoroastrians (Parsis) and Jains as minority communities for the purposes of the National Commission for Minority Educational Institutions Act, 2004 issued under Section 2 of the said Act.

(Placed in Library, See No. LT 277/16/14)

(57) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 619A of the Companies Act, 1956:-

- (i) Review by the Government of the working of the EdCIL (India) Limited, Noida, for the year 2012-2013.
- (ii) Annual Report of the EdCIL (India) Limited, Noida, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts and comments of the

23.07.2014

Comptroller and Auditor General thereon.

- (58) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (57) above.

(Placed in Library, See No. LT 278/16/14)

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF TEXTILES, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF WATER RESOURCES, RIVER DEVELOPMENT AND GANGA REJUVENATION (SHRI SANTOSH KUMAR GANGWAR): Madam, on behalf of my colleague, Shri Inderjit Singh Rao, I beg to lay on the Table a copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

- (1) Detailed Demands for Grants of the Ministry of Ministry of Statistics and Programme Implementation for the year 2014-2015.

(Placed in Library, See No. LT 279/16/14)

- (2) Detailed Demands for Grants of the Ministry of Planning for the year 2014-2015.

(Placed in Library, See No. LT 280/16/14)

वस्त्र मंत्रालय के राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा जल संसाधन, नदी विकास और गंगा जीर्णोद्धार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): अध्यक्ष महोदया, मैं वर्ष 2014-15 के लिए संसदीय कार्य मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

(Placed in Library, See No. LT 281/16/14)

23.07.2014

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF ENVIRONMENT, FOREST AND CLIMATE CHANGE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI PRAKASH JAVADEKAR): Madam, I beg to lay on the Table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Tiger Conservation Authority, New Delhi, for the year 2012-2013.
(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Tiger Conservation Authority, New Delhi, for the year 2012-2013.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.
(Placed in Library, See No. LT 282/16/14)
- (3) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Prasar Bharati, New Delhi, for the year 2012-2013, together with Audit Report thereon.
- (4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.
(Placed in Library, See No. LT 283/16/14)
- (5) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Children's Film Society, India, Mumbai, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.
(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Children's Film Society, India,

23.07.2014

Mumbai, for the year 2012-2013.

- (6) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (5) above.

(Placed in Library, See No. LT 284/16/14)

- (7) A copy of the Prasar Bharati (Broadcasting Corporation of India) TV News Correspondent Recruitment Rules, 2014 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 208(E) in Gazette of India dated 25th March, 2014 under article 309 of the Constitution of India.

(Placed in Library, See No. LT 285/16/14)

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री, पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री, प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री, कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री, परमाणु ऊर्जा विभाग में राज्य मंत्री तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री (डॉ. जितेन्द्र सिंह) : अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) वर्ष 2014-2015 के लिए अंतरिक्ष विभाग के परिणामी बजट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(Placed in Library, See No. LT 286/16/14)

- (2) भारत के संविधान के अनुच्छेद 309 के अंतर्गत केन्द्रीय सिविल सेवा (आचरण) संशोधन, नियम, 2014 जो 4 मार्च, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 149(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(Placed in Library, See No. LT 287/16/14)

- (3) निम्नलिखित पत्रों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

- (एक) यूरेनियम कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड तथा परमाणु ऊर्जा विभाग के बीच वर्ष 2014-15 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

(Placed in Library, See No. LT 288/16/14)

23.07.2014

(दो) इलेक्ट्रॉनिक्स कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड तथा परमाणु ऊर्जा विभाग के बीच वर्ष 2014-2015 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

(Placed in Library, See No. LT 289/16/14)

(तीन) इंडियन रेयर अर्थ्स लिमिटेड तथा परमाणु ऊर्जा विभाग के बीच वर्ष 2014-2015 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

(Placed in Library, See No. LT 290/16/14)

(चार) न्यूक्रियर पावर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड तथा परमाणु ऊर्जा विभाग के बीच वर्ष 2014-2015 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

(Placed in Library, See No. LT 291/16/14)

(पांच) भारतीय नाभिकीय विद्युत निगम लिमिटेड तथा परमाणु ऊर्जा विभाग के बीच वर्ष 2014-2015 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

(Placed in Library, See No. LT 292/16/14)

(4) अखिल भारतीय सेवा अधिनियम, 1951 की धारा 3 की उपधारा (2) के अंतर्गत अखिल भारतीय सेवा (अनुशासन और अपील) (संशोधन) नियम, 2014 जो 14 जून, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 408(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(Placed in Library, See No. LT 293/16/14)

कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (डॉ. संजीव बालियान) :
माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं वर्ष 2014-2015 के लिए कृषि मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

(Placed in Library, See No. LT 294/16/14)

23.07.2014

12.03 hrs.

STATEMENT CORRECTING REPLY TO UNSTARRED QUESTION NO.949 DATED 16.07.2014 REGARDING IMPLEMENTATION OF NULM.*

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Madam, I beg to make a Statement correcting the reply (English Version) to Unstarred Question No.949 given on 16th July, 2014 by Shri Kodikkunnil Suresh, MP regarding “Implementation of NULM.”

I beg to make a statement to enclose an annexure referred in Part (b) of the reply (English Version) given, in respect of statement showing state-wise number of cities/towns covered under the National Urban Livelihood Mission (NULM) for the Lok Sabha Unstarred Question No.949 answered by the Ministry of Housing and Urban Poverty Alleviation on 16.07.2014.

2. The relevant annexure was inadvertently not sent previously to Lok Sabha in respect to the reply (English Version) given to the Lok Sabha Unstarred Question No.949 answered on 16.07.2014.
3. The correcting statement may be brought to the notice of the House.
4. The inconvenience caused is regretted.

* Placed in Library, See No. LT 295/16/14.

**MINISTRY OF HOUSING AND URBAN POVERTY
ALLEVIATION**

LOK SABHA

UNSTARRED QUESTION NO 949

ANSWERED ON 16.07.2014

IMPLEMENTATION OF NULM

949 . Kodikunnil Shri Suresh

Will the Minister of HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION be pleased to state:-

- (a) whether Municipalities and Corporations are selected for the implementation of the National Urban Livelihoods Mission (NULM) in the country;**
- (b) if so, the details of Municipalities and Corporations selected so far for implementing the NULM in various States including Kerala, State-wise;**
- (c) whether the Government proposes to select all the Municipalities and Corporations in the country for implementing the NULM; and**
- (d) if so, the details thereof and if not, the reasons therefor?**

ANSWER

THE MINISTER OF HOUSING & URBAN POVERTY ALLEVIATION [SHRI M. VENKAIAH NAIDU]

(a): Yes Madam.

(b): As per Census of India 2011 and report received from States/UTs, a Statement showing State-wise number of cities/towns covered under the National Urban Livelihoods Mission (NULM) are at Annexure.

(c) & (d): Yes Madam, the Ministry proposes to hold consultations in this regard.

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO LOK SABHA UNSTARRED
QUESTION NO. 949 FOR 16-07-2014

A statement showing State-wise Numbers of Cities/ Towns covered under National
Urban Livelihoods Mission (NULM)

S. No.	Name of the States/UTs	Number of Cities/ Towns covered under NULM
1	Andhra Pradesh	32
2	Bihar	42
3	Chhattisgarh	28
4	Goa	2
5	Gujarat	35
6	Haryana	22
7	Himachal Pradesh	10
8	Jammu & Kashmir	22
9	Jharkhand	28
10	Karnataka	34
11	Kerala	14
12	Madhya Pradesh	54
13	Maharashtra	53
14	Odisha	33
15	Punjab	25
16	Rajasthan	40
17	Tamil Nadu	40
18	Telangana	15
19	Uttar Pradesh	82
20	Uttarakhand	16
21	West Bengal	62
22	Arunachal Pradesh	16
23	Assam	25

23.07.2014

24	Manipur	9
25	Meghalaya	8
26	Mizoram	8
27	Nagaland	11
28	Sikkim	4
29	Tripura	7
30	A&N Islands	1
31	Chandigarh	1
32	Dadra & Nagar Haveli	1
33	Daman & Diu	2
34	NCT of Delhi	3
35	Puducherry	5
	ALL INDIA	790

23.07.2014

12.03 ½ hrs.**STATEMENTS BY MINISTERS**

(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 242th Report of the Standing Committee on Science and Technology, Environment and Forests on Demands for Grants (2013-14) pertaining to the Department of Space.*

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री, पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री, प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री, कामिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री, परमाणु ऊर्जा विभाग में राज्य मंत्री तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री (डॉ. जितेन्द्र सिंह) : मैडम, मैं अंतरिक्ष विभाग से संबंधित अनुदानों की मांगों (2013-14) के बारे में विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण और वन संबंधी समिति के 242वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य सदन के पटल पर रखता हूँ।

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 296/16/14.

23.07.2014

12.04 hrs.

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

Cancellation of sitting of the House

HON. SPEAKER: Hon. Members, I have to inform the House that in the sitting of the Business Advisory Committee held on Friday, the 18th July, 2014, some Members had requested for cancellation of sitting of the House fixed for Monday, the 28th July, 2014.

If the House agrees, the sitting of the House fixed for Monday, the 28th July, 2014 may be cancelled.

I hope the House agrees.

SEVERAL HON. MEMBERS. Yes.

23.07.2014

HON. SPEAKER: Shri Mallikarjun Kharge.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Madam, I will speak after Shri Shanavas.

SHRI M.I. SHANAVAS (WAYANAD): Madam, Speaker, I am thankful to you for giving me an opportunity to raise a very important and serious issue and to bring it to the notice of this august House. Here, a very unfortunate and shocking incident took place where a minority community person, a Muslim, who was an Officer in the New Maharashtra Sadan was forced to eat *Chhappati* and break his fast, against his will. ... (*Interruptions*) It is not a nice thing to come before this august House and against our MPs. News reports have appeared in all over the channels. ... (*Interruptions*) Madam, 11 MPs were involved in this incident. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: प्लीज़ सुनिये। मैं आपके नेता को भी बोलने दूंगी। आपके नेता भी बोलेंगे।

... (व्यवधान)

SHRI M.I. SHANAVAS : Madam, give me the chance to speak. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: प्लीज़। सावन्त जी, मैं आपके नेता को भी बोलने दूंगी न, आप सुनिये।

... (व्यवधान)

SHRI M.I. SHANAVAS: This is very bad. ... (*Interruptions*) The concerned officer's name is Shri Arshad. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: प्लीज़। यह क्या हो रहा है? नहीं तो फिर मैं ऐसे एलाऊ नहीं करूंगी। ऐसे नहीं होगा।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप बिना नोटिस दिये मामला नहीं उठाओगे। उन्होंने बोला है, इसलिए मैं उनको एलाऊ कर रही हूँ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: प्लीज़। यह क्या हो रहा है? वे बोलेंगे न। प्लीज़, यह नहीं होगा।

... (व्यवधान)

23.07.2014

माननीय अध्यक्ष: प्लीज़ बैठिये। यह नहीं होता है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: सुल्तान जी, यह क्या हो रहा है?

...(व्यवधान)

SHRI M.I. SHANAVAS : Madam, Arshad has issued a statement. ... *(Interruptions)* What has happened is, some MPs were there and journalists were there. They were in the media room, they asked for food, food was not served and so hell was let loose in the Maharashtra Sadan. His nameplate was there. Everybody knew that his name is Arshad. I will quote Arshad's statement. ... *(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष: अगर आपको केवल हल्ला करना है तो मुझे कुछ नहीं कहना है। प्लीज़। आपके नेता भी बोलेंगे।

...(व्यवधान)

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Madam Speaker, statement made by outside people cannot be quoted in the House. This is a sensitive issue. We are dealing with a sensitive issue. Let us not try to rouse communal passions unnecessarily. ... *(Interruptions)* Nobody knows the truth. Let the Chair get the facts and then we can discuss it. ... *(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष: अगर सब एक साथ बोलेंगे तो मैं कुछ नहीं सुन पाऊंगी।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप सब लोग समझिये, मैं नहीं समझ पा रही हूँ, क्योंकि, नोटिस भी आपने मुझे ऐन टाइम पर लाकर दी है, फिर भी मैं एलाऊ कर रही हूँ। लेकिन अगर आप हल्ला करोगे तो मैं कुछ नहीं समझ पाऊंगी।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: प्लीज़, आप सब लोग इस बात को समझिये।

23.07.2014

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: राजीव जी, यह क्या हो रहा है? मैंने केवल इसलिए इस बात को एलाऊ किया, वरना वास्तव में यह सदन से संदर्भित भी नहीं है, लेकिन भावनाएं किसी की भी हों, मैं जानती हूँ। मगर आप बात को समझिये, मैं सब को बोलने नहीं दूंगी, क्योंकि, किसी ने भी नोटिस नहीं दिया है। केवल खरगे जी आये थे, उन्होंने निवेदन किया और उसके साथ-साथ माननीय गीते जी और सभी सदस्य भी आये थे, वे भी कुछ बात सामने लाना चाहते हैं तो दोनों की बात सदन के सामने आनी चाहिए। ऐसे एकतरफा हल्ला नहीं चलेगा, नहीं तो मैं किसी को भी एलाऊ नहीं करूंगी।

... (व्यवधान)

SHRI M.I. SHANAVAS : Madam, I will read out Arshad's statement. It says:

“All guests along with media reporters and staffs of Maharashtra Sadan got into the kitchen where I was getting the orders prepared. They caught me and put *chapati* into my mouth. I was wearing a formal uniform set as prescribed by IRCTC.” ... (*Interruptions*)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Madam, this should not go on record. Nobody knows the truth. He is trying to sensationalize the issue unnecessarily. Let us not rouse communal passions. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: उनको भी बता दिया है, वे भी नहीं करें। आप भी नहीं करें। नहीं, I am sorry. Only he will speak.

SHRI M.I. SHANAVAS: Madam, I will take two or three minutes more. Arshad's statement is so shocking. His statement further says:

“Everybody in the panel also knew my name as Arshad. Even then they inserted *chapati* into my mouth which caused my fast to break on the eve of *Ramzan*.”

Madam, this is cutting at the very root of secularism. Never in independent India has such a thing happened. The MPs who are to be the role models have shown a bad model that they can do anything. We want to preserve, the minorities want to preserve their religious faith. Even their faith has been tarnished by none other than the MPs.... (*Interruptions*) So, this House should condemn it.... (*Interruptions*)

23.07.2014

HON. SPEAKER: Shri M.B. Rajesh, Shri P. Karunakaran , Adv. Joice George, Shri P.K. Biju, Dr. A. Sampath and Dr. Mamtaz Sanghamita are allowed to associate with the issued raised by Shri M.I. Shanavas.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : गीते जी, आप बोलिए।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: You have not given any notice.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : बाकी किसी सदस्य ने नोटिस नहीं दिया है। ऐसा नहीं होता है।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप सुनने की हिम्मत रखिए। ऐसा नहीं होता है।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपने कोई नोटिस नहीं दिया है। प्रॉपर नोटिस आएगा, तो बोलने का मौका मिलेगा। ऐसा नहीं होता है कि कोई भी उठे और बोलने लगे।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Both of them have come to me. No, I am sorry. All the MPs will not speak.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : आप एसोशिएट कर दीजिए।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपको पद्धति मालूम है। सलीम जी, आपको भी पद्धति मालूम है। ऐसा नहीं होता है।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप समझिए, वह बोल रहे हैं।

... (व्यवधान)

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री अनन्त गंगाराम गीते): अध्यक्ष जी, रमजान का महीना है। ... (व्यवधान)

23.07.2014

माननीय अध्यक्ष : अब कमेंट नहीं करेंगे। यहां कोई हंगामा न हो। सब अपनी भावनाओं को थोड़ा सा काबू में रखें।

श्री अनन्त गंगाराम गीते : महोदया, यह रमजान का महीना है। इस महीने को पवित्र महीना माना जाता है। ... (व्यवधान) एक मिनट, मुझे अपनी बात पूरी कर लेने दीजिए। मैं समझता हूँ कि इस पवित्र महीने में जो रमजान का सम्मान करना चाहते हैं, वे कम से कम इस सदन में कोई * बयान न करें। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं इसे देख लूंगी।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप यह शब्द मत बोलिए।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : इसे निकाल दिया।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह शब्द न बोलें, बाकी ठीक है।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बैठिए।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वे सक्षमता से बोलते हैं।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह क्या है? कृपया अपनी सीट पर जाइये।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह क्या हो रहा है?

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह क्या है?

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह क्या हो रहा है? अपनी सीट पर बैठिए।

... (व्यवधान)

* Not recorded.

23.07.2014

माननीय अध्यक्ष : यह कोई तरीका नहीं है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह क्या हो रहा है?

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह क्या तरीका है? इनका क्या नाम है?

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप जाइये। आप अपनी सीट पर जाइये।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप अपनी सीट पर जाइये। मैं उनको बोलूंगी।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मिस्टर गीते, आप बोलिए।

...(व्यवधान)

12.15 hrs

At this stage, Shri Jai Prakash Narayan Yadav, Shri Rajesh Ranjan, Shri M.I. Shanavas and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : राजीव रंजन जी, सभी लोग अपनी सीट पर जाइए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं देख लूंगी, मैंने उनको बोला है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह प्रॉपर नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री अनन्त गंगाराम गीते : अध्यक्ष जी, जो मैंने यहां पर कहा है ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : गीते जी बोल रहे हैं, केवल उनकी बात रिकार्ड में जाएगी।

(Interruptions) ... *

* Not recorded.

23.07.2014

श्री अनन्त गंगाराम गीते : अध्यक्ष जी, यदि इस सदन को *पर कोई आपत्ति है तो मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि आज रमजान का पवित्र महीना है। ... (व्यवधान) इस सदन के सामने असत्य बातें न आए। ... (व्यवधान) अध्यक्ष जी, सदन के सदस्य हैं, ये हमारे सांसद हैं। ... (व्यवधान) सदन के जो सदस्य हैं, इनके अधिकारों का भी मामला है। ... (व्यवधान) सदन और आप की यह जिम्मेवारी बनती है, ... (व्यवधान) जो इस सदन के सदस्य हैं, ... (व्यवधान) इनके अधिकारों की रक्षा हो। ... (व्यवधान)

12.16 hrs.

At this stage, S/Shri Asaduddin Owaisi, Dharmendra Yadav, Ms. Mehboba Mufti, S/Shri M.B. Rajesh, Bhagwant Mann and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

श्री अनन्त गंगाराम गीते : अध्यक्ष जी, 17 जुलाई से जो सदस्य महाराष्ट्र सदन में रह रहे हैं... (व्यवधान) वहां पर काफी असुविधाएं हैं। ... (व्यवधान) इस संदर्भ में, रेसिडेंट कमीशनर के ध्यान में बात लाने के लिए, हमारे सभी सदस्य रेसिडेंट कमीशनर से मिलने के लिए गए थे। ... (व्यवधान) लेकिन, दुर्भाग्य से रेसिडेंट कमीशनर नहीं मिल पाए। ... (व्यवधान) उन्होंने अपनी बात वहां पर रखी है। ... (व्यवधान) जो भी बातें वहां पर रखी गई हैं... (व्यवधान) वे सारे के सारे असत्य हैं। ... (व्यवधान) आज कांग्रेस की ओर से यह बात रखी जा रही है, ... (व्यवधान) प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में ... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 12.30 p.m.

12.17 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Thirty Minutes past Twelve of the Clock.

* Not recorded.

23.07.2014

12.30 hrs.*The Lok Sabha re-assembled at Thirty Minutes past Twelve of the Clock.*

(Hon. Speaker in the Chair)

... (Interruptions)

HON. SPEAKER: Shri Sudip Bandyopadhyay.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Madam, I would like to draw the attention of Shri Rajnath ji to a particular issue. The other issue will come up later but it is a very important issue. ... (Interruptions) The 13 companies of CRPF are going to be withdrawn from tomorrow. ... (Interruptions) This is the Circular which has been given to me just now. ... (Interruptions) The other day, he told that in a federal structure decision would not be taken without discussing it with the Chief Minister. ... (Interruptions) I would submit that these 13 companies of CRPF are going to be withdrawn from tomorrow only, and the other part is going to be withdrawn from 31st July. Will you kindly reassure the House or will you kindly tell us (Interruptions)

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : अध्यक्ष जी, बार-बार ऐसा किया जाता है।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : पहले आप तो अच्छा बिहेव कीजिए।

... (व्यवधान)

शहरी विकास मंत्री, आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री एम. वैकैय्या नायडू) : मेरा सत्तारूढ़ पार्टी के सदस्यों से अनुरोध है कि जो भी करना है सरकार करेगी नहीं तो बाकी नेता करेंगे। ... (व्यवधान) Shri Jyotiraditya Scindia ji, please take your seat. ... (Interruptions)

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा): ये सदन में बैठकर कमेंट करते हैं।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह तरीका नहीं है।

... (व्यवधान)

श्री एम. वैकैय्या नायडू : श्री पप्पू यादव, आप भी ऐसे ही कर रहे हैं।... (व्यवधान) जो विषय उठाया गया, यह बहुत संवेदनशील मामला है। यहां जो घटना मैशन की गई, वह हुई या नहीं, मालूम नहीं। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि ... (व्यवधान) Shri Jyotiradiya ji, I am coming to that. I am also

23.07.2014

aware of the niceties and also the need for decency and decorum to be maintained in this House. I do not approve the conduct of one of my Members. The Member is going to apologize to the House, and after that we can proceed further. I would also make a request to the hon. Speaker. ... (*Interruptions*) आप बैठिए। आप भी खड़े हो गए।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : इस तरह यह सिलसिला शुरू हो जाएगा। प्लीज़, जरा समझिए।

... (व्यवधान)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Let the Chair go through the motion, if it is given in writing as per the rules. Then, Madam, you can discuss it and then decide. Whatever the Chair decides, the Government will be willing to respond. In this particular case, I have already said that the Government does not approve the conduct of our Member today. It has become a habit for some of the Members to come to the Well of the House. I would request everyone that we should respect each other. In this particular case, as I told already, we are disapproving the conduct of the hon. Member, and the Member will offer an apology to the House. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : अगर इस विषय को न बढ़ाएं तो सबके लिए अच्छा है।

... (व्यवधान)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Shri Kharge ji, let us conclude this issue. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : आप क्या कहना चाहते हैं।

... (व्यवधान)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Madam, if the hon. Minister could have given me a chance to speak before he made the point, I could have told something, and after that he could have replied. मेरा कहना है कि यह जो घटना घटी, उस बारे में ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : उस घटना की चर्चा नहीं करनी है। मैं उस घटना की चर्चा नहीं सुनूंगी।

... (व्यवधान)

23.07.2014

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : इसके लिए सभी दुखी हैं। दूसरा, उन्होंने इसके लिए अपना खेद व्यक्त किया, वह अलग बात है। ... (व्यवधान) लेकिन मैं आपसे एक ही विनती करना चाहता हूँ कि आप मैम्बर के ऊपर एक्शन लीजिए। दूसरा, एथिक्स कमेटी को आप यह मैटर रैफर कीजिए, ताकि कोई भी मैम्बर इस ढंग से कमेंट करके मसल्स पावर दिखाने की कोशिश न करे। यह ठीक नहीं है। हम सबको इस चीज को कंडम करना चाहिए।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : रमेश बिधुड़ी जी, आप अपनी बात एक ही वाक्य में कहिए।

... (व्यवधान)

श्री रमेश बिधुड़ी (दक्षिण दिल्ली) : अध्यक्ष महोदया, मैं सदन की मर्यादा को मद्देनजर रखते हुए किसी व्यक्ति विशेष या किसी समाज की भावनाओं के मद्देनजर मैंने कोई ऐसी बातें नहीं कही हैं। लेकिन सदन और सदन के सदस्यों को फिर भी ऐसा लगा है, तो उसके लिए मैं खेद प्रकट करता हूँ। . That is all....

(Interruptions)

HON. SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions) ...*

माननीय अध्यक्ष : फिर कुछ नहीं हो सकता। आप उन्हें माफी भी नहीं मांगने दे रहे।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : जब वे माफी मांग रहे हैं, तो आप उन्हें बोलने भी नहीं दे रहे। सिंधिया जी, आप समझदार हैं, इसलिए मत बोलिए। हर किसी का उठना जरूरी नहीं है। क्या आप उनको अपना वाक्य पूरा भी नहीं करने देंगे? वे माफी मांग रहे हैं।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : रमेश जी, आप अपनी बात एक ही वाक्य में कहिए।

... (व्यवधान)

श्री रमेश बिधुड़ी : ठीक है। सदन को बुरा लगा, उसके लिए मैं खेद प्रकट करता हूँ।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Hon. Home Minister, Rajnathji, I want to draw your attention on a very serious matter.

* Not recorded.

23.07.2014

Madam, 10 days ago also, I raised this issue when Advaniji Venkaiahji and Sushmaji were also present in the House. In West Bengal, 13 companies of CRPF are going to withdraw without giving any prior notice to the State Government, which is absolutely unwarranted at this moment.

West Bengal has become peaceful after a long battle with Maoists. Jangalmahal is there; Darjeeling international border is also there... *(Interruptions)*

The hon. Home Minister assured us that in a federal structure, such things cannot happen without consulting the Chief Minister. Now, just one hour back, a message has been received by me that five companies of CRPF are going to be withdrawn tomorrow and the other eight are going to be withdrawn on 31st July, 2014.

What I would remind the hon. Home Minister is that the assurance which he had given us just 10 days back, has not been implemented at all. I have been asked by the Chief Minister to communicate to you. So, I would request the Government to take an immediate decision and assure us that these companies of CRPF can be only withdrawn in consultation with the Chief Minister or the State Government concerned. Otherwise, there would be a very chaotic situation, which will emerge in the State of West Bengal.

I want a positive response from you, Mr. Home Minister, as you did it on the other day also. ... *(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी को पहले से कुछ मालूम नहीं है, इसलिए मैं उन्हें कुछ नहीं कहूंगी।

...*(व्यवधान)*

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय : राजनाथ सिंह जी, आप कुछ बोलिए। ...*(व्यवधान)*

HON. SPEAKER: Now, Dr. Thambidurai.

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): Madam Speaker, since Monday onwards, I have been raising a very important issue.... *(Interruptions)*

23.07.2014

माननीय अध्यक्ष : उन्हें आपने पहले से कुछ बताया नहीं था कि आप यह इश्यू उठाने वाले हैं। If he wants to say, let him say. I am not objecting to it. क्या यह आपका विषय है कि किसे बोलना है या नहीं? आपका विषय समाप्त हो गया, आप कृपया बैठिए।

...(व्यवधान)

गृह मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य श्री सुदीप बंद्योपाध्याय जी ने जिस नोटिस की चर्चा की है, मुझे अभी तक उस नोटिस के बारे में कोई जानकारी नहीं है, इसलिए मैं यह जानना चाहूँगा कि वस्तुस्थिति क्या है।...(व्यवधान)

DR. M. THAMBIDURAI: Madam, since Monday onwards I have been raising a very important issue regarding the former DMK Minister's involvement.

माननीय अध्यक्ष : श्री तम्बिदुरई जी, मैं आपको भी एक बात कहना चाहूँगी, रोज़-रोज़ एक ही इश्यू नहीं उठ सकता। It is not proper. You are doing it. No, I am sorry.

DR. M. THAMBIDURAI : No, I am telling you, Madam, today the newspapers carry news even on the involvement of former Prime Minister.

Yesterday I raised this issue but I am not satisfied. The Minister even replied. I am thankful to the Minister who had come forward to reply. But I am insisting on who the former DMK Ministers who are involved in this and a former Prime Minister also again involved in this. That is why, today the newspapers have published that the former Prime Minister's Office is involved in appointing the tainted judge, that is, Ashok Kumar. The Press has come out with this. Therefore, I want a reaction from the Government side. What action are they going to take to find out the truth? This is a very important issue. ... (*Interruptions*) This is the matter raised.... (*Interruptions*) I am raising a serious issue. I have been raising it from Monday onwards. ... (*Interruptions*) Let the Government give some assurance. Let the Minister give some assurance whether they will look into this matter and find out what has happened. That is what I am interested. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : श्री सौगत राय जी इसी विषय से एसोसिएट कर रहे हैं।

23.07.2014

DR. M. THAMBIDURAI : The Press has written that the former Prime Minister is involved in this and the former Law Minister is also involved in the appointment of tainted judges in the Madras High Court. That is what I am raising....
(Interruptions)

HON. SPEAKER: You have raised it.

... (Interruptions)

DR. M. THAMBIDURAI : You have shown the newspaper. I am also showing the newspaper.... (Interruptions)

HON. SPEAKER: No, please. I am not allowing him. Please go to your seat. बार-बार ऐसा नहीं होता है। Please go to your seat.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : एक बात आप लोग समझ लीजिए, जो भी बात आप लोग उठाना चाहते हैं, वह कहीं-न-कहीं दूर घटित घटना है। इसके लिए प्रौपर मेरे पास कोई नोटिस भी नहीं है।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सुबह दस बजे आकर उन्होंने बताया कि हम कुछ मुद्दे उठाना चाहते हैं, मैंने इसकी अनुमति दी। उसके बाद जो भी हुआ है, कुछ श्री गीते जी ने बोला है, आपने नहीं सुना।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मगर यह कोई चर्चा का विषय नहीं है। आई एम सॉरी। ऐसा नहीं होता है।

... (Interruptions)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : We are walking out.... (Interruptions)

12.44 hrs

At this stage, Shri Mallikarjun Kharge, Shri Jai Prakash Narayan Yadav, Shri P. Karunakaran, Shri Tariq Anwar and some other hon. Members left the House.

23.07.2014

विदेश मंत्री तथा प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज) : अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्यों ने ब्रिक्स के बारे में जानकारी लेनी चाही थी, मैं खड़गे जी से निवेदन करूंगी कि वे लोग वापस आ जाएं, इसके बाद मैं ब्रिक्स के बारे में जानकारी देने वाली हूँ, जो अभी प्रधान मंत्री जी की यात्रा हुई है। आपका वाक आउट हो गया, अब आप लोग वापस आ जाइए, क्योंकि मैं ब्रिक्स के बारे में जानकारी देने वाली हूँ। खड़गे जी, आप सभी लोगों के साथ, सभी साथियों के साथ सदन में वापस आ जाइए। मैं प्रधान मंत्री जी की ब्रिक्स यात्रा के बारे में जानकारी देने वाली हूँ। अब वापस आ जाएं।

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Madam Speaker, while walking out, they made certain unsavory remarks against the Government. The Government is nowhere involved in this incident at all. Nobody knows as to whether the incident is true or not. There has to be a proper inquiry. Then only the truth will come out. Let us not unnecessarily send wrong message to the country. It should not be allowed to raise passions also. My humble request is, let us find out the truth and then we can talk about it. The Government is nowhere involved in this.

23.07.2014

*SHRI S.S.AHLUWALIA (DARJEELING) : Respected Speaker Madam, I have been elected as the representative of Darjeeling district of North Bengal. Of late, people of that region are dying of encephalitis in large numbers. In Darjeeling, Siliguri, Jalpaiguri, Cooch Behar, Malda, North Dinajpur and South Dinajpur areas, hundreds of people are admitted in the North Bengal Medical College and are suffering from this deadly disease. The Health Director of the state has said that people might be dying of Japanese Encephalitis but he is unsure of the reasons of such large number of deaths. People do not know about the source of this disease; whether it has come from Japan or Bangladesh is not clear; whether litchis are causing it or not is also not an issue. The issue is the young and old are losing their precious lives; families are being ruined. No action is being taken by the Government of West Bengal in this regard. Through you madam I would like to request the Government and Hon. Minister that a high-powered team of doctors should be constituted and sent to the state to look into the matter. Madam, I request the Central Government with folded hands to immediately send a special medical team to North Bengal. Hundreds of people are yet to be admitted in the hospitals but beds are not available. No one is there to take care of these hapless patients. So necessary steps should be taken by the Government without any further delay.

I thank you for allowing me to raise this matter in this august House.

HON. SPEAKER: Shri Naba Kumar Sarnia and Dr. Kirit Somaiya are allowed to associate with the matter raised by Shri S.S. Ahluwalia.

23.07.2014

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Madam, I am supporting the demand of Shri Ahluwalia ji. Actually, the fact is that the Japanese Encephalitis has been invading a large part of the West Bengal. It has virtually assumed an epidemic proportion, much to the consternation of the people of the State of West Bengal. It has taken a toll of more than 150 people. A number of people, who have been infected, are not having the requisite access to medical treatment. They are waiting for their own demise.

In this very grave situation, the reality is that the medical facilities that are available there are not adequate enough to deal with the situation. So, I would urge upon the Minister of Health to take stock of the situation and send a medical team to assess the gravity of the situation and take measures as immediately as possible. I also seek a statement from Dr. Harsh Vardhan, hon. Minister of Health on this issue. It has already created an uproar and the State Government is totally apathetic indifferent to the situation. They do not have the requisite wherewithal to deal with this issue. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : सुल्तान अहमद जी, क्या आप इसी इश्यू पर बोलना चाहते हैं? आप एक मिनट में एसोसिएट कर लीजिए। एक मिनट में बोलिए।

...(व्यवधान)

श्री सुल्तान अहमद (उलुबेरिया) : मैडम, इंसेफेलाइटिस का जो मामला आया है, पश्चिम बंगाल सरकार में स्वास्थ्य मंत्रालय खुद मुख्यमंत्री ममता बनर्जी जी के पास है, उन्होंने इसको गंभीरता से लिया है। इस मौसम में ये बीमारियां होती हैं, जिस तरह हम डेंगू, मलेरिया आदि बीमारियां देखते हैं, उसी तरह से इंसेफेलाइटिस की बीमारी है। Government of West Bengal is serious. ये लोग, जो ऐसी बातें कह रहे हैं, हारने के बाद इस तरह के इल्जाम लगाते हैं, यह इनकी पुरानी आदत है।

माननीय अध्यक्ष : क्या आप भी इसी इश्यू पर एसोसिएट करना चाहते हैं? एक मिनट में बोलिए।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अध्यक्ष महोदया, इस सदन में इंसेफेलाइटिस और एक्यूट इंसेफेलाइटिस सिंड्रोम, जिनका अभी पूरी दुनिया में कोई इलाज नहीं है, उसके बारे में चर्चा कर चुके हैं। मैंने भी नोटिस दे रखा है। वेस्ट बंगाल के हमारे माननीय सदस्य अहलुवालिया जी ने इस मामले को उठाया, लेकिन यह बीमारी सबसे पहले पूर्वी उत्तर प्रदेश से शुरू हुई। आज भी गोरखपुर मेडिकल कॉलेज में कई सौ

23.07.2014

बच्चे एडमिट हैं और प्रति दिन पांच-छः बच्चों की मौत हो रही है। आज भी इस बीमारी का कोई इलाज नहीं है। मैं यह चाहता हूँ एक्यूट इंसेफेलाइटिस सिंड्रोम पर रिसर्च करके किसी दवा की ईजाद की जाए और बीमारी से प्रिवेंशन के लिए उनका इम्यूनाइजेशन भी टाइम से होना चाहिए। टीकाकरण न होने से पूर्वी उत्तर प्रदेश के हजारों बच्चे प्रभावित हैं और अब यह बीमारी अन्य राज्यों में भी फैल रही है। मैं समझता हूँ कि सरकार ने गंभीरता से लिया है, लेकिन अगर इसके बारे में हेल्थ मिनिस्टर साहब रिस्पांड करें, तो अच्छा होगा।

23.07.2014

HON. SPEAKER: Now, Shrimati Sushma Swaraj to make a Statement.

... (*Interruptions*)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Madam, before the hon. Minister makes a Statement, I would like to inform the hon. House that on earlier occasions whenever the Prime Minister attended the BRICS Summit, at least on 4 or 5 occasions there was no occasion for the Prime Minister to make a Statement in the House. I have the records with me, which state that even in 2010, when that Conference was held, subsequently, the Minister of External Affairs has made a Statement.

Yesterday, the Leader of the Congress Party has made certain comments about the Prime Minister that he is absent from the Budget Session and all. The Prime Minister had gone for an international Conference, and he has brought name and fame for the country and he is back successfully. We all know what exactly has happened there. If anybody has got to ask anything further to it, then they can discuss it appropriately at an appropriate time. But, my suggestion is that we should not come to the conclusion.

Madam, there is another important thing. As the Parliamentary Affairs Minister, it is my duty to bring to the notice that another Member yesterday made an uncharitable comment saying that it is very discourteous and we do not know where to stand and speak in this House as the Division Numbers have not been given. He said that : “The so-called great and efficient Government has not managed to give us Division Number.” The Members should know what is the Rule position; what is the procedure; and without knowing that you should not criticize the Government. It is the domain of the Speaker, and nobody can question the Speaker in this House. We should understand it. Mr. Pinaki Misra had made this comment, and I want to put the record straight. Otherwise, I have no intention of even joining issue with him. As Parliamentary Affairs Minister, I must make Members also to be aware of the Rules.

23.07.2014

As far as Shri Kharge's issue is concerned, the Government is coming forward to make a Statement on the BRICS Summit, and the Minister of External Affairs will make the Statement.

माननीय अध्यक्ष: अभी जो बात माननीय वैकैय्या जी ने कही, सबको मालूम होना चाहिए कि सदस्यों के बैठने की जो सुविधा है, डिजीजन नम्बर एलॉट करने की बात है, वह पूरा ब्यौरा स्पीकर ऑफिस से बनाकर सारी पार्टीज को दे दिया है। कुछ पार्टीज के उस पर कुछ सजेशंस हैं इसलिए सदस्यों को डिजीजन नम्बर एलॉट नहीं किए जा सके हैं। मुझे लगता है कि जिस पार्टी के सदस्य ने यह बात उठाई थी, उनकी पार्टी ने भी इस बारे में कुछ सुझाव दिए हैं। हमने सब पार्टीज को अपने-अपने तरीके से डिजीजन नम्बर्स स्पीकर के ऑफिस से दे दिए हैं। इसलिए इसमें कुछ देर हो रही है। हमें थोड़ा समझना होगा कि क्या नियम है। उसी के साथ मैं कल देख रही थी कि कुछ नोमैडियन टाइप का उल्लेख करते हुए कुछ बात हुई। मैं थोड़ा बताना चाहूंगी कि हमसे ज्यादा कई बार लगता है कि आदिवासी जहां वे रह रहे हैं, अपने-अपने नियम से रहते हैं। ऐसा नहीं है कि हम भटक गए हैं इसलिए किसी पर बात करते हुए या कमेंट करते हुए अपने भाषणों में थोड़ी सी सोच लाएं, ताकि किसी की भी भावना आहत न हो। इसलिए ऐसी कोई बात नहीं है, पहले पूछिए, समझिए, फिर कहिए। इतना ही मैं सदस्यों से कहना चाहूंगी।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : अध्यक्ष जी, हम विदेश मंत्री जी की बहुत इज्जत करते हैं। वह हमेशा अच्छी डिबेट करती हैं, कर्वीस करती हैं, इसमें कोई शक नहीं है। वह बहुत ही व्याकरणबद्ध शुद्ध हिन्दी में बोलती हैं, अंग्रेजी भी उतनी ही अच्छी बोलती हैं। इनके प्रति हमें कोई शिकायत या ऑब्जेक्शन नहीं है। लेकिन हमने जो कल सवाल उठाया था कि ब्रिक्स मीटिंग में प्रधान मंत्री जी हाजिर थे, वह आपको साथ लेकर जा सकते थे, शायद नहीं लेकर गए, किस वजह से नहीं लेकर गए, वह और बात है।

माननीय अध्यक्ष: इस तरह से कमेंट करना उचित नहीं है।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : युजअली हमने जो अब तक देखा है, वह कह रहे हैं। हमने यह कहा था कि ब्रिक्स मीटिंग में क्या हुआ, किन-किन चीजों पर सहमति हुई, किन पर नहीं हुई, इस बारे में डिटेल प्रधान मंत्री जी जानते हैं। इसलिए फर्स्ट टाइम इंफार्मेशन वह सदन को दे सकते थे। इसीलिए हमने कहा कि वह सदन में आकर इस बारे में बयान दें। आज सुबह वह आए और चले गए। ... (व्यवधान) हमें अगर बाहर जाना होगा तो जाएंगे और अंदर आना होगा तो आएंगे। आप भी जब विपक्ष में थे तो ऐसा ही करते थे। Please do not say all those things that we have seen.

23.07.2014

मेरी यही विनती है कि प्रधान मंत्री जी को यहां आकर अपना स्टेटमेंट देना चाहिए। उनकी वहां किस-किस से मुलाकात हुई, किन-किन चीजों पर सहमति हुई, अगर वह यहां बताएं तो मैं समझता हूँ कि अच्छा होगा। इसलिए हमारी यह मांग है। हम विदेश मंत्री जी के बारे में, उनकी क्षमता के बारे में या जो वह कह रही हैं, उस बारे में हमारी कोई आपत्ति नहीं है। हमेशा ऐसा होता है कि जब प्रधान मंत्री जी बाहर जाते हैं तो स्टेटमेंट देते हैं। कम से कम पहली बार तो एक बार स्टेटमेंट उनके मुख से उनकी वाणी से हम सुनना चाहते हैं। वह यहां आएँ और कम से कम एक भाषण तो यहां दें।

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, इससे पहले कि मैं ब्रिक्स शिखर सम्मेलन के बारे में वक्तव्य पढ़ूँ, आदरणीय खड़गे जी ने जो आपत्तियां उठाई हैं, मैं उनका उत्तर देना चाहूंगी। सबसे पहले तो माननीय खड़गे जी मैं आपको यह बता दूँ कि यह छठवाँ ब्रिक्स शिखर सम्मेलन था। इससे पहले पांच शिखर सम्मेलन हो चुके थे और पांचों शिखर सम्मेलनों में प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह गये। जो आपने कहा कि प्रधान मंत्री जी मुझे साथ ले जा सकते थे, आपकी ध्वनि यह थी कि शायद किसी कारण से वे मुझे साथ नहीं ले गये। मैं आपको बता दूँ कि पांचों शिखर सम्मेलनों में प्रधान मंत्री मनमोहन सिंह जी कभी भी अपने विदेश मंत्री को साथ लेकर नहीं गये। एक बात और बता दूँ। एक शिखर सम्मेलन दिल्ली में ही हुआ, उस दिल्ली वाले सम्मेलन में भी विदेश मंत्री उनके साथ नहीं गये। इसलिए जो एक नकारात्मक ध्वनि इसमें थी कि वे क्यों नहीं साथ ले गये, मैं आपको बता दूँ कि भारत में कभी प्रधान मंत्री विदेश मंत्री को साथ लेकर ब्रिक्स-सम्मिट में नहीं जाते, लेकिन इस बार अगर संसद का सत्र नहीं होता, तो मैं साथ जाती, लेकिन चूंकि संसद का सत्र चल रहा था, इसलिए हम दोनों बाहर चले जाएँ, यह अच्छा नहीं होता, उचित नहीं होता, इसलिए प्रधान मंत्री जी स्वयं गये।

दूसरी बात, आपने कहा कि प्रधान मंत्री जी अपने मुख से बोलते और ये वक्तव्य देते। पांच बार से एक बार भी डॉ. मनमोहन सिंह सदन में इस ब्रिक्स शिखर सम्मेलन के बाद नहीं बोले। मैं आपके माध्यम से बताना चाहती हूँ कि वर्ष 2013 में शिखर सम्मेलन हुआ, 2012 में शिखर सम्मेलन हुआ, केवल एक बार 2010 में वो भी विदेश मंत्री बोले और क्यों बोले, क्योंकि ब्रिक्स के साथ ही इबसा की भी मीटिंग थी और न्यूक्लीयर सिक्योरिटी की ट्रीटी भी थी। इन तीनों चीजों को मिलाकर विदेश मंत्री भी केवल एक बार बोले। कभी विदेश मंत्री ने इस शिखर सम्मेलन के बारे में कोई वक्तव्य सदन में नहीं दिया, कभी प्रधान मंत्री ने कोई वक्तव्य नहीं दिया, हम लोगों ने यह तय किया है। आप जो कह रहे हैं कि मुख से एक बार तो बोलते तो राष्ट्रपति जी के अभिभाषण के पश्चात् क्या सुंदर भाषण प्रधान मंत्री जी ने यहां किया था, आपने क्या सुना नहीं और आप चेहरा न देखने पर उदास हो रहे थे तो आज तो वह उदासी भी दूर कर दी, प्रधान मंत्री

23.07.2014

जी प्रश्न काल में आकर बैठे थे। तो प्रधान मंत्री जी ने दर्शन भी दे दिये और आपकी वह विरह-वेदना भी दूर हो गयी और जो आप उनके मुख से भाषण की बात कर रहे हो, तो इस सदन में आकर के उन्होंने भाषण भी कर दिया था, बहुत विस्तृत और बढ़िया भाषण दिया था। इसलिए मैं यह कह रही हूँ कि सदन में यह परम्परा नहीं रही कि ब्रिक्स शिखर सम्मेलन के बाद कोई बयान दिया जाए लेकिन मैं दे रही हूँ। ... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : हमने यह नहीं किया, वो नहीं किया, बोलते हैं, ये सारी चीजें जो हम कर रहे थे आप कर रहे हैं, इसलिए कोई फर्क नहीं है। ... (व्यवधान)

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Are you following the UPA Government? Please tell us whether you are following the UPA Government. ...
(Interruptions)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): That is the prerogative of the Prime Minister.

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : मुझे मालूम है, वह कैपेबल है, she will speak and I know she will convince all of us. हमेशा वह कंविन्स करने में माहिर है, वह एक्सपर्ट है, हम जानते हैं। लेकिन अटल बिहारी वाजपेयी जी जब प्राइम-मिनिस्टर थे वे प्रश्न काल में भी बैठते थे लेकिन यह नहीं कि आये, दर्शन दिये, क्या भगवान हैं वो?

श्री मुलायम सिंह यादव (आज़मगढ़) : अगर इन्होंने गलती की थी तो क्या आप भी गलती करेंगे? यह क्या बात हुई?

श्रीमती सुषमा स्वराज: तो हम गलती नहीं कर रहे ना, हम जवाब दे रहे हैं।

13.00 hrs.

आपने जैसा कहा कि कन्विन्स कर देती हैं, मैं तथ्यों के आधार पर कन्विन्स करती हूँ, अनर्गल बात करके आपको कन्विन्स नहीं करती हूँ। मैंने तथ्य आपके सामने रखे कि कभी यह परम्परा नहीं रही है लेकिन हम नई परम्परा शुरू कर रहे हैं और मैं यह वक्तव्य पढ़ रही हूँ।

23.07.2014

13.0 ½ hrs.**STATEMENTS BY MINISTERS....Contd.****(ii) Hon. Prime Minister's visit to Brazil to attend BRICS Summit**

विदेश मंत्री तथा प्रवासी भारतीय कार्य मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज) : मैं दिनांक 15-16 जुलाई, 2014 तक आयोजित किए गए छठे ब्रिक्स शिखर सम्मेलन हेतु माननीय प्रधान मंत्री जी की ब्राजील यात्रा के बारे में इस सम्माननीय सदन को सूचित करना चाहती हूँ। मैं प्रारंभ में ब्राजील के राष्ट्रपति डिल्मा रूसेफ़ और ब्राजील के लोगों को बधाई देना चाहूंगी कि उन्होंने एक भव्य ब्रिक्स शिखर सम्मेलन की मेजबानी की और गर्मजोशी के साथ माननीय प्रधान मंत्री का स्वागत करने के लिए उन्हें धन्यवाद देना चाहूंगी। यह विशेष रूप से प्रशंसनीय है कि ब्राजील ने फीफा विश्वकप की मेजबानी के विशाल दायित्व को पूरा करने के तत्काल बाद इस शिखर सम्मेलन का सफलतापूर्वक आयोजन किया। दक्षिण अमेरिका के ग्यारह नेताओं के साथ भी राष्ट्रपति रूसेफ़ ने ब्रिक्स नेताओं की बैठक करवाई।

ब्रिक्स के छोटे से इतिहास में छठा शिखर सम्मेलन एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। इस शिखर सम्मेलन के परिणामस्वरूप न्यू डेवलपमेंट बैंक की स्थापना हुई, जो शंघाई में अवस्थित होगा। उस पर करार हुआ और आकस्मिक प्रारक्षित व्यवस्था जिसे अंग्रेजी में कांटीजेंट रिजर्व अरेंजमेंट कहते हैं, उस पर करार हुआ। इस करार का सम्पन्न होना ब्रिक्स देशों तथा विकासशील विश्व के लिए विशेष रूप से महत्वपूर्ण उपलब्धि है।

इस बैंक के लिए की गई पहल जिसकी घोषणा नई दिल्ली में मार्च 2012 में आयोजित ब्रिक्स शिखर सम्मेलन में की गई थी, एक अंतर्राष्ट्रीय विकास बैंक हेतु भारत की अभिकल्पना को परिलक्षित करती है। इस बैंक का नाम - 'द न्यू डेवलपमेंट बैंक' होगा, जिसका प्रस्ताव हमने ही किया था। जैसा कि नाम से विदित है, यह बैंक समावेशी विकास, चिरस्थायी प्रगति एवं आर्थिक स्थायित्व के लिए नए प्रतिमान स्थापित करेगा, जो विकासशील देशों के अनुभव और चुनौतियों पर आधारित होंगे। चूंकि पांच वर्षों के लिए इसकी पहली अध्यक्षता हमारे पास होगी, अतः इससे हमें इस बैंक को एक स्वरूप प्रदान करने के लिए अग्रणी भूमिका निभाने का अवसर प्राप्त होगा। हमें इस बात के लिए भी खुशी है कि इस समूह ने सभी ब्रिक्स सदस्यों के लिए समान हिस्सेदारी संबंधी भारत की जनतांत्रिक अभिकल्पना को स्वीकार कर लिया है। यह 'द न्यू डेवलपमेंट बैंक' सदस्य देशों के लिए न केवल विकास हेतु वित्त पोषण का एक अतिरिक्त दीर्घावधिक स्रोत की पेशकश करता है, अपितु यह विकासशील जगत में एक उम्मीद एवं उत्साह का भी

23.07.2014

संचार करता है। ब्राजीलिया में दक्षिण अमरीकी नेताओं द्वारा इस पहल को सर्वसम्मति एवं उत्साहजनक तरीके से समर्थन प्रदान किए जाने से यह बात स्पष्ट हो गई।

‘आकस्मिक प्रारक्षित व्यवस्था’ जिसे मैंने कहा अंग्रेजी में कांटेजेंट रिजर्व अरेंजमेंट कहते हैं उस व्यवस्था से रूप पर अचानक पड़ने वाले बाहरी दबाव से उबरने में अतिरिक्त साधन के रूप में मदद मिलेगी और यह विशेष रूप से ऐसे समय में मददगार होगा जब अंतर्राष्ट्रीय वित्त बाजार में उतार-चढ़ाव का निरंतर जोखिम बना हुआ हो।

अध्यक्ष महोदया, माननीय प्रधान मंत्री जी ने यह भी स्पष्ट किया कि भारत विश्व व्यापार संगठन (डब्ल्यूटीओ) के तहत एक मुक्त, कारगर एवं नियम आधारित वैश्विक कारोबार व्यवस्था का पूर्ण समर्थन करता है। हालांकि, हमें यह भी अपेक्षा है कि यह विकासशील देशों तथा गरीबों की विशेष जरूरतों, विशेष कर, खाद्य सुरक्षा के क्षेत्र में उनकी आकांक्षाओं को पूरा करेगा, जिस पर हम अडिग हैं। प्रधान मंत्री जी ने इस बात पर भी जोर दिया है कि संयुक्त राष्ट्र में वर्ष 2014 के उपरांत विकास एजेंडे में गरीबी समाप्त करने पर अवश्य ध्यान केंद्रित किया जाना चाहिए। उन्होंने वैश्विक अभिशासन संस्थाओं जिनमें संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद भी शामिल है, में सुधारों की अत्यावश्यकता एवं महत्व पर बल दिया।

माननीय प्रधान मंत्री ने ऑनलाइन शिक्षा, किफायती स्वास्थ्य देखभाल मंच, एक वर्चुअल ब्रिक्स विश्वविद्यालय, लघु एवं मध्यम उद्यम, पर्यटन, एक-दूसरे के देश में युवाओं के आने-जाने और विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी जैसे क्षेत्रों में अंतर ब्रिक्स सहयोग को मजबूत करने के लिए कई नए प्रस्ताव भी किए। ये ऐसे क्षेत्र हैं जो न केवल हमारी प्राथमिकताओं के अनुरूप हैं, अपितु यह ब्रिक्स देशों के साथ-साथ विकासशील देशों में भी व्यापक रूप से हमारे लिए अवसरों में वृद्धि करेंगे।

माननीय प्रधान मंत्री ने सुरक्षा संबंधी चुनौतियों के बारे में व्यापक विचार-विमर्श किया, जिस पर ब्रिक्स देशों के मध्य व्यापक सहमति हैं। उन्होंने विशेष रूप से आतंकवाद से निपटने में सशक्त अन्तर्राष्ट्रीय एकता एवं भागीदारी की आवश्यकता पर बल दिया जिससे अफगानिस्तान और पश्चिम एशिया में व्याप्त मौजूदा अशांति समाप्त की जा सके। हमने सार्वभौमिक रूप से स्वीकृत अन्तर्राष्ट्रीय कानूनी कार्य ढांचे जिनमें संगत संयुक्त राष्ट्र संकल्प, मेड्रिड सिद्धांत तथा अरब शांति पहल शामिल हैं, के आधार पर अरब-इजराइल संघर्ष का एक व्यापक, उचित एवं दीर्घकालिक समाधान ढूंढने की दिशा में अपनी प्रतिबद्धता की पुनः अभिपुष्टि की। हमारा मानना है कि इजराइल-फिलीस्तीन संघर्ष का समाधान मध्य पूर्व में एक चिरस्थायी शांति लाने के लिए एक मूलभूत घटक है। इस संबंध में फोर्टालिजा में जारी किए गए संयुक्त वक्तव्य का पूरा मसौदा पहले ही सार्वजनिक कर दिया गया है।

23.07.2014

अध्यक्ष महोदया, छठे शिखर सम्मेलन में वैश्विक आर्थिक विकास और स्थिरता, संसाधन की कमी वाले देशों में आर्थिक विकास तथा अन्तर्राष्ट्रीय शांति को बढ़ावा देने के लिए एक महत्वपूर्ण अतिरिक्त साधन के रूप में ब्रिक्स की प्रासंगिकता और भूमिका को रेखांकित किया गया। विश्व में व्याप्त राजनीतिक उथल-पुथल, आर्थिक मंदी तथा सामान्य तौर पर व्याप्त अनिश्चितता के कारण ब्रिक्स पर और बड़ी जिम्मेदारी आ जाती है कि वह इन चुनौतियों का सामना करने के लिए सामूहिक अन्तर्राष्ट्रीय प्रयासों को सुदृढ़ करे।

जैसा कि छठे शिखर सम्मेलन के परिणाम दर्शाते हैं, ब्रिक्स देशों के पास वह क्षमता है कि वे तत्काल बड़े निर्णय ले सकें, जिससे हमें भविष्य में अपने लिए और बड़े लक्ष्य तय करने में प्रोत्साहन मिलेगा।

अध्यक्ष महोदया, किसी भारतीय प्रधान मंत्री के लिए दक्षिण अमरीका के ग्यारह नेताओं से एक साथ मिलने का अवसर एक दुर्लभ अवसर है। माननीय प्रधानमंत्री भारत के प्रति दिखाए गए सौहार्द, स्नेह तथा प्रशंसा से अभिभूत हो गए। हमारी आकांक्षाएं साझा हैं और हमारे समक्ष चुनौतियां भी साझी हैं। दक्षिण अमरीका ने हाल के समय में प्रशंसनीय प्रगति की है। हम इस महादेश को भारत के लिए विशाल संभावनाओं से भरा मानते हैं और वैश्विक अर्थव्यवस्था के लिए एक महत्वपूर्ण धुरी के रूप में देखते हैं। परस्पर सुदृढ़ सम्पर्क से हम अत्यधिक लाभान्वित हो सकते हैं। हम दक्षिण अमरीका के साथ हमारे विनियोजन को गहरा तथा विस्तारित करने की इच्छा रखते हैं। दक्षिण अमरीका को पहले उतना महत्व नहीं मिला जिसका वह हकदार है।

अध्यक्ष महोदया, माननीय प्रधान मंत्री को पहली बार भारत के महत्वपूर्ण अन्तर्राष्ट्रीय भागीदार देशों के नेताओं के साथ व्यक्तिगत रूप से मिलने का और सरकार के दृष्टिकोण तथा हमारे विनियोजन की प्राथमिकताओं की रूपरेखा प्रस्तुत करने का अवसर मिला।

माननीय प्रधान मंत्री ने चीन के राष्ट्रपति शी जिनपिंग को सूचित किया कि भारत को चीन के पास न केवल एक-दूसरे के विकास को कार्यान्वित करने के बल्कि एशिया तथा विश्व में शांति, स्थिरता और प्रगति में योगदान देने के लिए भी मिलकर काम करने के अपार अवसर हैं। उन्होंने इस बात पर भी जोर दिया कि दोनों प्राचीन सभ्यताओं के बीच लोगों के और अधिक आपसी सम्पर्क से हमारे संबंधों को अत्यधिक मजबूती मिल सकती है। उन्होंने आपसी संबंधों को पूरी क्षमता से मूर्त रूप देने के लिए परस्पर विश्वास तथा भरोसे को महत्व देने के साथ-साथ अपने साझा पड़ोस में तथा सीमा पर शांति तथा अमन-चैन बनाए रखने और एक-दूसरे के हितों तथा सरोकारों का सम्मान करने के महत्व पर जोर दिया।

राष्ट्रपति शी जिनपिंग ने आपसी संबंधों की वास्तविक क्षमता का पूरा उपयोग करने के लिए सही माहौल तैयार करने और दोनों देशों के बीच और अधिक सम्पर्क तथा मेल-मिलाप के हमारे विचार से सहमति जताई। राष्ट्रपति शी जिनपिंग ने कहा कि वे इस वर्ष के दौरान भारत की प्रस्तावित यात्रा पर आने के लिए

23.07.2014

उत्सुक हैं। उन्होंने मानीय प्रधान मंत्री को चीन आने का निमंत्रण दिया। माननीय प्रधान मंत्री ने जल्दी ही अनुकूल समय में चीन की यात्रा करने का अपना इरादा जताया।

राष्ट्रपति पुतिन के साथ हुई बैठक में उन्होंने भारत के आर्थिक विकास तथा सुरक्षा में रूप सकी दीर्घकालिक मित्रता तथा भरपूर द्विपक्षीय व अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग के लिए रूस के प्रति हार्दिक सराहना व्यक्त की। उन्होंने इस बात की पुष्टि की कि रूस के साथ संबंधों को उसी प्रकार प्राथमिकता मिलती रहेगी जिस प्रकार हमेशा भारत की विदेश नीति में मिलती रही है। उन्होंने रणनीतिक भागीदारी को और गहरा तथा विस्तृत बनाने के अपने इरादे की पुनःपुष्टि की। राष्ट्रपति पुतिन इस वर्ष वार्षिक शिखर सम्मेलन के लिए नई दिल्ली आएंगे। उम्मीद है कि अपने वाले वर्षों में हम इस अवसर का उपयोग अपने संबंधों के लिए दूरदृष्टि के साथ रोड मैप तैयार करने हेतु कर पाएंगे।

इसी प्रकार दक्षिण अफ्रीका के राष्ट्रपति जैकब जुमा के साथ माननीय प्रधान मंत्री की सौहार्दपूर्ण तथा उपयोगी बैठक हुई, जिसमें दोनों पक्षों ने अपने द्विपक्षीय सहयोग तथा अंतर्राष्ट्रीय भागीदारी को और गहरा बनाने के लिए मिलकर काम करने का वायदा किया। उन्होंने दक्षिण अफ्रीका से महात्मा गांधी के वापस लौटने के सौ वर्ष पूरे होने पर जनवरी, 2015 में हमारे प्रस्तावित समारोह का हिस्सा बनने के लिए दक्षिण अफ्रीका को आमंत्रित किया।

ब्राजील भारत का एक महत्वपूर्ण वैश्विक भागीदार है। हमें विश्वास है कि ब्राजील के साथ हमारे सहयोग दूरी के कारण नहीं बल्कि हमारी सोच तथा प्रयास के कारण सीमित हैं। माननीय प्रधानमंत्री तथा राष्ट्रपति रूसेफ ने इस बात पर सहमति जताई कि दोनों देशों के बीच द्विपक्षीय रूप से और अंतर्राष्ट्रीय मंच पर योग की अद्वितीय क्षमता है। हम दोनों देशों के बीच बढ़ते संबंधों को और गति प्रदान करने की इच्छा रखते हैं।

अध्यक्ष महोदया, माननीय प्रधान मंत्री ब्रिक्स शिखर सम्मेलन तथा भागीदार ब्रिक्स देशों के साथ-साथ दक्षिण अमरीका के साथ उनकी बैठकों के परिणाम से अत्यधिक संतुष्ट हुए। उभरते वैश्विक परिदृश्य में भारत के लिए यह अनिवार्य है कि हम एक शांतिपूर्ण तथा सम्पन्न विश्व के निर्माण में अपने राष्ट्रीय विकास तथा सुरक्षा को आगे बढ़ाने और अपनी अंतर्राष्ट्रीय जिम्मेदारियों को पूरा करने के लिए अति सक्रिय तथा विस्तृत सम्पर्क बनाते रहें। हम पश्चिमी एशिया से लेकर पूर्वी एशिया तक अपने पड़ोस पर विशेष ध्यान देना जारी रखेंगे। अपने कार्यकाल की इस छोटी सी अवधि में ही हमारी सरकार ने इस नीति को सक्रिय एवं निर्णायक तरीके से अपनाया है।

(Placed in Library, See No. LT 297/16/14)

HON. SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 2.10 p.m.

13.11 hrs

*The Lok Sabha then adjourned for Lunch till Ten Minutes
past Fourteen of the Clock.*

23.07.2014

14.10 hrs.

*The Lok Sabha re-assembled after Lunch at Ten Minutes past
Fourteen of the Clock.*

(Prof. K.V. Thomas *in the Chair*)

MATTERS UNDER RULE 377 – LAID*

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, the Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Hon. Members, who have been permitted to raise Matters under Rule 377 today and are desirous of laying them, may personally hand over slips at the Table of the House immediately. Only those matters shall be treated as laid for which slips have been received at the Table within the stipulated time. The rest will be treated as lapsed.

... (*Interruptions*)

(i) Need to include certain castes in the list of Scheduled Castes/Scheduled tribes of Uttar Pradesh and provide all facilities to them

श्री छोटेलाल (राबट्सगंज) : उत्तर प्रदेश में तेरह जिलों में (2003) में खरवार, चिरो, माँझी, गौंड लगभग दस जाति अनुसूचित जाति से अनुसूचित जनजाति में सम्मिलित किया गया ।

वह जनजाति आदिवासी पंचायती चुनाव में आरक्षण नहीं मिलने के कारण अभी तक चुनाव लड़ने से वंचित है ।

वहीं उन जिलों के आदिवासियों को उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा उच्च शिक्षा में बी.ए. एवं बी.एड. तक फीस रोक देने से उच्च संस्थानों में आदिवासी छात्र एवं छात्राओं को परीक्षा देने से वंचित कर दिया गया है।

अनुसूचित जनजातियों का सभी विकास कार्य रुका हुआ है । इनका जाति प्रमाण पत्र उत्तर प्रदेश सरकार एवं अधिकारियों के द्वारा खरवार, चिरो, माँझी, बेंगा-गौंड इत्यादि जातियों का जाति प्रमाणपत्र नहीं बन रहा है ।

* Treated as laid on the Table.

23.07.2014

मेरा लोक सभा क्षेत्र 80 राबट्सगंज, सोनभद्र में पड़ता है। यह कि लोक सभा क्षेत्र की एक विधान सभा चकिया, चन्दौली जिला में पड़ता है। एक ही लोक सभा क्षेत्र में एक ही जाति के लोग अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति में आता है, जो कि उचित नहीं है।

मैं केन्द्र सरकार से मांग करता हूँ कि पूरे उत्तर प्रदेश में उपरोक्त जातियों को एक ही श्रेणी के अंतर्गत किया जाये तथ 7.5 प्रतिशत आरक्षण नौकरी तथा जनप्रतिनिधित्व में देकर दलित आदिवासियों का उत्थान किया जाये। ग्राम पंचायतों, विधान सभा एवं लोक सभा, नगर पालिका इत्यादि के चुनाव तथा उच्च शिक्षा में रूकी हुई आदिवासियों की फीस उत्तर प्रदेश सरकार से दिलवाने का आदेश निर्गत करें।

(ii) Need to check the quality of work done by the contractor of National Highway no. 33 between Ranchi and Barhagarh and to complete the four laning work within one year

श्री राम टहल चौधरी (राँची) : मैं सरकार का ध्यान राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या - 33 की दुदर्शा की तरफ दिलाना चाहता हूँ यह राष्ट्रीय राजमार्ग कई राज्यों को जोड़ने का काम करता है जिसमें पश्चिम बंगाल एवं ओडिसा प्रमुख है। इस राष्ट्रीय राजमार्ग के राँची बोहरागढ़ खंड पर बड़े वाहन एवं यातायात भी बहुत चलता है इस बहरा गोड़ा से राँची के राष्ट्रीय राजमार्ग खंड पर चार लेन वाला मार्ग बन रहा है परंतु सदन को बताते हुए खेद हे कि यह कार्य काफी धीमी गति से हो रहा है।

सरकार से अनुरोध है कि राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 33 के राँची से बोहरागढ़ के बीच जो चार लेन का काम हो रहा है उसकी गुणवत्ता की जाँच की जाये और जनहित में उसे तुरंत हटाकर उपरोक्त खंड के चार लेन के कार्य को एक साल में पूरा किया जाये।

23.07.2014

(iii) Need to raise the height and strengthening of embankments on Sikrahna Budhi Gandak river, and other embankments of Budhi Gandak river covering East Champarana, West Champaran and Muzzafarpur districts of Bihar

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): मेरे संसदीय क्षेत्र शिवहर अंतर्गत पूर्वी चंपारण जिला के सिकरहना-बूढ़ी गंडक नदी के तटबंध की स्थिति अत्यंत जर्जर है जिससे मधुबन-चिरैया-ढाका-पकड़ीदयाल के तटबंध खतरनाक स्थिति में आ गयी है। गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग के जानकारी रहने के बावजूद इस पर कोई अपेक्षित कार्रवाई नहीं हो पायी है। इन तटबंधों की दयनीय स्थिति को देखने से पता चलता है कि वर्षों से उक्त तटबंध के ऊंचीकरण व सुदृढ़ीकरण का कार्य नहीं किया गया है जिससे वर्षा के दिनों में नेपाल से निकलने वाली नदियों के जल प्रवाह से सिकरहना नदी में प्रत्येक वर्ष बाढ़ की स्थिति उत्पन्न हो जाती है, तथा लाखों हेक्टेयर फसल एवं बड़ी आबादी तबाह हो जाती है। पश्चिम चंपारण एवं मुजफ्फरपुर जिले के अंतर्गत आने वाले चनपटिया-सुगौली-लालबगेया-चिरैया-ढाका-मधुबन-पकड़ीदया-कटैया-सेमरा-मोतीपुर तथा सिकरहना-बूढ़ी गंडक नदी का 143 कि.मी. बायां वा दायां तटबंध के ऊंचीकरण व सुदृढ़ीकरण कार्य होने से लाखों हेक्टेयर कृषि भूमि को सिंचाई की सुविधा प्रदान की जा सकेगी जिससे पश्चिम चंपारण, पूर्वी चंपारण एवं मुजफ्फरपुर जिले की कृषि उत्पादन क्षमता भी कई गुणा बढ़ जायेगी तथा बाढ़ से होने वाली तबाही से बड़ी आबादी को निजात मिल सकेगा।

सरकार से अनुरोध है कि शीघ्र उपरोक्त तटबंधों के ऊंचीकरण एवं सुदृढ़ीकरण का कार्य जनहित में करायी जाये।

(iv) Need to permit continuation of traditional cultivation of opium and provide new licence for morphine and poppy seeds as per demand

श्री सुधीर गुप्ता (मंदसौर) : भारत में अफीम की खेती 1857 अफीम अधिनियम से नियंत्रित होकर कानूनी खेती होती है। वर्ष 2009-10 में अनुज्ञप्ति प्राप्त 60,687 कृषक 23,425 हेक्टेयर भूमि पर इसका उत्पादन करते थे जबकि 2012-13 में 46,821 कृषक सिर्फ 5859 हेक्टर भूमि पर उत्पादन कर रहे हैं अफीम की खेती के तीन उत्पाद हैं।

- (क) अफीम (ओपियम) जो जीवन रक्षक दवाइयों के निर्माण में उपयोगी है।
- (ख) डोडाचुरा (पोपी हस्क) जो हल्के नशे के लिए बदनाम है।
- (ग) खसखस (पोपी सीड्स) जो भारतीय रसोई में पसंदीदा है।

23.07.2014

सरकार की गलत नीतियों के कारण अफीम का सह उत्पाद खसखस देश को विदेशों से मजबूरन आयात करना पड़ रहा है सितम्बर माह में 2014 से पूर्व घोषित होने वाली अफीम नीति के लिए निम्न सुझाव जो सभी लागू करने योग्य है ।

1. परम्परागत खेती चालू रखे जिससे अल्कोलाईट कारखाना चलता रहे ।
2. आधुनिक तकनीक जिससे सीधे मार्फीन प्राप्ति हो दुनिया की मांग के अनुसार नये लायसन्स जारी करे ।
3. मांग के अनुसार सिर्फ खसखस उत्पादन हेतु लायसन्स जारी हो, शेष उत्पाद नष्ट करे ।
4. कृषकों को लायसन्स की पात्रता हेतु औसत में कमी की जाये ।

(v)Need to allocate funds for laying of Sitapur-Behraich new railway line in Uttar Pradesh

श्री राजेश वर्मा (सीतापुर): मेरे संसदीय क्षेत्र सीतापुर, उत्तर प्रदेश से सीतापुर बहराइच नयी रेल लाइन का सर्वे होकर पूर्व में स्वीकृति भी हुई थी परंतु अभी तक उक्त रेल लाइन हेतु धन का अवंटन नहीं हुआ है । मेरा सरकार से अनुरोध है उक्त रेल लाइन हेतु धन आबंटित करने की कृपा करें ।

23.07.2014

**(vi) Need to set up Kendriya Vidyalaya in Janjgir-Champa
Parliamentary Constituency, Chhattisgarh**

श्रीमती कमला पाटले (जांजगीर-चाम्पा): मेरे लोक सभा क्षेत्र में कोई केन्द्रीय विद्यालय स्थापित नहीं होने के कारण सरकार की योजनानुसार विशेष छूट के अंतर्गत केन्द्रीय विद्यालयों में बच्चों के निकटस्थ निर्वाचन क्षेत्र स्थित केन्द्रीय विद्यालय में प्रवेश के लिए अनुशंसा करना पड़ता है ।

मैं सरकार से मेरे निर्वाचन क्षेत्र जांजगीर-चाम्पा में अच्छी शिक्षा उपलब्ध कराने हेतु एक केन्द्रीय विद्यालय स्थापित करने की मांग करती हूँ ।

**(vii) Need to construct new bridges by formulating a new
Prime Minister Rural Bridge Scheme on the lines of
Pradhan Mantri Gramin Sadak Yojana**

श्री सतीश चंद्र दुबे (वाल्मीकि नगर): ग्रामीण विकास विभाग - प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना के तहत मेरे संसदीय क्षेत्र वाल्मीकि नगर, बिहार में बहुत-सी योजनाएं चल रही हैं । पहाड़ी इलाका होने के कारण हमारे यहां बहुत-सी नदियां हैं, जिस पर पुल नहीं होने के कारण आम जनता का सम्पर्क बरसात के समय कहीं पंचायत मुख्यालय से कट जाता है, तो कहीं अनुमंडल मुख्यालय से कट जाता है, जिसके चलते आम जनता को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है ।

अतः माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि जिस तरह प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना है, उसी तरह प्रधानमंत्री ग्रामीण पुल योजना बनाकर जगह-जगह पुल का निर्माण करा कर ग्रामीण जनता को यातायात की सुविधा दिला सके ।

23.07.2014

(viii) Need to release full quantity of water in accordance with the Yamuna river 1994 water agreement to Bharatpur district of Rajasthan

श्री बहादुर सिंह कोली (भरतपुर): मैं केन्द्र सरकार का ध्यान 12 मई, 1994 के हरियाणा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश एवं हिमाचल प्रदेश सरकार के मध्य यमुना जल समझौता के 1281 क्यूसेक पानी में से भरतपुर (राज.) के हिस्से में आने वाला पानी दिलवाये जाने के संदर्भ में दिलाना चाहता हूँ।

उपरोक्त संदर्भ में लेख है कि 12 मई, 1994 को यमुना जल समझौते के तहत भरतपुर (राज.) को 500 क्यूसेक पानी देना तय हुआ था जिसमें 258 क्यूसेक पानी कामां, पहाड़ी तथा 242 क्यूसेक पानी डीग, भरतपुर को मिलना तय था जो गुडगांव कैनल चैन 36 से जो राजस्थान में प्रवेश करती है, भरतपुर को अभी तक सिर्फ 40-60 क्यूसेक पानी ही प्राप्त होता है जिसके कारण किसानों को बहुत परेशानी हो रही है।

अतः केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह भरतपुर के हिस्से का पूरा पानी दिलाए जाने की कृपा करें।

23.07.2014

(ix) Need to restore the stoppage of various trains at Mukeyria and Dasuwa in Hoshiyarpur Parliamentary Constituency, Punjab

श्री विजय सांपला (होशियारपुर): मेरे संसदीय क्षेत्र होशियारपुर पंजाब में स्थित मुकेरिया व दसुआ रेलवे स्टेशन पर कई दैनिक यात्री मेल/एक्सप्रेस रेल गाड़ियों का ठहराव बंद कर दिया गया है जिससे वहां के व आसपास के क्षेत्र के निवासियों को बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। उन्हें अपनी आजीविका व अन्य कार्यों के लिए आसपास व दूरस्थ शहरों में अक्सर आवागमन रहता है। रेलगाड़ी यात्रा का सुगम व सस्ता साधन होने के कारण अधिकतर जनता इसका उपयोग करती है। इसलिए मैं सदन के द्वारा आग्रह करना चाहूंगा कि जिन रेलगाड़ियों का ठहराव मुकेरिया व दसुआ रेलवे स्टेशन पर बंद कर दिया है उनका ठहराव पहले की भांति सुनिश्चित करवाया जाए। जिससे वहां की जनता अपने गंतव्य तक सुविधापूर्वक व समय की बचत कर आवागमन कर सकें।

(x) Need to set up Kendriya Vidyalaya in Jalaun-Garota Bhojpur in Uttar Pradesh

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : मेरे संसदीय क्षेत्र जालौन-गरौठा भोगनीपुर, उत्तर प्रदेश में एक भी केन्द्रीय विद्यालय नहीं है। मेरे जनपद जालौन में माधोगढ़ तहसील एवं कानपुर देहात जिला के ब्लॉक सावनखेड़ा की चौहानी के कई गांवों के आर्मी के सैनिकों की संख्या बहुत अधिक है। जोकि बच्चों को अपने माता-पिता के पास रखे हुए हैं।

अतः वह अपने बच्चों को केन्द्रीय विद्यालय में नहीं पढ़ा पाते हैं। मैं भी संसद सदस्य के नाते विशेष कोटे का लाभ अपने नागरिकों को नहीं दे पाता हूं।

अतः मेरी मांग है कि मेरे संसदीय क्षेत्र जालौन-गरौठा भोगनीपुर (उ.प्र.) में एक केन्द्रीय विद्यालय खोलने की कृपा करें ताकि यहां के केन्द्रीय कर्मचारी एवं आर्मी के लोग मेरी लोक सभा क्षेत्र में ही अच्छी शिक्षा दिला सकें।

23.07.2014

(xi) Need to introduce a bill to present racial discrimination against the people of North East region and to include subject matter of North East in the text books to raise awareness about the culture of North East

SHRI NINONG ERING (ARUNACHAL EAST): Racial prejudice against people from the north-east is most acutely felt at the institutional level where their nationality is also questioned. The M. P. Bezbaruah committee which was constituted following the killing of Nido Tania has recently submitted its report. The report details are needed to be discussed in the house. I have learnt from the reports in various media outlets that the committee has suggested for amendment in Indian Penal Code and introduction of anti-racial law.

I seek your personal intervention to bring the report for discussion in the house relating to recommendations made by the committee and urge the government to introduce required bill for the purpose of prevention of racial discrimination. I would like to refer the case of Late Nido Tania and Late Akha Salouni and others on this issue.

Secondly, I urge you to take steps like inclusion of subject matter on North-East region in the text books. It is necessary to increase the awareness about North East so as to discourage the stereotypes and prejudices.

23.07.2014

(xii) Need to provide railway facilities in Kishanganj district, Bihar

श्री मोहम्मद असरारुल हक (किशनगंज) : मैं सरकार का ध्यान बिहार के एक बहुत बड़ा शैक्षणिक केन्द्र बन चुके किशनगंज जिले की ओर दिलाना चाहता हूँ। यहां हजारों की संख्या में विद्यार्थियों और आम जनता का आना-जाना लगा रहता है। इसलिए यहां रेल संबंधी निम्नलिखित सुविधाओं का होना अपेक्षित है :-

1. यहां पिटलाइन का उद्घाटन हो चुका है, इसे जल्दी चालू किया जाए।
2. गलगलीचा-अररिया रेलवे लाइन परियोजना को जल्दी से पूरा किया जाए।
3. जलालगढ़ की नई रेलवे लाइन को शीघ्र मंजूरी दी जाए।
4. ठाकुरगंज में ट्रेन नं. 13245/13246 कैपिटल एक्सप्रेस, 14083/14084 महानंदा एक्सप्रेस और 13149/13150 कंचनकन्या एक्सप्रेस का ठहराव बनाया जाए।
5. ट्रेन नं. 5646/5648 दादर-गुवाहाटी एक्सप्रेस का आवागमन बढ़ाया जाए।
6. ट्रेन नं. 15933/15934 डिब्रुगढ़-अमृतसर एक्सप्रेस, 15667/15668 कामख्या-गांधीधाम एक्सप्रेस, 12363/12364 कोलकाता-हल्दीबाड़ी सुपरफास्ट एक्सप्रेस, 12407/12408 एन.जे.पी. अमृतसर कर्मभूमि एक्सप्रेस और 15611/15612 कामख्या-मुंबई एलअटी कर्मभूमि एक्सप्रेस का किशनगंज में ठहराव बनाया जाए।
7. पोठिया, तय्यबपुर और पिपरी स्थान हाल्टो को स्टेशनों में परिवर्तित किया जाए।

23.07.2014

(xiii) Need to accord approval for night-landing facilities at Tuticorin Airport in Tamil Nadu

SHRI J.J.T. NATTERJEE (THOOTHUKUDI): Tuticorin Airport has been waiting for night landing facility for Aircraft since long. The infrastructure for landing of flights during night is available but approval to operate the facility is yet to be made.

The airport is deprived of the facility even after years of its inauguration. Once this facility is available, aircraft operators would be approached to introduce one more flight service during night hours on a daily basis. At present, two smaller flights are being operated from the Tuticorin airport daily. As per AAI report lighting equipment is available at the airport but it has not been installed, since the approval to operate the facility has not been accorded.

AAI had conducted a survey and made the necessary arrangements to provide the basic requirement. It is said that 1086 feet high Vallanadu Hills might be causing some obstruction to navigation, so that the matter was taken up with the Department of forests.

I, therefore, urge upon the union government to take necessary steps to expedite installation of this facility for Aircraft to land during night at Tuticorin Airport. After Installation and operation of this facility, no doubt, this route would generate more revenue.

23.07.2014

(xiv)Need to provide compensation to the kin of the persons died due to lightning while working under MGNREGA in Shyampur, district Howrah, West Bengal

SHRI SULTAN AHMED (ULUBERIA): I would like to raise a pathetic incident occurred in my parliamentary Constituency on 10th July 2014 about 11 a.m.. . Nine MNREGA workers died after being strucked by Lightning while working. . The incident happened at Kolia Village under Baluchaturi Gram Panchayat of Shyampur in Howrah district of West Bengal. Workers were engaged under MNREGA for the development of a *Samsan*. After the incident they were taken to Uluberia Hospital where nine persons were declared dead and five persons were under treatment. All of them hail from very needy family and the deceased persons were the only earning members of their family. Government of West Bengal has announced a compensation of Rs 2 Lakh to the kin of the each deceased person.

I urge upon the Government of India that since the work was under Central Scheme MNREGA and workers died while working, Govt. of India Should provide compensation to the kin of each family of the worker who died and injured in Shyampur, District Howrah, West Bengal.

23.07.2014

(xv) Need for revival of Massanjore dam in West Bengal and Jharkhand and also to clean the rivers flowing through Birbhum Parliamentary Constituency in the State

SHRIMATI SATABDI ROY (BIRBHUM): In the year 1956 Massanjore Dam, known as Kanada Dam was constructed over Mayurakshi river with the endeavors of Late Dr. Bidhan Chandra Roy, former Chief Minister of Government of West Bengal with the collaboration of Central Government to build a water Reservoir and Hydel Power Project for the purpose of development of agriculture and producing hydroelectricity. The project is stretching over Birbhum, Murshidabad regions of West Bengal and in some portions of Jharkhand. But reclamation and navigability, Agriculture and Power production have been facing problems since long. As a result a number of beneficiaries have been facing difficulties to cultivate their agricultural lands.

I, therefore, request the Hon'ble Minister, Govt. of India, Water Resources Development through your to intervene in the matter to do the needful so that the public interest is not compromised.

In addition to that, I intend to draw further attention towards the rivers flowing through my Parliamentary Constituency namely Mayurakshi, Ajoy, Bramhani, Dwarka etc. which have now lost their capacity to restore the water and as a result people residing in the river areas are facing flood caused damage in every year during rainy season. Hence, I urge the Central Government to expedite steps to clean all these rivers in order to ensure their free flow.

23.07.2014

(xvi)Need to upgrade Kalyan railway station into a state of art terminus with all modern facilities

DR. SHRIKANT EKNATH SHINDE (KALYAN): The development of the financial capital of Mumbai is dependent on the manpower sourced from peripheral areas around Mumbai and Kalyan. Kalyan is a junction on the Central Railway and the question of Kalyan terminus has been discussed for many years now.

With the facilities available and that can be developed, Kalyan can be one of the best locations for a terminus with excellent connectivity for South, North and East bound trains. Kalyan also has significant importance as an important junction for suburban traffic towards Karjat and Kasara.

Daily footfall of commuters at Kalyan is 2.5 Lakh; 150 Long Distance Trains pass through KALYAN every day in all directions EAST, WEST, NORTH AND SOUTH; the daily revenue earned here is to the extent of Rs. 30 Lakh.

Taking into consideration all these factors Kalyan has all essential elements to be considered for development as a terminus. Kalyan has long been neglected be in terms of commuter facilities although it contributes a major share of revenue to the Railways.

I sincerely request the government to kindly look in to the matter and declare and develop it as a State of the Art terminus with all modern facilities.

23.07.2014

(xvii) Need to expedite approval to set up a campus of Indian School of Mines at Khammam in Telangana

SHRI P. SRINIVASA REDDY (KHAMMAM): Telangana is considered the second largest store house of mineral resources in India. Khammam District has over 120 years of mining history. It has abundant valuable natural minerals like Coal, Iron ore, Dolomite, Limestone, Quartz, Barytes, Copper etc. To explore these minerals, there is an urgent need for highly trained engineers to design and manage the mining operations and deal with the complex issues of safety. There was a proposal during UPA regime to set up ISM campus and the Indian School of Mines, Dhanbad is also ready to establish ISM campus in Khammam in Telangana as it is a suitable location for the same. It has infrastructure facilities like electricity and water. Khammam is located near the main railway line between Hyderabad to Vijayawada and Chennai to New Delhi.

I, therefore, strongly urge upon the Government to expedite the sanction to establish a campus of Indian School of Mines at Khammam in Telangana at the earliest possible.

23.07.2014

14.11 hrs**DEMANDS FOR GRANTS (GENERAL), 2014-15
Ministry of Road Transport and Highways**

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

Motion Moved:

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

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

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

14.11 ½ hrs.**ANNOUNCEMENT BY THE CHAIR**

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demand for Grant in respect of the Ministry of Road Transport and Highways for the year 2014-15 have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Only those cut motions, slips

23.07.2014

in respect of which are received at the Table within the stipulated time, will be treated as moved.

A list showing the serial numbers of cut motions treated as moved will be put up on the Notice Board shortly thereafter. In case Members find any discrepancy in the list, they may kindly bring it to the notice of the officer at the Table immediately.

23.07.2014

14.12 hrs

**DEMANDS FOR GRANTS (GENERAL), 2014-15
Ministry of Road Transport and Highways-Contd..**

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

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

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

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

The Government has talked much about the research and development. It talked much about the indigenous capacity of this country. But if we look at the provision in the Budget, the Government has reduced almost 25 per cent for research and training. The Government should look at this properly. When there is reduction in research and training, how will they invite more of foreign consultants and contractors? We need to train our engineers and even the

23.07.2014

developers; only then, can we move forward with the new technology and with innovative ideas. So, research and training is very important.

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

TEXT OF CUT MOTIONS

23.07.2014

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

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

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

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

As on date, 363 projects worth about Rs.60000 crore are languishing. The banks have stopped lending to the PPP projects and the funds advanced by these banks for these projects have fallen into the category of bad debts. The NHAI has had to re-schedule the payment of premium in order to bail out some of the concessionaires. The work has almost come to a halt. On an average, only about

23.07.2014

three kilometres of roads per day were being constructed in the past two years. It is a different thing that the highest achieved by the NHAI ever has been eight kilometres per day.

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

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

23.07.2014

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

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

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

23.07.2014

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

I urge that all the four-lane roads in Tamil Nadu should be made into six-lane roads. It takes at least 20 minutes to pass through a toll collection centre set up in the National Highways of Tamil Nadu. The waiting time there should be reduced to avoid unnecessary traffic congestion. Moreover, electronic card facility, as followed in foreign countries, should be implemented in our country as

23.07.2014

well. There should be an emergency aid centres operating round the clock with specialized doctors on duty. Such centres should be set up at every 50 kilometres in all the National Highways to provide medical facility to the victims of accidents. Payment of toll tax at Toll Plazas of the country should be simplified. Toll tax should be reduced and e-collection techniques should be introduced.

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

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

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

Solar power operated lights should be set up along the sides of national highways for the security of the travelling public as in foreign countries. Stickers

23.07.2014

with embedded chips should be provided to vehicles which can make toll collection easier. When the vehicle passes through the toll, the toll amount is automatically debited. Such a scheme should be introduced. Necessary measures should be undertaken to prevent road accidents. Road corridors with lanes of specific speed limits, as in foreign countries, should be set up in the country.

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

Inland water transport service should be started in Chennai – Tuticorin – Cuddalore route. Existing four-lane roads along Poonamallee – Wallajah – Katpadi route in National Highway 4 should be converted to six lane roads. There is a need for four lane roads along Kancheepuram – Arakkonam – Tiruttani; and Tiruttani – Sholingar – Arcot routes. Six lane roads should be laid in Poonamallee – Tiruvallur – Tiruttani route and Ambattur – Tiruvallur route. I urge upon the hon. Minister of Road Transport and Highways to provide over bridges at Ocheri, Kaveripakkam and Sumaithangi in the Kancheepuram – Wallajah National Highway.

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

23.07.2014

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

23.07.2014

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

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

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

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

मंत्री महोदय, खड़गपुर चिरचिला नेशनल हाईवे 6 पर झारखण्ड बोर्डर है, वह माओवादी इलाका है और रास्ते की हालत यह है कि जनता तो जा ही नहीं सकती, वहां गाड़ियां चल नहीं सकतीं और पुलिस वाले अपने व्हीकल्स को अलग रख करके वहां मार्च करते हैं। एन.एच.-6 में झारखण्ड बोर्डर से रास्ते पर आपको रोशनी डालनी है। यह सिर्फ बंगाल नहीं, बल्कि यह रास्ता झारखण्ड राज्य को भी जोड़ता है। एन.एच.-34 बरसों-बरस से नोर्थ बंगाल से नोर्थ ईस्ट इंडिया को और सिक्किम से बंगाल को जोड़ता है।

23.07.2014

इस रास्ते की हालत यह है कि बारासात से लेकर कृष्णनगर का काम नहीं के बराबर हुआ है। कांट्रैक्टर्स को लगता है कि हम लोगों को पत्रिका में निखोज का एडवर्टाइजमेंट देना होगा कि हमारे कांट्रैक्टर्स कहां गायब हो गये। कांट्रैक्टर्स कहां हैं, लापता हैं, लेकिन वहां रोजाना एक्सीडेंट्स होते हैं। रोजाना वहां रास्ते ब्लॉकेड होते हैं, लॉ एण्ड ऑर्डर की प्रोब्लम रहती है। ... (व्यवधान) सुरेन्द्र भाई, एन.एच.-34 से आप भी सफर करते हैं। एन.एच.-31 और एन.एच.-34 दोनों नोर्थ बंगाल को जोड़ते हैं, यह लाइफलाइन है। एन.एच.-31, एन.एच.-34 दोनों बंगाल से सिक्किम और नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स को जोड़ते हैं, इसे अरजेंसी के साथ देखना बहुत ही जरूरी है। नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स में हम इन्चैस्टमेंट की बात करते हैं, नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स को आगे ले जाने की बात करते हैं, लेकिन नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स की लाइफलाइन जो है, वह ये नेशनल हाईवे हैं। तमाम लारियां, तमाम गाड़ियां इसी रास्ते से गुजरती हैं, जो सिक्किम जाता है, असम से होते हुए नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स को जाता है। इस पर बरसों-बरस से काम चल रहा है, आप इसे जल्दी देखें और इस पर इन्क्वायरी करें।

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

23.07.2014

मैं एफडीआई के संबंध में कहना चाहता हूँ। 100 परसेंट एफडीआई रोड सेक्टर में लगाने की बात की भारत सरकार ने कई साल पहले घोषणा की थी। एफडीआई में हमें कहाँ तक बढ़ोत्तरी मिली है, क्या एफडीआई रोड सेक्टर में लाने में लोग इंटरस्टेड हैं? हम फॉरेन इन्वेस्टमेंट की बात करते हैं, यह महत्वपूर्ण इलाका है, जहाँ हम अपने इंफ्रास्ट्रक्चर को रंग दे सकते हैं।

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

23.07.2014

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

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

Having said that, let us look at what is really happening in the National Highways Authority of India. There are a whole lot of issues. I may not have time to go into all the details, but I would definitely like to touch upon some of the sensitive issues. Some hon. Members have very pertinently raised the issue of safety. I was going through some of the booklets and brochures. The photographs in the brochure and the printing look really interesting. But does the safety system on the ground really say so? Is there a correlation between the two or is there a difference on the ground? I was in my constituency just three days ago. There is a

23.07.2014

place called Vellora on NH 60 which falls in my constituency. A group of about 8,000 people came and made a representation on this particular spot. What is their demand? Their demand is that an underpass should be constructed there so that lorries and buses can ply. They have been demanding construction of this underpass for the last three years. The worst part is that on that particular spot in Vellora 66 major reportable accidents have happened in the last three years in which 33 people have been killed and there is no count of the injured. So, the issue that comes up here is this. Is the Government sensitive to this kind of accidents happening? Is it only happening in Vellora or in other parts of the country too? I would urge upon the hon. Minister, through you, to immediately construct an underpass at Vellora and also see that such accidents do not happen in other places too.

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

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

23.07.2014

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

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

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

The time at my disposal is very limited. So, I will not be able to touch upon all the issues. But I have got some submissions to make before this House which I would like the hon. Minister to take note of and do justice to the State of Odisha. There is the Bhubaneswar-Cuttack road which is languishing today. There is the

23.07.2014

Balasore-Kharagpur road where 177 bridges need to be constructed. There is the Vijayawada-Ranchi road which is languishing for which the Government has approved development of 600 km. at a cost of Rs. 1,200 crore out of which only Rs. 209 crore has been allocated. This road is in a strategic area and passes through the Left Wing Extremist areas. This must be looked into with all seriousness. There is the case of Mangoli-Sambalpur road widening which is important. Then, the Balasore-Jharpokharia section on NH 5, Nabrangpur Bypass road, Papdahandi-Keskal section of the road in Chhattisgarh, Phulnakhara-Konark, all these projects are very important and should be speeded up.

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

बीआरटीएस योजना को केन्द्र सरकार पैसे देती है। लेकिन पूना, पिंपरी चिंचवड शहर में बीआरटीएस योजना असफल हो गई है। सरकार द्वारा इस योजना की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। अगर इस योजना में स्थानीय निकाय जैसे नगर परिषद, नगर निगम, जिला परिषद को शामिल करते हैं

23.07.2014

तो बीआरटीएस योजना का ऑडिट सरकार द्वारा नहीं किया जाता और स्थानीय लोगों को इस योजना से बहुत तकलीफ होती है। यह योजना दुर्घटनाओं का प्रमाण बन गई है। इससे ट्रेफिक जाम की समस्या होने लगी है। सड़कें ठीक नहीं होने के कारण लोगों की जान चली जाती है। मैं कहना चाहता हूँ कि बीआरटीएस योजना पूरी तरह से फेल हो गई है और सरकार को इस पर विचार करने की जरूरत है।

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

15.00 hrs.

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

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

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

The next speaker is Shri Kesineni Srinivas.

23.07.2014

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

15.02 hrs

(Shri Arjun Charan Sethi *in the Chair*)

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

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

I request the hon. Highways Minister to put more focus on road safety and passenger amenities on the highways too. Road safety today needs utmost

23.07.2014

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

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

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

The Finance Minister, in his Budget speech, announced the creation of an industrial corridor between Vizag and Chennai. This would greatly benefit my State but as we all know that for any industrial corridor to develop it requires good road connectivity and I would request the hon. Minister to initiate a survey to

23.07.2014

develop a six-lane coastal highway providing connectivity to the proposed industrial corridor, which will also connect the existing ports like Vizag, Kakinada, Krishnapatanam and also to the proposed new ports that will be built in the future.

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

(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

SHRI KESINENI SRINIVAS : Please allow me one minute more.

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

देश के विकास के लिए उत्तर प्रदेश का विकास होना अति आवश्यक है परंतु विकास की पहली सीढ़ी वहां की परिवहन व्यवस्था पर निर्भर करती है। लेकिन उत्तर प्रदेश राज्य में सड़कों की स्थिति बहुत दयनीय है। उत्तर प्रदेश के कुछ मुख्य मार्ग जैसे दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी से उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ तक जाने वाला मार्ग जिसकी लंबाई 500 किलोमीटर है, यह मार्ग दिल्ली से शुरू होकर मुरादाबाद, बरेली, सीतापुर होते हुए लखनऊ जाता है। फोर लेन सड़क पिछले दस वर्ष से बन रही है परंतु आज भी अधूरी है, इसे शीघ्र बनाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से औद्योगिकी नगर कानपुर तक जाने वाला मार्ग जिसकी लंबाई 478 किलोमीटर है जो दिल्ली से शुरू होकर गाजियाबाद, दादर, अलीगढ़, कन्नौज, बिल्हौर होते हुए कानपुर गनर तक जाती है। उत्तर प्रदेश के विकास में कानपुर नगर का काफी योगदान है। देश को स्वतंत्र हुए 67 वर्ष बीत चुके हैं परंतु इतना महत्वपूर्ण मार्ग आज भी अपनी दयनीय स्थिति में है। इस मार्ग से

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

आवागमन कठिनाइयों भरा है । इस मार्ग के फोर लेन मार्ग के रूप में निर्माण की बहुत ही आवश्यकता है । मार्ग का निर्माण अविलंब कराया जाए ।

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

A review of the road projects done by the Hon. Minister reveals that there are over 260 projects involving about Rs. 60,000 crore that were taken up in PPP model, but are currently stalled because of various reasons. In case of West Bengal, the situation is really pathetic, especially when it comes to National Highway 34 which runs from Barasat in North Kolkata to Dalkhola where it meets National

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

Highway 31, which connects it to Siliguri, several towns in North Bengal and the North East. It is the main link of the district of North 24 Parganas, Nadia, Murshidabad, Malda and Uttar Dinajpur with the State Capital as well as North Bengal and is the gateway to the North East. The total length of NH-34 is 443.5 kilometres. Over the years, the dispute between the State and Central Departments over the issue of maintenance resulted in this particular stretch, which has been awarded for four laning on BOT/Annuity basis, developing serious distresses including potholes and it has become nightmarish to travel on this particular highway at any given point of time.

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

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

Road Safety is really a major concern for all of us. When you look at the estimated road traffic death rate per 100,000 population, as per Global Status Report on Road Safety, 2013, in case of India, it is around 18.9 per cent while in our neighbouring countries like Bangladesh, Pakistan, Nepal and Sri Lanka, it is 11.6 percent, 17.4 percent, 16 percent and 13.7 percent respectively. The situation in India is quite alarming. The Government must therefore take immediate steps to minimize the road accidents in the country. It is estimated that the fatalities is

23.07.2014

quite high and perhaps we are losing 14 persons as is reported in media. Among other measures like the establishment of model driving training institutions in all states and creating awareness among the general public road safety, I would urge the Ministry to consider deploying “Air Ambulances and trauma center” on major national highways and expressways to save the precious lives of the accident victims. Secondly, there is an urgent need to bring in necessary amendments to the existing Motor Vehicles Act, 1988 covering the entire gamut of issues related to motor vehicles and road safety. The Ministry should issue necessary guidelines or directions to States from time to time for the strict enforcement of traffic rules and, if need be the amount of penalties should be raised to such an extent that it acts as a deterrent and help in improving the safety of people on the roads.

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

* Speech was laid on the Table

23.07.2014

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

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

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

Now Hon'ble Minister has fixed time frame like 30 km of laying NH per day, but this can be done only if clearances obtained from other ministries, state

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

governments in respect of environment and acquisition of lands. I request Hon'ble Minister to initiate action in this regard for the speedy completion of sanctioned projects.

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

Minister, which was of PPP. So, I want to get a clarification from the hon. Minister.

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

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

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

Just now, my friend from Odisha has stated that there is a lot of difference in regard to this fund being allocated to different States. Here, this Central Road Fund, for the National Highways Grants to inter-State and economical important roads, has given Rs. 4,793 crore. For the National Highways Authority of India,

23.07.2014

they have given Rs. 9,565 crore. This National Highways Authority of India is going on PPP model and BOT models. Here, my suggestion would be that out of this Central Road Fund, grants may be given to the States so that they can, at least, lay the internal roads connecting the districts and villages. It is because this fund is collected by imposing cess on petrol and diesel consumers.

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

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

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

23.07.2014

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

less than UK which has cent per cent record on this sector. Even Malaysia (80.9%), South Korea (80.4), China (63.7%) and Indonesia (57.0%) is way ahead from us. The UPA Government in 2013 had admitted that the NDA regime during its term constructed nearly half the total length of national highways laid during the last 32 years. In an affidavit before the Supreme Court, the government had conceded that during 1997-2002 (ninth five-year plan) when NDA was in power, 23,814 km of highways was added. The SC was told that the length of national highways in the country was 29,023 km in 1980. In 32 years, successive Governments added 47,795 km which expanded total length to 76,818 km by the end of 2012. Though National Highways comprise only 1.7% of total road network but it carries about 40% of road traffic. Currently India has total road network of 46.90 lakh km. If we categorise this, national highways account for 79,116 km, state highways to 1,55,716 km and the remaining 44.55 lakh is 'other roads'. Narendra Modi always highlighted this point in his campaign that good roads and highways are the sign of prosperity for any country. Underscoring this point, Government has announced these reformatory steps aiming to give boost to those sectors. Now only hitch is its implementation part as any project is considered good only if it is implemented in proficient manner.

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

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

23.07.2014

4. Visarwadi-Nandurbar-Shahada-Khetia-Indore is a State Highway. It should be converted into National Highway as it connects more than one state.

23.07.2014

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

23.07.2014

***श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी):** मेरा लोक सभा क्षेत्र लखीमपुर खीरी तराई का क्षेत्र है, जहां अच्छी सड़कों व परिवहन की सुविधाओं का अभाव है। चूँकि मेरा लोक सभा क्षेत्र अधिक वनों का क्षेत्र है जिसके कारण रेल यातायात भी पर्याप्त नहीं है तथा ब्राडगेज रेल लाइन न होने के कारण यहां के लोग मूलतः सड़क परिवहन के ही सहारे हैं। लखीमपुर खीरी भौगोलिक रूप से उत्तर प्रदेश का सबसे बड़ा जिला है तथा नेपाल का सीमावर्ती जिला होने तथा नेपाल मित्र राष्ट्र होने के कारण उस देश के लोगों का भी भारत के विभिन्न भागों में जाने का यह मुख्य रास्ता है। परंतु, दूर-दूर जंगलों में बसे गांवों तथा जिले के लोगों को आने-जाने में बहुत परेशानी होती है। हमारे जिले में मात्र दो मुख्य मार्ग बेलरॉया-पनवारी राजमार्ग तथा लखनऊ-दुधवा स्टेट मार्ग हैं, जो बहुत जीर्ण-शीर्ण है तथा संपर्क मार्गों का भी अभाव है व बहुत से मार्ग उक्त मार्गों पर रपटा पुल व पुलिया आदि के अभाव में वर्ष में कई माह तक बंद रहते हैं। बेलरॉया-पनवारी राजमार्ग तो पचपेड़ी घाट पर पुल न होने के कारण वर्ष में 7 माह तक बंद रहता है।

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

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

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि मेरे लोक सभा क्षेत्र लखीमपुर खीरी में स्थित दोनों मुख्य मार्ग बेलरॉया-पनवारी मार्ग व लखनऊ-दुधवा मार्ग की मरम्मत, पचपेड़ी घाट के पुल

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

निर्माण, नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्रों में प्रस्तावित बार्डर मार्ग का निर्माण सहित पूरे क्षेत्र का सर्वे कराकर मुख्य व संपर्क मार्गों तथा पुल व पुलियों के निर्माण सहित परिवहन की उचित व्यवस्था करेंगे, जिससे मेरा क्षेत्र, जिसमें कृषि, व्यवसाय व पर्यटन की अपार संभावनाएं हैं, भी एक विकसित क्षेत्र बन सके व यहां के लोग भी रोजगार प्राप्त करके आर्थिक रूप से मजबूत हो सकें ।

23.07.2014

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

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

Thereafter, it was complacency toward reforms, brazen corruption and outright policy mistakes and gross inaction under the successor UPA Government that cut the growth rate significantly.

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

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

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

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

The construction of national highways throughout the country will benefit its users, due to infrastructure development which will also help improve their socio-economic condition, increase connectivity with far flung areas resulting in

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

higher economic activity. It will also increase the employment potential for local labourers for project activities.

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

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

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

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

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

The State Highway 15 starting at border of Karnataka-Maharashtra State near Wanmarpalli of Bidar district is important state highway connecting Deglur,

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

राष्ट्रीय राजमार्ग	70,934 कि.मी.
राज्य लोक निर्माण विभाग	42,598 कि.मी.
भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	20,666 कि.मी.
सीमा सड़क संगठन	3,892 कि.मी.
अन्य एजेंसियां	3,778 कि.मी.

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

यू.पी.ए. सरकार ने 5 वर्षों में मार्च 2014 तक 35,000 कि.मी. सड़कों (3.09 लाख करोड़ की लागत से जिसमें प्राइवेट सेक्टर से 1.81 लाख करोड़) का निर्माण करने की घोषणा की जो प्रतिदिन 20 कि.मी. बनता है । राष्ट्रीय राजमार्ग के 60 प्रतिशत सड़क पी.पी.पी. मॉडल के अंतर्गत

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

बी.ओ.टी. पैटर्न पर बनना था । परंतु मंत्रालय वर्तमान में इस लक्ष्य से काफी दूर था । प्लानिंग कमीशन के अनुसार अप्रैल, 2009 से मार्च, 2010 के बीच सिर्फ 8 कि.मी. सड़क ही बन पायी। तत्कालीन मंत्री कमलनाथ जी ने कहा था कि 15000 कि.मी. सड़क निर्माण का कांट्रैक्ट दे दिया जाएगा परंतु कांट्रैक्ट दिया गया मात्र 3166 कि.मी. का जो टारगेट का 21 प्रतिशत है।

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

एनएचडीपी परियोजनाएं

एनएचडीपी योजना	विशेषता	शुरू हुआ	लक्ष्य	काम पूरा हुआ
एनएचडीपी-तीन	फोन लेनिंग करना	2005-06	12.109 कि.मी.	1922 कि.मी.
एनएचडीपी-चार	पेल्ड शोल्डर के साथ दो लेन करना	2010-11	20,000 कि.मी.	शून्य
एनएचडीपी-पांच	छः लेन करना	2006-07	6500 कि.मी.	407 कि.मी.
एनएचडीपी-छः	एक्सप्रेस वे का निर्माण	2010-11	1000 कि.मी.	शून्य
एनएचडीपी-सात	रिंग रोड,	2008-09	700 कि.मी.	शून्य

23.07.2014

	उपरिपुलों, बाइपासों का निर्माण			
एसएआरडीपी- एनई	पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास	2010-11	388 कि.मी.	शून्य
अन्य उच्च पथ		2005-06	1383 कि.मी.	926 कि.मी.
कुल			42080 कि.मी.	2848 कि.मी.

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

पीपीपी मोड के तहत बिओटी (एन्यूटी) के लिए 41 परियोजनाएं 24,386 करोड़ की लागत से चल रही है जिसमें मंत्रालय को औसतन वर्ष में 5,263 करोड़ एन्यूटी के रूप में देना है।

23.07.2014

एनएचएआई वर्तमान में प्रतिवर्ष 2000 कि.मी. बीओटी (एन्यूटी) के अंतर्गत दे रहा है परंतु यह जानकर आश्चर्य हुआ है कि मंत्रालय को सड़क निर्माण के लिए एन्यूटी पेमेंट के रूप में 83,794 करोड़ रुपए देने हैं ।

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

1997-98 में राष्ट्रीय उच्च पथों की लंबाई 38,445 कि.मी. सड़क थी । 1997-98 में निम्नलिखित कदम उठाए गए । नेशनल हाईवे एक्ट में संशोधन किया गया ताकि टोल टैक्स लिया जा सके । प्राइवेट सेक्टर को बी.ओ.टी. बेसिस पर भागीदारी दी गई । बीओटी की उन परियोजनाओं को अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप कॉम्प्लेक्स करने का फैसला जहां टोल टैक्स वसूलने में दिक्कत आ रही हो। 530 करोड़ की लागत से 11 बीओटी परियोजनाओं को अनुमोदित किया गया । भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया को सरल बनाया गया ताकि प्राइवेट डेवलपर्स, एनएच पर रेस्टोरेंट, मोटल एवं रेस्ट/पार्किंग एरिया विकसित कर सके । सड़क निर्माण तथा मेन्टिनेंस में एफडीआई को 74 प्रतिशत तक तथा सपोर्ट सर्विसेज (जैसे: हाईवे पुलों, टॉल रोड्स को चलाने) में 51 प्रतिशत एफडीआई को मंजूरी मिली । सड़क निर्माण, अनुसंधान एवं प्रबंधन में तकनीकी सहयोग प्राप्त करने के उद्देश्य से मलेशिया तथा कनाडा से एमओयू साईन किए गए । विश्व बैंक, एशिया डेवलपमेंट बैंक तथा जापान के ओईसीएफ के द्वारा अंतर्राष्ट्रीय फंडिंग की व्यवस्था की गई । उपरोक्त प्रयासों से 1997-98 में राष्ट्रीय उच्च पथों की जो लंबाई 38,335 कि.मी. थी वह लगभग 20,000 कि.मी. से बढ़कर 58,112 कि.मी. हो गई । इसके बाद इस लंबाई में कोई बढ़ोत्तरी नहीं हो पाई है । जबकि एनडीए ने श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में 20,000 कि.मी. में राष्ट्रीय उच्च पथों का निर्माण किया । एनएचएआई को वित्तीय रूप से समृद्ध करने के लिए बाजार से फंड लेने को अधिकृत किया गया । 1500 करोड़ तक की परियोजनाओं में धन लगाने के लिए 100 प्रतिशत

23.07.2014

फॉरेन ईक्विटी को मंजूरी मिली । 1999-00 में एनएचएआई को एनएचडीपी शुरू करने के लिए अधिकृत किया गया । सन 2000-01 में सेंट्रल रोड फंड ऑर्डिनैस को एक विधेयक के रूप में संसद से पारित कराया जिसमें केन्द्रीय सड़क निधि स्थापित करने की बात थी ।

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

केन्द्र सरकार द्वारा 02.06.1998 से पेट्रोल पर सेस (1 रुपये प्रति लीटर) लगाया गया ताकि केन्द्रीय सड़क निधि स्थापित की जा सके। 31.3.2003 तक पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर एक रुपये प्रति लीटर की दर से उपकर लगाया जाता था जिसे 1.4.2003 से बढ़ाकर 1.50 रुपये प्रति लीटर कर दिया गया है। 1.4.2005 से पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर 0.50 रुपये का अतिरिक्त उपकर केवल राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए है। यह संग्रहित राशि केन्द्रीय सड़क निधि में जमा होती है जिसमें 50 प्रतिशत ग्रामीण सड़कों के लिए 12.5 प्रतिशत रेलवे के लिए और बाकि राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए है। इस निधि में वर्ष 2006-07 में 12206 करोड़, 2007-08 में 13264 करोड़ वर्ष 2008-09 में 15198 करोड़ और वर्ष 2009-10 में 15264 करोड़ है। केन्द्रीय सड़क निधि में वृद्धि से स्वाभाविक रूप से राज्यों के निधि आवंटन में बढ़ोतरी होगी। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से

23.07.2014

एनओसी प्राप्त न होने अथवा अनुमोदन हेतु प्रस्ताव न मिलने के कारण, वर्ष 2009-10 के दौरान लगभग 86 करोड़ रुपये अन्यूज्ड रह गये। मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने के लिए कि इस शीर्ष के तहत आवंटित निधियों का विवेक सम्मत उपयोग हो एक निगरानी तंत्र का गठन करना चाहिए।

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

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

राज्य सरकार ने उक्त आदेश के आलोक में 20.9.2010 को 167.13 करोड़ रुपये का कम्प्रीहेंसिव रीहैबिलिटेशन का प्राक्कलन भेजा परन्तु उसकी स्वीकृति सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अब तक नहीं दी गई है।

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

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

योजनाओं में स्थानीय प्रतिनिधियों विशेष रूप से संसद सदस्यों और विधायकों का राय और सहयोग लिया जाए। राज्यों से आए हुए प्रस्तावों को जल्द अनुमोदित करना चाहिए ताकि विलंब के कारण परियोजनाओं का खर्च न बढ़े। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा योजना शुरू होने से पूर्व रेलवे से एनओसी लेना चाहिए एवं भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही भी योजना शुरू होने से पूर्व पूरी कर लेनी चाहिए। योजना शुरू होने से पूर्व ये सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि पर्यावरण संबंधी

23.07.2014

स्वीकृति मिल गई है। राष्ट्रीय राजमार्गों पर अतिक्रमण और स्थानीय कानून-व्यवस्था की समस्या को गंभीरता से लेते हुए इस पर नियंत्रण करना चाहिए। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने 324 परियोजनाओं को अवार्ड किया जिसमें 118 परियोजनाएं आर्बिट्रेशन में फंसी हुई है। विश्व बैंक के अक्टूबर 2009 की एक रिपोर्ट के अनुसार आर्बिट्रेशन के कारण 9000 करोड़ रुपया ब्लॉक हो गया है। इस समस्या का तुरंत हल होना चाहिए। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की सक्रिय भूमिका होनी चाहिए और यह सुनिश्चित किया जाए कि परियोजनाएं अपने समय पर जरूर पूरे हों। ठेकेदारों को किसी भी कारण से परियोजनाओं में विलंब करने की छूट नहीं देनी चाहिए। बेहतर निरीक्षण और निगरानी से कार्य की प्रगति सुनिश्चित की जानी चाहिए। मंत्रालयों भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राज्य सरकारों और निजी अभिकरणों के बीच समन्वय स्थापित किया जाए। सड़क परिवहन मंत्रालय को सभी राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं के शिकार व्यक्तियों को अत्यावश्यक आपातकालीन चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए एम्बुलेंसों और अभिघात देखभाल उपकरणों की व्यवस्था करनी चाहिए। राष्ट्रीय राजमार्गों और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण सड़कों के दोनों ओर पार्किंग सुविधा, अन्नपूर्णा और अभिघात (ट्रामा) चिकित्सा केन्द्रों की व्यवस्था करके इस पहलू पर पर्याप्त ध्यान देना चाहिए। देश के क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों को पूर्णतः कम्प्यूटाइज किया जाए। ओवरलोडिंग पर पूरी तरह रोक लगाना चाहिए क्योंकि सड़कों को बर्बाद करने में उनका बड़ा हाथ है। अन्तर्राज्यीय सड़क सम्पर्क, ग्रामीण सड़कों और आर्थिक महत्व की सड़कों के विकास पर पर्याप्त ध्यान दिया जाए। सड़क परियोजनाओं के लिए अधिग्रहीत भूमि के मालिकों का पुनर्वास तेज किया जाए ताकि परियोजनाओं में बाधा न आए। राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन के लिए प्रस्तावित बोर्ड बनाने के विधायी प्रस्ताव को व्यापक और पूर्ण बनाया जाए। भारत सरकार को एक्सप्रेस वे प्राधिकरण का अविलंब गठना करना चाहिए ताकि सचमुच में 2022 तक 18637 किमी एक्सप्रेस वे का निर्माण हो सके।

23.07.2014

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

I would request the Minister to kindly to provide medical ambulances at the vulnerable points/accident prone areas atleast for every 15 km with deployment of sufficient doctors and traffic police round the clock. I would also rise important issue that due to accidents, most of common people particularly poor and

23.07.2014

vulnerable sections of the society, where the death of the main bread-winners of the family, has caused deep anguish and pain over loss of their loved one. I would request the Central Government to formulate any scheme/plan for compensation to the victims family so that the dependents of kith and kin of the deceased persons will eke out their livelihood without any hardship. In this regard, I would urge upon the Central Government to formulate any scheme for compensation to the victims of the kith and kin by consulting various stake-holders of insurance companies.

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ, कि मध्य प्रदेश में 5184 किमी. राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, अधिकांश सड़कों की हालत ठीक नहीं है, उन्हें ठीक करने हेतु तथा कई शहरों के बाइपास के निर्माण के प्रस्ताव राज्य सरकार ने भेजे हैं, उनमें पैसा आज तक नहीं गया। मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना से दो

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

राष्ट्रीय राजमार्ग कं. 7 एवं 75 निकलते हैं, दोनों को 4 लेन बनाने हेतु सैद्धांतिक स्वीकृति तो हो गई थी, किंतु कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हुये। मेरी मांग है कि उनके काम तत्काल शुरू कराये जायें, इसके साथ ही मेरे सतना शहर से एनएच 75 निकलता है, शहर में अत्यधिक भीड़-भाड़ रहती है। सर्किट हाउस से सेमरिया चौक होते हुये बिरला रोड तक तथा सर्किट हाउस चौक से लेकर सिटी कोतवाली तक फ्लाई ओवर बनाने की स्वीकृति दी जाए।

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

*Speech was laid on the Table

23.07.2014

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

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

23.07.2014

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

HON. CHAIRPERSON: Be brief.

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

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

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

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

I would also like to say that there are 21000 kilometres of four-lane roads in our country. In view of the length of four-lane roads in India, the Northeast is in a

23.07.2014

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

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

With these words I thank and conclude.

23.07.2014

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

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

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

India has one of the largest road network in the world, spread over 48.65 lakh km. It comprises of national Highways, Expressways, Stateways, Major District Roads and other District Roads, and also village roads. The National Highways has a total length of 92,850 km; this serves as the arterial network of the country. The development of National Highways is the responsibility of the Centre. It has been mandated to upgrade and strengthen a total of 54,478 of NHs, through various phases of the National Highway Development Project. Out of this, about 21,800 km has been completed till March 2014 and the rest are to be completed in the years to come. It is sad to note that the pace of construction over the last few years has been very tardy, due to various reasons. I earnestly appeal to the Hon'ble Minister to complete them early.

I am happy that the Union Budget 2014-15 has given importance to fast-tracking of Highways Projects and to improving the road infrastructure to augment the nation's arterial network. Here I am reminded of the period when the Golden Quadrilateral Project was conceived for the first time, during the NDA's

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

time, more than a decade back. I am happy that it has gone a long way in building road infrastructure and it is a great success now.

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

Similarly, on the National Highways, regularly Goods Carrier trucks/lorries pass through and the drivers and cleaners drive continuously for hours together.

23.07.2014

For their rest leisure, I feel that it will be good if a resting place with toilet facility is constructed at a distance of every 50 kms. on the National Highways. I request the Hon'ble Minister to kindly look into this and do the needful.

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

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

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

23.07.2014

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

I would like to bring to the kind attention of Hon'ble Minister some of the following points which I need for my constituency urgently. There is a need to extend the NH Road from Coimbatore to Dindigul to ECR via Natham, Kottampatti, Singampunari, Thirupathur and Karaikudi.

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

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

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

Dindigul, being well known Industrial Area, it is very thickly populated and the transportation is much at the peak time to go for a ring road which connects East and South. We have already a ring road connecting West and North. If this

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

could be undertaken immediately at least many of the traffic jams that are taking place every now and then could be avoided and the transportation can be made smoothly without disturbing the public. So, I urge the Hon'ble Road and Transportation Minister to take into consideration the public demand and do the needful for the public.

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

* Speech was laid on the Table

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

*Speech was laid on the Table

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

***SHRI SHIVKUMAR UDASI (HAVERI):** I would like to bring to the kind attention of the Government that the four-lane passing through my parliamentary constituency has not been done in a scientific manner. The construction work is not done properly, causing inconvenience to road users and causing fatal accidents. I have written to the concerned authorities to execute number of pending and incomplete works on this stretch, but no action has been taken.

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

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

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

Further, I am given to understand that there is a proposal to construct a High-tech Bus Stand in Motebennur Village which is around 100m from the existing underpass provided by NHAI. Residents were upset that despite repeated requests and protests, no steps had been taken by the National Highways Authority of India (NHAI) to construct an underpass and develop service roads near their village. The villagers demand that the process of constructing village under across SH begin immediately. This underpass will greatly improve life for local people, which will help them eliminate delays for reaching Byadagi town. Taking into consideration all these facts and to find a solution to this problem, construction of an underpass would

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

be a good option. Therefore, it is requested to construct an additional underpass of size 10 X 5.5 m opposite to the proposed Bus Stand. There is no direct access from National Highway to the famous religious village, Devaragudda (Mailarlingeswara Temple). At present, vehicles going to Devaragudda Village are using the existing vehicular underpass at km. 311+156 which is around 1.25 km. away from road leading to the Devaragudda Village. Considering the fact that a huge number of devotees visit Devaragudda village during the auspicious days, i.e. full moon day and during annual festival period which will spread over a month, it is requested to kindly consider construction of vehicular underpass at km 309+900.

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

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

23.07.2014

hardships to the people. The construction of the culvert over the Shaadi Naala will eliminate the problems of the local populace.

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

23.07.2014

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

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

The road is a very important State Highway connecting NH 65 and NH 16 and passes through Khammam, Wyra, Tallada, Kallur, Penubli, Sathupally and Aswaraopeta towns of Khammam district of Telangana state and Jangareddygudem of West Godavari district in Andhra Pradesh State. The highway is an important link that connects northern coastal districts of Andhra Pradesh with Hyderabad, Warangal, Karimnagar, Nalgonda and other districts of Telangana State. It is an important route for Telangana State to the ports at Kakinaa and Vizag.

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

23.07.2014

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

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

अब मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस बात की तरफ खींचना चाहता हूँ, किसी ने कहा है - “सृजन बीच संहार छिपा है कैसे बतलाऊं परदेसी, सरल कंठ से विषम राग कैसे मैं गाऊं परदेसी।” क्योंकि इस सृजन ने, एक्सिडेंट का प्रति घंटा, जो औसत है, कम से कम 15 से 20 आदमियों का है। इस सृजन ने, आज मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि राजेश पायलट, जो कांग्रेस पार्टी के एक बड़े नेता थे, वे आज हमारे बीच में नहीं हैं। आज उनकी याद आती है। जब किसान नेता के रूप में कांग्रेस पार्टी में खड़े होते थे तो हम लोगों को लगता था कि कोई किसान नेता आज हमारे बीच में खड़ा है। आज वे हमारे बीच से इसी सड़क दुर्घटना के कारण से चले गए। दिल्ली के पूर्व मुख्यमंत्री साहिब सिंह वर्मा इसी दुर्घटना में गए। सन् 2011

23.07.2014

में अरुणाचल प्रदेश के मुख्यमंत्री इसी सड़क दुर्घटना में गए। सन् 2014 की शुरुआत में महाराष्ट्र के उदयमान नेता गोपीनाथ मुंडे आज हमारे बीच में नहीं हैं। इसी सड़क दुर्घटना के कारण येरन नायडु भी हमारे बीच में नहीं हैं। मैं तमाम सुझाव ले कर आया था, लेकिन मैं जानता हूँ कि घंटी बजेगी, क्योंकि दस मिनट का समय है। हमारे माननीय मंत्री जी हमसे बहुत ज्यादा जानकार हैं। लेकिन मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि जो गलत ट्रैफिक चल रहा है, गलत गाड़ियां चल रही हैं, इस विषय में हमें पब्लिक के लोगों को भी इंवाल्व करना चाहिए। हमें ऐसा कोई तंत्र डिवेलप करना चाहिए कि देश के अंदर कहीं भी कोई ट्रैफिक का उलंघन करता हो तो देश का कोई भी आदमी उसका नंबर और उसका फोटो खींच कर भेज दे और यहां से जुर्माना लग कर चला जाए और उसका लाइसेंस कैंसल हो जाए, तो शायद इस व्यवस्था से हम ट्रैफिक कंट्रोल कर सकते हैं। हमें पब्लिक को इंवाल्व करना चाहिए। उसमें जो जुर्माना है, उसको बढ़ाइए और फोटो खींचने वाले को कम से कम आधा पैसा दे दीजिए, फिर देखिए आप चाहे कितने भी कैमरे लगाइए, दिल्ली में चाहे कितने कैमरे लगाइए, एक दिन नहीं चलने वाले हैं, एक दिन नहीं चलेंगे, लेकिन रोड़ पर इतने कैमरे घूम रहे हैं, इतने बेरोज़गार नौजवान रोड़ पर घूम रहे हैं, वे कैमरा ले-ले कर सड़क पर बैठ जाएंगे और आपको फोटो भेज देंगे। जुर्माने की आधी राशि उनको दे दीजिए और आधी खजाने में जमा कर दीजिए। हमारे हिसाब से समस्या का समाधान हो जाएगा।

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

23.07.2014

तो हमारा खर्च ज्यादा है और आमदनी कम है, इसलिए पब्लिक को अगर हम किसी तरीके से इससे जोड़ सकें, यह तंत्र क्या होगा, वह आप जानें। ... (व्यवधान)

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

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

Final Feasibility report is to be submitted by the consultant to NHAI as per the meeting held on 16.07.2014 at NHAI Chennai. The original proposal for 4

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

laning is done for 60 m ROW, but as the new guideline for 4 laning it is only 45m ROW, as such again the consultants are requested to prepare the LPS and land sketched to 45 m ROW. (Road Over Bridge)

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

*Speech was laid on the Table

23.07.2014

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

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

गांधीनगर से अहमदाबाद होते हुए सरखेज राजमार्ग पर आने वाले सभी क्रोस रोड पर सीक्स लेन फ्लायओवर का निर्माण करना चाहिए।

23.07.2014

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

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

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

My submission would be inconclusive and I would be failing in my duty if I fail to bring to the notice of the Hon. Road Transport Minister the issues and

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

The entire list has been given in reply to an Unstarred Question No. 100 in Rajya Sabha on 5th December, 2013. I request the Hon. Minister to consider all these proposals and complete them so that there will be infrastructure facility

23.07.2014

which will boost not only economy but also provide employment to lakhs of people.

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

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

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

Coming to road safety in India, we are the most undisciplined road users in the world and our road are the most unsafe ones. The Global status report on road safety 2013 estimates that more than 2,31,000 people are killed in road traffic crashes in India every year. Approximately half of all deaths on the country's roads are among vulnerable road users- motorcyclists, pedestrians and cyclists. And, there is no security for women who travel on roads and public transport. The main problem to this is a heterogeneous traffic mix. It includes high-speed vehicles sharing road space with vulnerable road users as well as unsafe road infrastructure and vehicles that are in poor condition. These are all contributing to the high

23.07.2014

fatality rates seen on Indian roads. And, as I said before, safety of women on Indian roads is also a cause of concern. After Nirbhaya's case, Shri P. Chidambaram has announced, with a lot of fanfare, an amount of Rs. 1,000 crores for safety and empowerment of women. A scheme on Women Safety on Public Road Transport has been conceived under Major Head 3055. And, the Government has also set a deadline of February, 2014, for public transport vehicles running in major cities with population of over 10 lakh to install CCTVs and GPS devices. But, nothing has been done and, till today, not even a single penny was spent. I request the Hon. Minister to take this up on priority and ensure that our women are safe in public transport.

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

The performance of UPA Government with regard to NHAI has been clearly spelt out in the recently released White Paper. It says that 57% of projects stuck due to UPA Government's policy paralysis. 189 out to 332 NHAI projects in various States stuck in various disputes. Who are responsible for this? The White Paper mentions this. The document also said an I quote: " There was a tendency among Ministries to work in silos and alacrity to dominate over and preserve their individual turfs, even when it goes against the national interest."

23.07.2014

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

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

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

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

There are nearly 400 toll plazas in the country. Toll is charged on the NHs irrationally and in violation of rules. There are specific guidelines that prescribe a

23.07.2014

fixed distance between two toll plazas. But, we have toll plazas in every 5-6 kms. and there is nobody to question them. The classic example is Gurgaon toll plaza in Delhi. It was removed after a big agitation not only by local people but also NGOs and others. So, this should be streamlined.

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

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

23.07.2014

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

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

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

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

Now I would like to bring attention of the house to one specific issue of my constituency Jamnagar, which is related to Ministry of transport & highways. In this regard I draw your kind attention to Notification No. SO-312(E), dated 22/02/2012, whereby the Road Transport and Highway Ministry of Govt. of India has notified NH 947 with a distance of 461 Kms starting from Sarkhej (on NH 8A) connecting Viramgam, Maliya, Dhrol, Jamnagar, Vadinar and Dwarka, and terminating at Okha. However, it may be noted that subsequently NH 947 was omitted by the Ministry in its Notification No. 2309 dated 25/09/2012.

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

23.07.2014

not only increases the length of journey by 45 Kms but also has resulted in very heavy traffic on the Rajkot-Jamnagar-Dwarka-Okha state highway.

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

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

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

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

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

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

NHAI to other projects. NHAI is in debt and owes about Rs. 35,000 crore to infra companies.

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

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

There are 41 rivers, several backwaters, canals and lakes in Kerala and 1895 Kms of navigable waterways in Kerala. A similar project should have been announced to tap the enormous potential of inland navigation of Kerala. The national waterway-3 does connect various industrial centers to Kochi but still there is ample scope to further improve the canals of Udyogmandal, Champakara and other such ports. Improving inland navigation won't only help big industries but also traditional industries like Choir, cashew, brick making and fishing. Kerala as everyone knows is one the most environmentally conscious states in the country.

23.07.2014

We are also home to the ecologically sensitive Western Ghats. Developing an inland navigation will also help in dealing with the problem of air pollution by reducing the emissions of countless vehicles plying through the narrow highways of Kerala. It can also reduce the stress on the road infrastructure in Kerala thereby minimizing traffic jams at highways and also reduction in road accidents. It is also very cost effective and cheaper than other modes of transport. Unfortunately though the government seems to have turned a blind eye on what could have been a wonderful opportunity to help transportation, benefit trade, economy and environment at the same time through development of inland navigation in Kerala which would have also impacted positively on the national front.

23.07.2014

***श्री राहुल कस्वां(चुरू) :** भारत के पास विश्व का सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है, जो 48.65 लाख किमी से अधिक क्षेत्र में फैला हुआ है। सरकार ने दो वर्ष बाद 30 किलोमीटर प्रतिदिन की दर से सड़क निर्माण का लक्ष्य रखा है वर्तमान में 3 किलोमीटर प्रतिदिन की सड़क का निर्माण नहीं किया जा रहा है, पिछली सरकार के समय नेशनल हाईवे बनाने की गति में भारी गिरावट दर्ज की गई है। सरकार का बड़े पेड़ों को मशीनों की मदद से जड़ समेत उखाड़कर फिर से लगाने की तकनीकी बहुत अच्छी है। जम्मू कश्मीर के लद्दाख और लेह क्षेत्र में करीब 20 हजार करोड़ रुपये की धनराशि से सड़क निर्माण का कार्य किया जाएगा। सरकार का यह कदम बहुत ही सराहनीय है। इस राशि को बढ़ाना चाहिए। उक्त क्षेत्र अत्यन्त ही संवेदनशील है, पर्यटन के लिए इसे बढ़ावा देना चाहिए। सरकार ने राजमार्गों की दुर्दशा को देखते हुए बीओटी के बजाए सरकारी धन के तहत राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं का निर्माण करने का फैसला किया है, सरकार इन परियोजनाओं को सरकारी कोष की मदद से पूरा करने के पक्ष में है, जिससे राजमार्गों का निर्माण तेजी से किया जा सकेगा, सरकार की इन परियोजनाओं के लिए वित्तीय निगम बनाने की योजना है। सरकार ने सड़क दुर्घटनाओं के संबंध में राजमार्गों पर 450 स्थानों को चिन्हित किया है, जहां 30 बार तक ऐसे हादसे हुए हैं, उन स्थानों पर दुर्घटनाओं को रोकने की दिशा में कदम उठाए गए हैं। जहां राष्ट्रीय राजमार्ग पर टोल वसूली हो रही है, टोल देने के बाद भी लोगों को गड्डों और उबड़ खाबड़ सड़कों का सामना करना पड़ रहा है, आम आदमी अच्छी सड़क के लिए टोल देता है, ऐसे में एनएच-8 पर टोल वसूली क्यों हो रही है, ऐसी सड़क पर टोल वसूली गलत है। हमारे यहां कागजों में सड़क निर्माण के मानक बहुत अच्छे हैं, लेकिन जमीन पर पालन नहीं होता, इसके लिए जिम्मेदारी तय होनी चाहिए। घटिया सामग्री से सड़कों का निर्माण किया जा रहा है, बहुत पीड़ा के साथ कहना पड़ रहा है कि जांच प्रयोगशालाओं में ठेकेदार अपनी मर्जी से अपने अनुकूल रिपोर्ट तैयार करवाते हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण की गुणवत्ता का अनुवीक्षण और पर्यवेक्षण भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा लगाये गये पर्यवेक्षण परामर्शदाताओं और स्वतंत्र इंजीनियरों द्वारा किया जाता है, इस टीम में कार्य की गुणवत्ता की देखभाल करने के लिए अनेक विशेषज्ञ, इंजीनियर होते हैं, क्या यह टीम अपने कर्तव्य की पालन कर रही है, इसपर होने वाले खर्च को लगाने का क्या औचित्य है? सबसे

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

कम बोली की व्यवस्था भी दोषपूर्ण है, इस व्यवस्था में ठेकेदार का गुणवत्ता बढ़ाने के स्थान पर खर्च घटाने पर जोर रहता है। यही वजह है कि सड़क बनाने में कमतर सामग्री, घटिया बिटुमन का इस्तेमाल आम बात है, जो सड़क बीस वर्ष चलनी चाहिए वह सड़क एक तरफ बनती है, दूसरी तरफ टूटने लगती है, किसी की कोई जिम्मेदारी नहीं, सारा खेल कमीशन के सहारे चलता है। कुछ समय पहले एक अध्ययन के अनुसार खराब सड़कों के कारण देश की अर्थव्यवस्था को सलाना 30 हजार करोड़ की चपत लगती है, लेकिन सच्चाई यह है कि यह नुकसान इससे भी कहीं ज्यादा है। यह एक राष्ट्रीय अपराध है जिसे आम आदमी वहन करता है। पांच वर्ष पूर्व मेरे संसदीय क्षेत्र में सी.आर.एफ. के अन्तर्गत राजगढ़-बहल राजस्थान सीमा 17 किमी व बैरासर बड़ा से मण्डेला-नेशल 20 किमी तक चार-चार करोड़ की लागत से दोनों सड़कों का निर्माण किया गया था, ये दोनों ही सड़के चार-चार माह में खत्म हो गईं। आज वहां का जन-मानस किस हालात में यात्रा कर रहा है, यह भुगतभोगी ही जानता है। इन दोनों सड़कों पर वाहन का चलना असंभव है, इन सड़कों का निर्माण सी.आर.एफ. के अंतर्गत अविलम्ब किया जाए। जिन सड़कों की गारन्टी 5 वर्ष की थी, वे सड़के चार-छ माह में खत्म हो गईं। यह राष्ट्रीय अपराध नहीं तो क्या है? मैं जानना चाहता हूं कि किन-किन अधिकारियों ने इन सड़कों का निर्माण करवाया था, किसने इनकी जांच की थी, उनके खिलाफ क्या कार्रवाई की गई, जो लोगों की पीड़ा के लिए जिम्मेदार हो, उन्हें क्यों बख्शा गया? हम देश के निर्माण की बात करते हैं क्या ऐसे हालात में हम राष्ट्र का निर्माण कर पाएंगे? सरकारों का भय खत्म हो गया है, किसी की कोई जिम्मेदारी नहीं है। सीमा सड़क संगठन द्वारा सड़कों का निर्माण भी गुणवत्ता के अनुसार नहीं किये जा रहे हैं, मेरे क्षेत्र में नोखा-छापर-श्रीडूंगरगढ़ सड़क का निर्माण उक्त संगठन द्वारा किया गया है, उक्त सड़क बनने के कुछ समय बाद ही खत्म हो गई थी। इसका भी मूल्यांकन होना चाहिए। सीमा सड़क संगठन द्वारा ही पिलीबंगगा से रावतसर-नोहर-भादरा-डाबड़ी मोड़ का निर्माण किया गया था, वर्तमान में इस सड़क पर चलना भी संभव नहीं है, रिडकोर द्वारा नोहर-भादरा सड़क का निर्माण किया गया है, शेष रही सड़क की स्थिति अत्यन्त ही दयनीय है, सीआरएफ या अन्य माध्यम से इस सड़क का निर्माण किया जाए। रोहतक-भिवानी-लोहारू-पिलानी-राजगढ़, व सिरसा-भादरा-राजगढ़-मलसीसर-झुझुनू-गुढा-रिगस को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाए।

23.07.2014

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

लखनऊ से आगरा तक अर्धनिर्मित नेशनल हाईवे को शीघ्र निर्मित कराकर निजी वाहनों से टोल टैक्स वसूलना बंद कराया जाए।

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

प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के तहत अर्धनिर्मित निम्नलिखित सड़कों को तत्काल बनाया जाना आवश्यक है –

1. लखनऊ-सुल्तानपुर रोड स्थित गंगागंज से नगरा होतो हुए निगोहा तक।
2. लखनऊ जनपद के विकास खंड माल के सैदापुर चौराहे से गांव मैक्षी तक।
3. ब्लाक बी.के.डी. लखनऊ के गांव बरगदी से गांव शिवपुरी होते हुए ईटौंजा तक।
4. लखनऊ नगर के गांव छंदोइया चौराहे से वेगरिया होते हुए कानपुर रोड बाईपास तक।

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

1. लखनऊ से हैदरगढ़ तक डिवाइडर बनाना।
2. लखनऊ दुवग्गा से माल तक सड़क पर डिवाइडर बनाना।
3. लखनऊ में मवीपनाद से अंधे की चौकी तक डिवाइडर बनाना।
4. लखनऊ में मलीहाबाद से इंटौंजा तक तथा रहीमावाद से माल तक डिवाइडर बनाना।

लखनऊ जनपद के मलिहाबाद से मोहना कस्बा जनपद उन्नाव तक सड़क गांव जो दोइया से गांव नरौरा की पुलिया मोहाम रोड तक पुनर्निर्माण कराना जरूरी है। इसके अलावा प्रधान मंत्री सड़क निर्माण योजना के तहत लखनऊ जनपद के ब्लाक मलिहाबाद के गांव बहेलिया से सिरगामऊ होते हुए गांव लोहजरा तक सड़क का निर्माण व काकोरी ब्लाक के गांव रनिपामझ से माल दुवग्गा रोड तक व गांव दोना से बदबदाखेड़ा गांव होते हुए मोहान रोड तक सड़क का निर्माण अति आवश्यक है।

*Speech was laid on the Table

23.07.2014

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

इसी तरह से ऑर्डिनरी रिपेयरिंग के नाम पर उत्तर प्रदेश सरकार ने 90 करोड़ रुपये की मांग की जिसके अगेंस्ट आपने केवल 15 करोड़ रुपये स्वीकृत किये हैं। इसी तरह से बहुत सारे उत्तर प्रदेश के मामले हैं, जिन पर उत्तर प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री जी ने समय-समय पर कहा है। कई बार यहाँ आदरणीय प्रधान मंत्री को, चाहे आदरणीय मनमोहन सिंह जी रहे हों चाहे मोदी जी रहे हों, लगातार चिट्ठियाँ लिखीं। 11 जून को उन्होंने एक चिट्ठी लिखी जिसके माध्यम से उन्होंने छः सड़कों की मांग आपके माध्यम से की है। मैं माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्ग 29 जो बनारस-गाज़ीपुर-गोरखपुर जाता है तथा राष्ट्रीय राजमार्ग 24 जो रायबरेली से इलाहाबाद, और लखनऊ से शुरू होता है, यूपीए सरकार ने रायबरेली तक फोर लेन करा दिया। हम आपसे उम्मीद और प्रार्थना करते हैं कि इलाहाबाद जो कि बहुत महत्वपूर्ण नगरी है, प्रयाग नगरी है, कुम्भ भी वहाँ लगता है, हाई कोर्ट भी है, तमाम बड़े बड़े संस्थान हैं, इलाहाबाद से लखनऊ को जोड़ने का यह जो मार्ग है, अभी अधूरा है। इस फोर

23.07.2014

लेन को पूरा करने की कृपा करेंगे। इसी तरह से राष्ट्रीय राजमार्ग 232 टांडा लालगंज से फतेहपुर होते हुए बांदा तक, और अलीगढ़-कानपुर के बारे में आपसे चर्चा कर ली। रामपुर-रुद्रपुर मार्ग और बरेली-सीतापुर का सैक्शन जो लखनऊ से दिल्ली के लिए रूट है, उसमें बरेली से सीतापुर की जो हालत है, वह आप देखेंगे। आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी जब प्रधान मंत्री रहे तो उनकी जन्मभूमि बटेश्वर और कर्मभूमि ग्वालियर रही। उनकी इच्छा और तमन्ना रही कि ग्वालियर से लखनऊ तक का एक सीधा राजमार्ग जुड़े जो कि ग्वालियर से इटावा, इटावा से भर्तना, बिधूना, बेला और कन्नौज होते हुए लखनऊ तक जाता है, इस राजमार्ग के बारे में जिसके बारे में बीच में नोटिफिकेशन भी हुआ था, फिर समस्याएँ खड़ी हो गईं। राष्ट्रीय राजमार्ग 91-ए के नाम से यह था जो कि अब बन नहीं पा रहा है। इसलिए हम माननीय मंत्री जी से उम्मीद करेंगे कि इन राजमार्गों की ओर विशेष ध्यान देंगे और उत्तर प्रदेश सरकार के माननीय मुख्य मंत्री जी ने जो समय-समय पर आपसे कई मांगें रखी हैं, उन मांगों पर भी ध्यान देंगे। साथ ही माननीय मंत्री जी से एक शिकायत भी है कि आपने जो प्रायॉरिटी की 9 सड़कें ली हैं एक बैठक के माध्यम से, उसमें उत्तर प्रदेश के लिए एक भी सड़क नहीं ली है। ... (व्यवधान) उत्तर प्रदेश जैसे महत्वपूर्ण राज्य के लिए अगर आप ऐसा ही करेंगे तो हम लोग तो बहुत उम्मीद लगाए हैं। आपके मुम्बई-पूना के बारे में हमने बहुत तारीफ सुनी है। हम उम्मीद करते हैं कि जैसे आपने मुम्बई-पूना रोड बनाई है, ऐसी ही सड़कें आप पूरे देश में बनाएँ। लेकिन ये वादे केवल वादे न रह जाएँ। मुझे याद है यूपीए सरकार का महामहिम राष्ट्रपति का पहला अभिभाषण, जिसमें यूपीए सरकार ने कहा था कि प्रतिदिन 10 किलोमीटर सड़क बनाएँगे। इसी तरह से माननीय मंत्री जी ने भी संकल्प लिया है कि प्रतिदिन 30 किलोमीटर सड़क बनाएँगे। यूपीए वाले तो 10 किलोमीटर की जगह 3 किलोमीटर पर रह गए, कहीं माननीय मंत्री जी भी 30 किलोमीटर की जगह पाँच-छः किलोमीटर पर न रुक जाएँ। हम आपसे उम्मीद करते हैं कि जब देश के सामने 30 किलोमीटर का वादा किया है तो 30 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से आप ज़रूर बनाएँगे और उसकी शुरुआत उत्तर प्रदेश से करेंगे, इस उम्मीद और भरोसे के साथ बहुत-बहुत धन्यवाद।

23.07.2014

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

Another thing I would like to point out is that there is an urgent need to improve the country's road safety scenario. I would like to mention that major problem on the Indian roads is the mixing of traffic. Same road is used by high

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

speed cars, trucks, two wheelers, tractors, animal driven carts, cyclists and even by animals. Even highways are not free from this malady. This increases traffic time, congestion and pollution and road accidents. In order to prevent this problem the government must take up publicity campaign for raising awareness about prevention of road accidents and fatalities.

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

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

23.07.2014

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

बिहार में नक्सलवाद, जंगल और पहाड़ का इलाका है। मैं बाँका से चुन कर आया हूँ। जमुई, भागलपुर, मुंगेर और बिहार के कई भाग हैं, जहां सड़कें बेहतर होनी चाहिए, एनएच बेहतर होने चाहिए, इसकी व्यवस्था होनी चाहिए। तीर्थस्थलों से भी एनएच को जोड़ने का प्रयास होना चाहिए। नहरों पर भी अच्छी सड़कें बन सकती हैं, उस पर अनुसंधान होना चाहिए। आज पीएमजीएसवाई की सड़क बनी है, इससे कितना लाभ हुआ है। बिहार में भारी लाभ हुआ है। दूसरी जगह भी लाभ हुआ है इसलिए हम चाहते हैं कि सड़कों की गुणवत्ता बेहतर हो। क्वालिटी ठीक हो, क्वांटिटी ठीक हो। इसमें ठेकेदार मनमानी करते हैं और सड़क बेहतर नहीं बनती है। ठेकेदार मनमानी करते हैं, इसलिए गुणवत्ता से समझौता नहीं होना चाहिए। समय सीमा पर कार्यबद्ध तरीके से काम करना चाहिए। जो दुर्घटनाएं होती हैं, इनके लिए आप स्पेशल

23.07.2014

हेलीकॉप्टर की व्यवस्था कीजिए जिससे कि हम डाक्टरों का दल वहां जल्दी से जल्दी पहुंचा सकें। यह चर्चा होनी चाहिए। विलेजिज को भी जोड़ना चाहिए।

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

16.00 hrs

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

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

16.01 hrs

(Shri Hukmdeo Narayan Yadav *in the Chair*)

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

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

We had also put special emphasis on extremist and naxalite areas like Andhra Pradesh, Bihar, Chhattisgarh, Madhya Pradesh, Odisha and Uttar Pradesh with an outlay of more than Rs.1800 crore during 2013-14. So, even with all this, the present Government is saying that we have some special proposals for you. I would like to inform the present House that the total allocation for the Ministry of

23.07.2014

Road Transport and Highways for 2013-14 was Rs.39859 crore whereas in the present year, you have made an estimate of Rs.37881 crore which is less by Rs.1978 crore. So, this is very unfortunate because development of infrastructure is very necessary for the development of States, especially in the north-east regions where we are really lacking.

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

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

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

23.07.2014

funds for this project, then I am sure, we will not be able to complete this project within the stipulated timeframe.

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

राष्ट्रीय राजमार्गों नं. 8 जम्मू-कश्मीर, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, दिल्ली, राजस्थान, मध्य प्रदेश, गुजरात मुंबई जाना है। उस रोड से होने पूर्ण और दक्षिण भारत में कर्नाटक, आंध्र प्रदेश, केरल, तमिलनाडु तक, लेकिन मुंबई के नागरिक घोड़बंदर ब्रिज है वह इसके ऊपर से 15 टन से ज्यादा गाड़ियां जाने का अनुमति नहीं है। मैं विनती करता हूँ कि मंत्री जी तुरंत घोड़बंदर पुल को नया बनाने की योजना

23.07.2014

करें । उत्तर भारत से दक्षिण भारत जाने के लिए कोंकण रेलवे बना उसी तरह से उत्तर भारत को दक्षिण भारत के रास्ते से जोड़ने के लिए कोंकण-गोवा-दक्षिण भारत नया राष्ट्रीय मार्ग बनाना चाहिए इसके लिए तुरंत सर्वे करके नया राष्ट्रीय महामार्ग बनाना चाहिए । इसके लिए मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती करता हूँ ।

23.07.2014

***श्री देवेन्द्र सिंह भोले(अकबरपुर):** मैं अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने कुछ महत्वाकांक्षी लोकप्रिय जनउपयोगी योजनाओं का अपने कार्यकाल में जहां आवागमन को सुगम करने का कार्य किया, वहीं यह आधारभूत ढांचे को खड़ा करके आम आदमी एवं नवजवानों की बेरोजगारी को दूर करने की दिशा में एकमहत्वपूर्ण कदम था। जिसे विगत सरकार ने अपने कार्यकाल में शिथिलता बरतते हुए आवागमन एवं विकास में बाधा उत्पन्न करने का कार्य किया उसे वर्तमान सरकार के प्रधानमंत्री श्री मोदी जी के नेतृत्व में मंत्री जी ने शुरू करके नई पहल का शुभारम्भ किया है।

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

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

राजमार्ग संख्या 2, कानपुर-इटावा-आगरा की हालत भी खराब है और इस राजमार्ग में टोल टैक्स की वसूली अन्य टोल टैक्स बूथों से निर्धारित मानक से अत्यधिक वसूली की जा रही है जबकि यह पूर्व में 40 पैसे प्रति किलोमीटर निर्धारित की गई थी। जब तक राजमार्गों की सड़कों का पूर्ण रूप से निर्माण न हो जाए टोल टैक्स की वसूली न की जाए। सड़कों की खस्ता हालत के होते हमारे क्षेत्र बारा-अकबरपुर टोल टैक्स की वसूली बन्द की जाए। राजमार्गों की खराब हालत होने के कारण जहां आए दिन भीषण दुर्घटनाएं होती है उसके साथ ही गाड़ियां भी जहां तहां खराब

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

होकर खड़ी हो जाती हैं जिसके कारण भी दुघटनाएं हो रही है। सड़कों के खराब होने से जहां वाहनों में ज्यादा डीजल व पेट्रोल खर्च होता है वहीं ऊर्जा का उपयोग पूरी तरह से नहीं होता है और इससे देश का राजस्व बगैर उपयोग के बर्बाद हो रहा है।

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

भारत में राजमार्गों/सड़कों की सबसे उचित योजना और पर्याप्त रखरखाव की अत्यधिक जरूरत है। वर्तमान यातायात की मात्रा और भार को ही ठीक से संचालित करने की क्षमता के संदर्भ में हमारी सड़कें संरचनात्मक विनिर्देशों में बहुत ही अपर्याप्त हैं। हमारी सड़कों का उपयोगकर्ताओं द्वारा भारी पैमाने पर दुरुपयोग भी किया जा रहा है। यातायात नियम प्रभावी नहीं हैं और उनके प्रति सामान्य जनता में जागरूकता भी नहीं है। इसके दो कारण हैं- पहला यह कि सड़कों के लिए रखरखाव और निर्माण के लिए बजट निहायत अपर्याप्त है और दूसरा एक प्रभावी 'Road and Road Users Act' की अनुपलब्धता और उसके प्रवर्तन की अनुपस्थिति है। सड़क दुर्घटनाओं की वजह से कुल आर्थिक नुकसान प्रति वर्ष 4000 करोड़ रुपये से अधिक होने का अनुमान है। विश्व बैंक के अध्ययन के अनुसार अपर्याप्त क्षमता, अपर्याप्त सड़क चौड़ाई और सड़कों की खस्ताहाल गुणवत्ता के कारण प्रति वर्ष 30000 करोड़ रुपये का आर्थिक नुकसान होने का अनुमान है। ये घाटा ईंधन की खपत और वाहन के रखरखाव के परिणामस्वरूप होता है। खस्ताहाल सड़कों के कारण उपयोगकर्ता के स्वास्थ्य पर जो प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है, वह तो अभी तक कल्पना और अनुमान से परे है। इस तरह के नुकसान पर देश की अर्थव्यवस्था और मानव जीवन को प्रतिकूल तरीके से प्रभावित कर रहे हैं और इसे कम करने की जरूरत है। भारत में सड़कों की खराब हालत के कारण उपयोगकर्ता-लागत के बारे में अध्ययन से कुछ आंखें खोल देने वाले तथ्य सामने आए हैं। उदाहरण के

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

लिए, सड़क की सतह के खुरदरापन में 3000 मिलीमीटर प्रति किलोमीटर से 15000 मिलीमीटर प्रति किलोमीटर (बजरी की सतह) वृद्धि से एक ट्रक के लिए ईंधन की खपत में 26 प्रतिशत की वृद्धि हो जाती है। अगर एक ट्रक की गति 45 किलोमीटर प्रति घंटा से गिर कर 20 किलोमीटर प्रति घंटा तक गिर जाए तो उसकी ईंधन की खपत में 56 प्रतिशत तक की वृद्धि हो सकती है। सड़क का चौड़ीकरण अभी 15 प्रतिशत तक पहुंचा है। यह सड़क सुधार देश के ईंधन बिल का 20% तक बचत करा सकता है, साथ ही साथ दुर्घटनाओं पर भी रोक लगेगी जो राष्ट्रीय धान की बर्बादी पर रोक की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम होगा। सड़क यातायात और वाहनों की संख्या में भारी वृद्धि हुई है। 1951 में 3 लाख के मुकाबले 1995 में 270 लाख वाहन हो गए थे, पर राजमार्गों नेटवर्क का विकास, उनकी लंबाई और चौड़ाई के साथ ही उनकी गुणवत्ता को शामिल करते हुए, इस वृद्धि के साथ तालमेल नहीं रख सका है। वास्तविक रूप में सड़कों के मामले में अपेक्षित विकास नहीं हो पाया है। सड़कों के निर्माण और उनके रखरखाव के लिए धन की उपलब्धता आवश्यकता से काफी कम होना इसका मुख्य कारण है।

हालांकि भारतीय सड़क नेटवर्क 1951 में 4 लाख किलोमीटर के मुकाबले वर्तमान में 33 लाख किलोमीटर तक विकसित हुआ है। परन्तु सड़क नेटवर्क में यह विकास ग्रामीण क्षेत्रों को कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए बनाए गए ग्रामीण सड़कों के निर्माण के माध्यम से हुआ है। भारत में कुल सड़क लंबाई में प्राथमिक सड़कें (राष्ट्रीय राजमार्ग) 1.58%, द्वितीयक सड़कें (राज्य राजमार्ग व प्रमुख जिला सड़कें) 13.12% ही हैं, जबकि ग्रामीण एवं अन्य श्रेणी सड़कें कुल लंबाई का 85.30% हैं। यहां यह ध्यान देने योग्य बात है कि कुल सड़क यातायात में प्राथमिक और माध्यमिक सड़कों पर यातायात की हिस्सेदारी लगभग 90% है। इसी से अंदाज लग जाता है कि राजमार्गों के विकास में, हम कितने पीछे चल रहे हैं।

राजमार्ग हमेशा के लिए नहीं बनते। बढ़ते यातायात के प्रवाह से पैदा होने वाले तनाव और दबाव के अधीन सबसे आधुनिक और सबसे अच्छी डिजाइन वाली सड़क परियोजनाओं के लिए भी नियमित रखरखाव की आवश्यकता है। यद्यपि रखरखाव में लगने वाली राशि परिमाण में बहुत बड़ी है, लेकिन फिर भी उपलब्ध धनराशि रखरखाव की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। स्थिति यह है उपलब्ध अनुदान आवश्यकता बहुत कम (लगभग 25%) ही है, फिर भी मा. मंत्री जी के अच्छे प्रयास का समर्थन करता हूँ तथा यह विश्वास है कि मा. मंत्री जी हमारे संसदीय क्षेत्र

23.07.2014

संतकबीर नगर करमैनी से लेकर खलीलाबाद धनघटा उमरिया जहांगीरगंज होते हुए वाराणसी राजमार्ग से जोड़ने का कार्य करेंगे एवं रामजानकी मार्ग से घनघटा होते हुए सिकरीगंज उरुवा बड़हलांज होते हुए वाराणसी राजमार्ग से जोड़ने की कृपा करेंगे।

23.07.2014

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

*I am grateful to you for having given me a chance to speak. I shall put my views in Gujarati since no body from this house has ever spoken in Gujarati. I heartily thank you for giving me an opportunity to speak on the demand for grants of the Ministry of Road, Transport and Highways. This is for the first time that a Gujarati speech is being made on the floor of the House and I feel privileged in doing so. On this auspicious occasion, I would like to congratulate the Leader of the House and our popular Prime-Minister Shri Narendrabhai Modi. Shri Narendrabhai Modi is the first Prime-Minister born after independence. By forming a majority Government he has brought an end to the era of coalition politics which prevailed for the past thirty years. Being a Gujarati, I feel proud to see that a Gujarati has become the Prime-Minister of India. I also congratulate the people of Gujarat for having given an unprecedented mandate to the Bharatiya Janata Party. The people of Gujarat have glorified the name of Gujarat in the entire world by making BJP win all 26 seats. On this occasion, I would like to congratulate the people of my constituency Banaskantha for giving me an opportunity to be a part of this historic moment. Hon'ble Chairman Sir, for economic and social development of the nation it is mandatory to develop the infrastructure related to Roads, Transport and Highways. Faster and safer the transport, more the growth. The Government of Shri Narendrabhai Modi is committed to adopt this strategy. Sir, the Indian subcontinent is surrounded by oceans on three sides and hence it is necessary to develop the ports of India. Along with the development of the ports it is equally necessary to develop surface transport facilities in India. Hon'ble Chairman Sir, Shri Atal Bihari Vajpayee was the Prime-Minister of India between 1998 and 2004. I too was a Member of

* English translation of the Speech originally delivered in Gujarati.

23.07.2014

Parliament during that time. At that time Hon'ble Vajpayeeji decided to build Golden Quadrilateral and four lane Highways. A good amount of work in that regard was carried out at that time. In addition to this, a good attempt was made to connect the villages of the country by roads through the Prime-Minister Gram Sadak Yojana. But it is a matter of great despair that the process of building Roads, Transport and Highway related infrastructure became very slow during the past ten years. But now when we are progressing under the leadership of Shri Narendrabhai Modi and Shri. Nitin Gadkariji, I am sure that no compromise shall be made in developing the infrastructure related to roads and highways. I request the honorable minister to improve the quality of present roads to the international standards. Sir, when the elevated roads and flyovers pass through small towns and villages, the towns and villages get divided into two parts. Hence it is essential that a passage should be kept beneath these elevated roads so that people can commute across these roads. In addition to this, many a time water logging occurs in the areas nearby the elevated roads. Hence I request the Hon'ble minister that before building such roads proper planning must be ensured and passages must be kept at proper places so as to avoid such kind of problems . Sir, there are three toll collection centers in my constituency. Paanthawaada, Chitrasani, and Kheemana. But there is no service road at these toll centers. As a result, a person who wants to travel just one kilometer on this road has to pay a toll tax for fifty kilometers. Henceforth I request that the toll roads which do not have service roads should be provided with service roads. The farmers who want to go to their fields have to travel a long distance just because of these toll roads. I request you to consider this problem while preparing toll roads. Polite and humble staff must be deployed at the toll booths. The information about the toll tax which is going to be collected at that toll booth and up to what date the toll tax would be collected should be displayed clearly near that toll booth, so that people can know whether the toll tax at this booth would be collected for ten years or fifteen years. I would also like to talk about the popular and the first ever woman chief minister of Gujarat

23.07.2014

Shrimati Anandiben Patel. The Hon'ble Chief Minister of Gujarat had contacted the ministry of road transport and highways and made some demands. Mahatma Gandhi led the historic Dandi March from Ahmedabad to Dandi. Dr. Manmohan Singh, the former Prime Minister, had decided to build a heritage road from Ahmedabad to Dandi. The Government of Gujarat has already spent Rs.152 crores for this project. I shall conclude my speech after talking about some projects of Gujarat. All the coastal state highways of Gujarat must be converted into National Highways. The Ahmedabad Vadodara Express highway should be extended upto Mumbai. The work on Ahmedabad Dandi Heritage Road should be taken up as expeditiously as possible. The Samkhyali-Gandhidham Highway should be converted into a six lane road. The Road connecting Palanpur with Ahmedabad should be converted into a six lane road. I again thank you for giving me an opportunity to speak in this august house.

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table

23.07.2014

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

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

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

23.07.2014

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

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

Mr. Minister has released a White Paper which has criticized the previous UPA Government policies such as awarding of projects without proper land acquisition. Would the Minister take steps against those officials for dereliction of duty? Politically it is easy to blame the previous Government UPA for the poor

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

performance of the road sector but why only 60% of NHAI's scheme is embroiled in disputes, needs to be investigated and concerned officials should be put to task. A new idea has been mooted by NHAI for creation of an entity on the lines of an Asset Reconstruction Company (ARC) to bail out distressed lenders and developers. It is reported that NHAI has asked Indian Banks' Association about this proposed entity which can buyout the project from distressed lenders, complete it and disinvest the same in the market. It is a good idea, but I would like to know whether these ARCs would also take up the execution responsibility to complete the leftover work and bring the project into operations and what would be the commercial angle of it?

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

Number of projects are pending throughout the country and also in Odisha. The flyovers in Cuttack, Bhubaneswar, Berhampur, Sambalpur and Bargarh are getting delayed. The six-laning of Bhubaneswar-Cuttack-Chandikhol is delayed. The Highway from Cuttack to Paradip needs immediate attention. The Highway stretch from Bhubaneswar to Puri though partly constructed needs to be completed by this fiscal as Nabakalebar of Lord Jagannath is going to take place next year in

23.07.2014

June-July. During this festival, Odisha expects 20 lakh or more people congregating in Puri. When I say about my constituency immediately the problem of NH-5 comes to my mind. The stretch of NH passes through Cuttack city and at some places, flyovers been constructed without attending to the local need. There is an urgent need to have a fly-over at Sikharpur of Cuttack. Commuter's rest shed needs to be constructed. Land scaping and beautification of dividers is necessary. I would also urge upon this Government to declare the State road from Phulnakhara to Konark via Niali as National Highway. This will be an alternative road to Konark and Puri.

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

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

23.07.2014

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

We are now remembering the brain child of expansion of national highways of the country-the Golden Triangle ever created by former Prime Minister Atal Bihari Vajpayee. Presently, it has not progressed as it was fruitfully done during his tenure. Implementation of this national highway and allocation of money out of world bank and to repay the loan, the National Highway Authorities open its centre of collection which should maintain the distances. To avoid the accidents there should be more two lanes and foot overbridges to be added countrywide. For may State Odisha, I would like to draw the kind attention of Hon. Minister to make capital of Odisha, Bhubaneswar under my constituency to Berhampur six lanes and also not in every lane the trucks should be allowed-trucks one lane and for the cars also another two lane should have been used to avoid heavy traffic congestion. By the speed can be governed and accidents can be avoided and the car may reach the destination from Bhubaneswar to Berhampur in one and half hours. Likewise, all the roads should have been properly designed to follow the same procedure. And the flyover work is also delayed and I have been drawing the attention of the Ministers for immediate construction of flyover on Khandagiri, the renowned tourist centre of the country. Every day rampant

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

accidents killing the human lives, within two months 60 persons are died, hundred persons were disabled and many times the rural people are launching agitations. What is the difficulty to start the work of flyover on warfooting and the construction work of other flyovers to be completed immediately to avoid traffic congestion in the city of Bhubaneswar? In the coming years, the great international car festival is going to be celebrated, the coming year would be the year of Nabkalebar. Therefore 50 lakhs of people would congregate so the construction work should have been completed prior to the festival and the construction of eight lanes from Bhubaneswar to Puri is highly essential.

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

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

23.07.2014

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

मैं सरकार का ध्यान मेरे झुंझुनु जिले की तरफ दिलाना चाहती हूँ। आजादी के 65 सालों बाद भी झुंझुनु में राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं है, District Major Roads अच्छी संख्या में नहीं है,

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

गांव की सड़क मार्ग से बेहतर कनेक्टिविटी नहीं है। झुन्झुनू के पूर्व सांसद एवं पूर्ववर्ती सरकार ने जिले के लिए कुछ नहीं किया। कृपया मेरे जिले को राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ने की कृपया करें।

23.07.2014

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

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

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

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

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

...(व्यवधान)

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

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: The point is we have to adjust within the available time. We have to complete the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways first and then take up the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Social Justice and Empowerment. I have no problem. But the timing of the guillotine, which is at 6 o'clock, cannot be extended. That should be kept in mind. Before that let us complete both the

23.07.2014

subjects. एडजस्ट करिए, सर्फेस ट्रांसपोर्ट पर बोलने वाले लोग थोड़ा संक्षेप में बोलें, बाकी उन लोगों को भी मौका दीजिए, दोनों हो जायेंगे।

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

*English translation of the Speech originally delivered in Punjabi.

23.07.2014

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

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

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

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

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

23.07.2014

मैं अपने गृह राज्य गुजरात से संबंधित कुछ मांगें सरकार के समक्ष रखना चाहती हूँ जो कि निम्न प्रकार हैं दांडी हेरिटेज रोड का विकास (नेशनल हाईवे नं. 228) भारत सरकार के प्रधानमंत्री द्वारा 2005 में अहमदाबाद दांडी हेरिटेज रूट बनाने की घोषणा की गई थी। महात्मा गांधी जी ने इस रूट पर दांडी मार्च-नमक सत्याग्रह 1930 में किया था। भारत सरकार द्वारा वर्ष 2006 में इसको नेशनल हाईवे नं. 228 से पहचान दी थी। लेकिन गुजरात सरकार द्वारा बार-बार पत्राचार करने के बावजूद यह दरखास्त भारत सरकार के पास लंबित है। अहमदाबाद-बडोदरा एक्सप्रेस हाईवे को मुंबई तक बढ़ाया जाए। गुजरात सरकार द्वारा 2009 से बार-बार इसके बारे में पत्राचार करने के बावजूद इसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। बडोदरा मुंबई एक्सप्रेस वे को एनएचडीपी फेज-6 प्रोग्राम में नवंबर, 2006 में शामिल किया गया था। वित्तीय वर्ष 2006-07 की बजट स्पीच में माननीय वित्त मंत्री द्वारा बडोदरा से मुंबई तक का एक्सप्रेस वे डिजाइन बिल्ड फाइनांस एंड आपरेट पद्धति से बनया जाएगा ऐसा घोषित किया था। इस प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए नेशनल हाईवे ऑथोरिटी ऑफ इंडिया को काम सौंपा गया था। इस प्रोजेक्ट को जल्द से जल्द उच्च अग्रता क्रम में रखकर सर्वांगी विकास के लिए शुरू करना अत्यंत आवश्यक है। कॉस्टल हाईवे सहित स्टेट हाईवे को नेशनल हाईवे में बदलने का प्रश्न। गुजरात में सड़क परिवहन की मांग बढ़ रही है। गुजरात में 1663 किमी लंबाई की समुंद्री सीमा है। यह देश की कुल समुंद्री सीमा का 25 प्रतिशत है। इस समुंद्र किनारे कंडला, मुंद्रा, पीपावाव, अलंग जैसे बड़े पोत तथा 40 जैसे छोटे और मध्यम कक्षा के पोत कार्यरत हैं। यह सभी पोत विहात्मक रीत से तेल उत्पादक देशों के नजदीक पड़ते हैं और देश के उत्तर एवं मध्य भारत के बड़े आंतरिक विस्तारों को सहूलियत देते हैं। वाइब्रेंट गुजरात, ग्लोबल इंवेस्टमेंट समिट के तहत विदेश से निवेश की बड़ी संभावना को देखते हुए यह मांग पूरी करना अत्यंत जरूरी है।

बार्डर ऐरिया डेवलपमेंट प्रोग्राम (बीएडीपी) के तहत 28 अप्रैल, 2009 को रोड ट्रांसपोर्ट मंत्रालय नई दिल्ली की अध्यक्षता में सीमा क्षेत्रों के सड़कों के विकास के लिए मीटिंग हुई थी। इसमें सीमावर्ती राज्यों को सीमावर्ती जिले के महत्वपूर्ण शहर, तहसील और हेडक्वार्टर को जोड़ने वाले सीमावर्ती सड़कों के विकास के लिए दरखास्तें करने को कहा था। इसके तहत गुजरात सरकार ने 965 किमी. की सीमावर्ती सड़कों की दरखास्त 30 मई, 2009 को की थी जिसमें बनासकांठा, पाटन तथा कच्छ जिले की सीमावर्ती सड़कों का समावेश किया गया था। गुजरात सरकार द्वारा पत्राचार के माध्यम से और हमारी ओर से 2010 तथा 2012 में बार-बार मंत्रालय को प्रश्न पूछे गए

23.07.2014

थे लेकिन आज तक कोई प्रगति नहीं हुई है। अहमदाबाद से बामड बोर राष्ट्रीय राजमार्ग 8-ए के 6 मार्गीय-करण में कोई प्रगति नहीं हुई है। सोमनाथ-द्वारका की सड़क के 6 मार्गीय-करण में कोई प्रगति नहीं हुई है। राष्ट्रीय राजमार्ग नं. 8 पर झाडेश्वर (भरूच) के नजदीक नर्मदा नदी पर एक्स्ट्रा पुल के निर्माण के प्रश्न में एजेंसी निर्धारित करने में पीपीपी मॉडल पर सरकार अब तक विचार कर रही है। सरखेज गांधीनगर नेशनल हाईवे एन.एच.8-सी के विकास का प्रश्न भी 2010 से लंबित है। अंत में मैं पुनः आपको धन्यवाद देती हूँ तथा माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री से विनम्र आग्रह करती हूँ कि वह हमारी मांगों पर ध्यान देने की कृप करें। मैं दो पक्तियों के साथ अपने भषण को विराम दूंगी जो कि इस तरह हैं-

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

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

23.07.2014

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

Next, Shri Radheshyam Biswas.

... (*Interruptions*)

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

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

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

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

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

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

Our Party supreme Ajmal Sahib has been making all-out efforts for this project. Besides raising this issue in the House, he met the Ministers concerned,

23.07.2014

officials and other Government authorities to make sure the construction of this important bridge.

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

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

This ROB is in the crossing of national highway and this ROB is the only one which comes from Mumbai to Trivendrum NH and which is not completed.

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

To complete the process of acquisition and other proceeding it would take again time. Every day thousands of vehicles are crossing through this ROB side and they have to wait for hours and hours together. It makes much difficulty to the local people as well as to passengers. So considering these difficulties at present, the Hon'ble Minister may take personal initiative and special order may be issued to the N.H. Authority to take up the work of ROB at Pallikare at the earliest at the special single unit for which the land was also made available and railway had pulled necessary budgetary amount. So I request the Government to take necessary steps in this regard.

23.07.2014

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

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

I support these demands wholeheartedly.

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

Road Transport being the backbone of supply chain management requires huge funding and fast clearance of the project to avoid cost escalation. Past history reveals that environment, forest and wildlife clearances has hampered the

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

development of strategic roads in border areas. A single window clearance is the main source to attract PPP model which has been lagging behind due to delay in clearances as mentioned above. The Highway Ministry is having the option to choose between Public Private Partnership (PPP) model or Engineering Procurement & Construction (EPC) model. The Highway Ministry should look into the matter of lack of interest of the bidders in PPP model and take appropriate steps to give incentives to Private Parties to fund the projects not only sharing the revenue but to participate in building the nation's infrastructure.

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

attend to this national disgrace, after all it get a finger in the pie? This has to be immediately redressed by the NHAI.

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

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

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

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

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

23.07.2014

should be accorded to these projects and they should be completed within a short timeframe.

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

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

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

There are certain areas in my constituency that witness frequent road mishaps. In Vellore, in the 5 KMs stretch between Pillaiyar Kuppam and Sathuvachari in NH 46, a total number of 49 road traffic accidents took place during the period between 01.01.2014 to 30.06.2014, in which 12 persons died on the spot, others sustained serious and grievous injuries resulting in permanent disablement. At Sathuvachari, it has been the demand of the local population to construct an underpass so as to facilitate the crossing of NH 46, which bisects the busy residential area. A study has shown that on an average 10000 people go across the road at Sathuvachari Gangaianman Temple area daily; and it is necessary to construct an underpass. It is one of the most accident-prone areas in

23.07.2014

the world. Despite the fact that the people of this area have been urging the NHAI to construct an underpass, it has failed to evoke any proper response. It is now learnt that the proposal has been accepted but it is being delayed unnecessarily. I do not know how many more precious lives would be lost before the NHAI really springs into action.

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

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

23.07.2014

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

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

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

मेरा सुझाव यह है कि जो ठेकेदार बड़ी कंपनियां चुनती हैं उसकी सूची टेंडर के साथ होती है। उनका पेमेंट सरकार उन्हें सीधा दे न कि बड़ी कंपनियों के माध्यम से। इसका फायदा यह होगा कि एक तो काम नहीं रुकेगा दूसरा छोटी कंपनियां भी आने वाले समय में टेंडर डाल सकेगी। कंपीटिशन से दाम में कमी आएगी और काम भी जल्दी होगा। डामर रोड पूरी तरह से बंद कर देनी चाहिए। सीसी रोड ही एक मात्र उपाय है। जहां पर नई सड़कें बन रही हैं वहां पर एक निश्चित दूरी

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

तक कोई भी निर्माण कार्य नहीं होना चाहिए। सड़कों के रख-रखाव के लिए अलग से कार्य दिया जाना चाहिए और टोल फ्री प्रथा खत्म करनी चाहिए। राष्ट्रीय राजमार्ग पर ट्रकों को खड़ा करने के लिए अलग से जगह होनी चाहिए। सड़क पर खड़े ट्रक सड़क को सकरा करते हैं और दुर्घटना का मुख्य कारण भी होते हैं।

23.07.2014

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

Regarding Kollam Bypass and Alleppey Bypass, land acquisition for these two bypasses was done 40 years ago. But so far construction of Kollam Bypass and Alleppey Bypass is not completed. I urge upon the hon. Minister to take special interest in the early completion of these two bypasses. It is being done on 50:50 sharing basis which is the first experimental formula in the country, where the Government of Kerala will bear 50 per cent of the cost and the remaining 50 per cent will be borne by the Central Government. I request that this must be taken care of.

With these words, I conclude my speech.

23.07.2014

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

मैं अपने गुजरात के कुछ मुद्दों को रखना चाहता हूँ।

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

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

अहमदाबाद-बामनबोर सेक्शन के एनएच-8 पर यातायात की बहुतायत रहती है क्योंकि यही एक मार्ग है जो राज्य के अन्य भागों को सौराष्ट्र और कच्छ से जोड़ता है। यह भाग बामनबोर से राजकोट और पोरबंदर के एनएच-8बी के साथ जुड़ कर सौराष्ट्र के बंदरगाहों को भी जोड़ता है और बामनबोर से सामखीयाली, कंडला, मुन्द्रा एनएच-8 के लिंक के साथ जुड़ कर कंडला और मुन्द्रा

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

बंदरगाहों को भी जोड़ता है। गुजरात सरकार द्वारा अहमदाबाद-बामनबोर और राजकोट नेशनल हाईवे को 4 लेन करने के कार्य पर कार्यवाही शुरू की गई थी। इस बारे में गुजरात सरकार और भारत सरकार के बीच में समझौता हुआ था और इस प्रसंग में राज्य सरकार द्वारा हुडको से लोन लिया गया और इस लोन की भरपाई के लिए राज्य सरकार द्वारा टोल लेना प्रारंभ किया गया। वित्त की स्थायी समिति की दिनांक 31.12.2009 को हुई बैठक में निर्धारित किया गया कि अहमदाबाद-बामनबोर एनएच-8 ए का 6 मार्गीय-करण करने का कार्य राज्य सरकार के द्वारा किया जाएगा और इस मामले में गुजरात सरकार के 13.4.2010 के पत्र के द्वारा बगोदरा-बामनबोर सेक्शन को राज्य सरकार के संसाधनों से 500 करोड़ के खर्च पर 6 मार्गीय-करण करने के लिए आवेदन भी किया था। जिसमें भारत सरकार द्वारा सूचना दी गई कि यह 6 मार्गीय-करण अहमदाबाद तक होना चाहिए और गुजरात सरकार द्वारा तुरंत दिनांक 29.9.2010 से अनुमानित खर्च 800 करोड़ से अहमदाबाद-बामनबोर मार्ग को 6 लेन करने हेतु प्रावधान कर दिया गया और उक्त संदर्भ में राज्य सरकार की मांग के अनुसार सभी आवश्यक विवरण दे दिया गया है, परंतु इस प्रसंग में भारत सरकार की स्वीकृति मिलनी बाकी है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि उपरोक्त कार्य की ओर ध्यान दे कर कार्य को गति प्रदान करने का कष्ट करें। मैं आपका ध्यान सोमनाथ-द्वारका जैसे महत्वपूर्ण हिन्दुओं के पवित्र स्थानों पर आवागमन की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। सबसे पहले मेरी मांग यह है कि एमएचएएआई द्वारा जैतपुर सोमनाथ रोड (एन.एच. 8 डी) का 4 लेन मार्गीय-करण प्रारंभ किया है परंतु वह पर्याप्त नहीं है क्योंकि इस रूट पर यातायात का भारण अधिक होता है, इसे 6 मार्गीय करने की जरूरत है। वर्तमान में द्वारका और सोमनाथ एन एच 8 ई से जुड़ा हुआ है जो द्वि-मार्गीय है, भारत सरकार द्वारा सोमनाथ-द्वारका मार्ग का संभावित आकलन प्रारंभ कर दिया गया है, परंतु यह कार्य अत्यंत ही धीमी गति से चल रहा है, मैं मंत्रीजी से अनुरोध करना चाहता हूं कि इस कार्य को शीघ्र पूर्ण करने की ओर विशेष कदम उठाने का कष्ट करें।

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

23.07.2014

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

23.07.2014

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

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

महोदय, मैं एक डॉक्टर होने के नाते कहना चाहता हूँ कि हमारे देश में लाइसेंस देने की जो प्रक्रिया है, वह बहुत ही आसान और घटिया है। विदेशों में जब किसी व्यक्ति को मिरगी का दौरा पड़ जाता है, जब किसी व्यक्ति को एक बार कार्डियक अरेस्ट हो गया, तो उस व्यक्ति का लाइसेंस कैंसिल हो जाता है। वह सड़क पर गाड़ी नहीं निकाल सकता। लेकिन हमारे देश में लाइसेंस देने का ऐसा कोई प्रावधान नहीं है कि जिस आदमी को मिरगी का दौरा पड़ा है, उसका लाइसेंस रद्द किया जाये। जब तक डॉक्टर के द्वारा पारित न किया जाये तब तक उसका लाइसेंस बहाल न हो सके। ऐसी बहुत सी खामियां लाइसेंसिंग पालिसी में हैं, जिन्हें दूर करना चाहिए, ताकि एक्सीडेंट की संख्या कम हो और लोगों का सफर सुखद और एक्सीडेंट रहित तय हो सके।

23.07.2014

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

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

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

पब्लिक, प्राइवेट पार्टनरशिप जिसे पीपीपी कहा जाता है, के माध्यम से सरकार सड़कों तथा पुलों के निर्माण हेतु संसाधन जुटाने का प्रयास करने का वादा किया है। लेकिन पिछली सरकार में पीपीपी मॉडल के अंतर्गत करीब 60 हजार करोड़ रु. की 260 से अधिक परियोजनाएं रूकी हैं। इसलिए इन लंबित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए भी इस सरकार को ध्यान देना होगा। सड़क

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

निर्माण कार्य करते समय पर्यावरण को ध्यान में रखने का एक नया तरीका इस सरकार ने निकाला है। राजमार्गों पर बड़े पेड़ों को मशीनों की मदद से जड़ समेत उखाड़कर फिर से लगाने की तकनीक अपनाने का इरादा भी माननीय मंत्री महोदय ने जताया है। मैं इसका स्वागत करता हूँ।

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

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

माननीय सड़क परिवहन मंत्री जी को मैं अपने क्षेत्र के विकास हेतु केंद्रीय सड़क निधि से राजूरा से गडचांडूर, कोरपना से आदिलाबाद, जो कि आंध्र प्रदेश को जाड़ता है तथा राजूरा से लकवड़ कोट, वाकडी से आंध्र प्रदेश को जोड़ने वाले हैदराबाद से सड़क संपर्क करने की मांग करता हूँ। मेरा क्षेत्र तेलंगना के सीमावर्ती क्षेत्र है, आंध्र प्रदेश को सड़क संपर्क से सीधे जोड़ने के लिए यह परियोजना आवश्यक है। मैं मंत्री जी निवेदन करता हूँ कि इसे पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाएं। इसी तरह वणी से लालगुडा और मुकुटबन से बोरी को राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 6 से जोड़ने

23.07.2014

के लिए एक परियोजना के निर्माण हेतु घोषणा करने की आवश्यकता है। वरोरा, शेगाव में चिमूर और कान्पा रोड तक सडक निर्माण की आवश्यकता है। मेरे क्षेत्र के वणी से वरोरा ओवरब्रिज तक का सडक निर्माण केंद्रीय सडक निधि से करने की आवश्यकता को देखते हुए मैं अनुदान की मांगों में इस निर्माण कार्य को शामिल करने का आग्रह करता हूं।

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

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

23.07.2014

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

महोदय, राष्ट्रीय राजमार्गों पर जो दुर्घटनाएं होती हैं, उसके बचाव हेतु प्रत्येक 30 किलोमीटर पर ट्रामा सेंटर बनाने की आवश्यकता है, इसलिए सरकार को इस पर विचार करना चाहिए। राष्ट्रीय राजमार्गों पर होने वाली दुर्घटनाओं में मरने वाले अधिकतर ग्रामीण, अशिक्षित किसान और मजदूर होते हैं, जो ग्रामीण इलाके से आते हैं। उनके लिए जीवन बीमा का प्रावधान होना चाहिए। राष्ट्रीय पथों पर पड़ने वाले गांवों और कस्बों के पास ऊपरिगामी पुल का निर्माण किया जाना चाहिए। इससे दुर्घटनाओं पर अंकुश लगाया जा सकता है। राष्ट्रीय उच्च पथों के दोनों किनारों पर वृक्षारोपण की व्यवस्था सरकार को करनी चाहिए, इससे प्रदूषण में कमी आएगी और ग्रामीणों को भी रोजगार के अवसर मिलने में सहायता होगी।

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

सभापति महोदय, आपको ज्ञात होगा कि बिहार में बाढ़ की विभीषिका दूसरे राज्यों की अपेक्षा अधिक आती है। बाढ़ के पानी में इतना तेज बहाव होता है कि कई सड़कें बह जाती हैं जिसके कारण बिहार के लगभग आधे से अधिक जिलों में चाहे राष्ट्रीय उच्च पथ हों, चाहे राजकीय उच्च पथ हो, इसकी चपेट में आ जाते हैं और सड़कें खराब हो जाती हैं। भारत सरकार राष्ट्रीय उच्च पथों से टोल वसूलती है। बिहार से होते हुए बंगाल की ओर जाने वाली सड़क पर, पूर्णिमा से इस्लामपुर राष्ट्रीय उच्च पथ फोर-लेन पर टोल वसूला जाता है। फोर-लेन सड़कों की स्थिति बहुत ही जर्जर है। मैं आपके माध्यम से उसकी मरम्मत कराने की मांग करता हूँ। इस प्रकार की कई और सड़कें हैं। बिहार में मेरी पार्टी की सरकार है। बिहार सरकार राजकीय उच्च पथों के निर्माण हेतु नाबार्ड से ऋण और अपने संसाधनों से उसे बनाने का

23.07.2014

कार्य कर रही है। बिहार में राष्ट्रीय उच्च पथों पर महात्मा गांधी सेतु, राजेन्द्र पुल, मोकामा पुल, विक्रमशीला पुल तथा भागलपुर पुल की स्थिति काफी जर्जर हो चुकी है। इनके पुनर्निर्माण की आवश्यकता है। कृपया उस पर अतिशीघ्र कार्रवाई शुरू की जाए। कुछ पुलों पर आवागमन बंद हो चुका है या बंद होने के कगार पर है। अतः आपके माध्यम से मैं सरकार से मांग करता हूँ कि उक्त स्थलों पर दूसरा पुल निर्माण करने की कार्रवाई की जाए, क्योंकि बिहार विकास के पथ पर अग्रसर है और वहाँ तमाम तरह के वाहनों की संख्या में जबर्दस्त बढ़ोतरी हुई है। एनएच 107 जो पूर्णिया से बैजनाथपुर तक जाती है, उसे फोर-लेन में तब्दील करने की मांग करता हूँ, जो जनहित में अतिआवश्यक है। एनएच 81 कोढ़ा से कटिहार होते हुए पश्चिम बंगाल की सीमा तक जाने वाली सड़क का कार्य अधूरा पड़ा हुआ है, उसे पूरा करने की मांग करता हूँ। एनएच 106 वीरपुर से बिहपुर तक जाने वाली सड़क का निर्माण वर्षों से चल रहा है, किन्तु अभी तक कार्य पूर्ण नहीं हो पाया है। इसे अतिशीघ्र पूर्ण किया जाए। इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

23.07.2014

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

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

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

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

*Speech was laid on the Table

23.07.2014

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

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

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

सड़क निर्माण ही पूरा हो सका है। 25 प्रतिशत गांवों में अब भी कोई पक्की सड़क नहीं है, उन्हें राजमार्ग से जोड़ना तो दूर की बात है।

आज एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय यातायात और सड़क परिवहन की सुरक्षा को लेकर भी है। डब्ल्यूएचओ द्वारा 2013 में प्रकाशित ग्लोबल स्टेटस रिपोर्ट ऑन रोड सेफ्टी के हिसाब से भारत में हर साल ढाई लाख से ज्यादा लोग सड़क दुर्घटना का शिकार होते हैं। रिपोर्ट यह कहती है कि भारत का सड़क परिवहन तंत्र असुरक्षित है। देश में 80 प्रतिशत से ज्यादा परिवहन सड़क के माध्यम से होता है, उसमें भी अकेले 40 प्रतिशत तक परिवहन राष्ट्रीय राजमार्गों द्वारा होता है जबकि ये राजमार्ग और एक्सप्रेस वे पूरे सड़क परिवहन तंत्र का केवल 2 प्रतिशत ही हैं और उसमें से मात्र 19 प्रतिशत ही 4 लेन में विकसित है, इसका परिणाम है दुर्घटनाएं। हर साल 10 प्रतिशत की दर से वाहनों की संख्या बढ़ रही है लेकिन उस अनुपात में पिछले 10 वर्षों में सड़कों की चौड़ाई और अतिरिक्त लेन में वृद्धि नहीं हुई। 11वीं पंचवर्षीय योजना में सड़कों के विकास की दर जो 20 फीसदी रहनी चाहिए थी, वह मात्र 6 फीसदी पर ही आकर रूक गई थी जिसका दुष्परिणाम आज देश को भुगतना पड़ रहा है। लेकिन अब स्थितियां बदली हैं। माननीय मोदी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार बनने से लोगों में विश्वास जागा है और यह विश्वास और भी अधिक इसलिए मजबूत हुआ है क्योंकि सड़क परिवहन और राजमार्ग की जिम्मेदारी आज माननीय नितिन गडकरी जी जैसे विजनरी के हाथों में है। सदन इस बात को भलीभांति जनता है। यहां महाराष्ट्र के भी माननीय सदस्य हैं। जब श्री गडकरी जी महाराष्ट्र में मंत्री थे तो इन्हें इन्फ्रास्ट्रक्चर और विशेष रूप से रिकार्ड समय में सड़कों के निर्माण के लिए जाना गया था। अपने मात्र 4 वर्ष के कार्यकाल में मुंबई-पुणे एक्सप्रेस वे का निर्माण हुआ। मुंबई में 55 फ्लाईओवर बने, पूरे महाराष्ट्र में अच्छी गुणवत्ता की सड़कों का जाल बिछा। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना की संकल्पना में भी महत्वपूर्ण योगदान श्री गडकरी का है।

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

मैं केवल अपने दो सुझावों के साथ अपनी बात समाप्त करूंगा माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि राष्ट्रीय राजमार्गों में 4 लेन और 6 लेन सड़कों के निर्माण में भूमि अधिग्रहण एक ऐसा

23.07.2014

जटिल मुद्दा है जिनके कारण यह कार्य अत्यन्त प्रभावित होता है इसलिए जिन राज्यों में भी यह कार्य हो रहे हैं, वहां केंद्र व राज्य सरकारों की एक संयुक्त मानीटरिंग समिति बननी चाहिए जो एक निर्धारित समय-सीमा के भीतर यह कार्य पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित करे।

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

23.07.2014

दिए, टेंडर जारी कर दिए। इसके लिए मैं अपनी ओर से, राजस्थान की पूरी जनता की ओर से आपके प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूँ।

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

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

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

महोदय, मेरे पास बोलने के लिए काफी विषय हैं, लेकिन मुझे आशा है कि राजस्थान को जो हिस्सा मिलना चाहिए, राजस्थान की मुख्यमंत्री माननीय वसुंधरा जी ने भी मुख्यमंत्री सड़क योजना के तहत 21 सड़कों का जाल बिछाया है। मुझे केन्द्र पर पूरा विश्वास है कि राजस्थान सड़कों के मामले में प्रगतिशील

23.07.2014

है और अगर आपकी मदद मिली, तो निश्चित रूप से राजस्थान देश के अग्रणी राज्यों में खड़ा होगा। यही मैं निवेदन करना चाहता हूँ।

23.07.2014

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

23.07.2014

***श्री रवीन्द्र कुमार राय (कोडरमा) :** हिन्दुस्तान के लिए सड़क मार्ग का ऐतिहासिक महत्व है तथा प्राचीन काल से लेकर आज तक इस देश के आमजन का दैनन्दिनी जीवन से जुड़ा हिस्सा है। सड़क के कारण शेरशाह सूरी ने हिन्दुस्तान के बादशाह के रूप में ख्याति प्राप्त की थी। जब उन्होंने जी.टी. रोड को पेशावर से कलकत्ता तक बनाया था, यह दुःखद पहलू है कि आज पेशावर भारत में नहीं है। एक महत्वपूर्ण सड़क से शेरशाह देश का इतिहास पुरुष बन गया था। उसके बाद दूसरा इतिहास पुरुष मान्यवर श्री अटल बिहारी बाजपेयी हुए जिन्होंने चतुर्दिक स्वर्णिम सड़क योजना से पूरे देश को भौतिक रूप से जोड़ा एवं पी.एम.जी.एस.वाय. के माध्यम से गांव को शहरों से जोड़ा और ग्रामीणों को पक्की सड़क का उपयोग करने का सुअवसर दिया। पिछली यू.पी.ए. सरकार ने सड़कों का निर्माण तो शिथिल कर दिया। हाँ, माननीय अटल जी का चित्र राष्ट्रीय उच्च मार्गों में उतारने में भी जल्दबाजी जरूर की।

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

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

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

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

एन.एच.-33 के 40.5 कि.मी. बरही-हजारीबाग का 4 लेनिंग कार्य पुनः आरम्भ किया जा 4 लेनिंग कार्य एनएचडीपी फेस तीन के अंतर्गत स्वीकृत है। एनएचएआई द्वारा 4 लेनिंग कार्य फरवरी, 2013 से बंद है। पूर्व का कनसेशन एग्रीमेंट एनएचएआई द्वारा टर्मिनेट कर दिया गया है। नया कनसेशनेयर (Concessionaire) नियुक्त कर 4 लेनिंग कार्य रिज्युम किया जाए।

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

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

23.07.2014

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

नेशनल हाईवेज राज्य का प्राइमरी रोड नेटवर्क है। राज्य में कुल 18 हैं। जिसकी कुल लंबाई 2391 कि०मी० है। राज्य में नेशनल हाईवेज पथ सिंगल लेन (3 मी०) एवं इंटरमीडिएट लेन (5 मी०) भी है जिसकी कुल लंबाई 233 कि०मी० है। प्राइमरी रोड या एन०एच० का सिंगल लेन या इंटरमीडिएट लेन होना एन०एच० की विशिष्टता के अनुरूप नहीं है। राज्य के 233 कि०मी० एन०एच० को डबल लेन करने के लिए 1000 करोड़ रुपये के विशेष पैकेज के लिए विचार करना श्रेयस्कर होगा। वर्ष 2013 में 558 कि०मी० एवं वर्ष 2014 में 547 कि०मी० नये एन.एच. घोषित किए गए हैं इन नये घोषित एन०एच० (लगभग 1000 कि०मी०) पर एक साथ पथ सुधार कार्यक्रम के लिए 2000 रुपये के पैकेज देने पर विचार किया जाना आवश्यक है। राज्य में 547 कि०मी० पथ नेशनल हाईवेज डेवलपमेंट प्रोग्राम के अंतर्गत लिये गये हैं इन प्रोजेक्ट्स की त्वरित स्वीकृति अपेक्षित है। एन०एच०-2 बरवाअड्डा-औरंगाबाद (150 कि०मी० 6 लेन); एन०एच०-32 राजगंज-चास वेस्ट बंगाल (60 कि०मी०) 4 लेन/2 लेन, चास-रामगढ़ एन०एच०-23 (80 कि०मी०) 4 लेन/2 लेन, एन०एच०-23 रांची-गुमला विरमित्रापुर (208 कि०मी०) 2 लेन, एन०एच०-75 राँची गढ़वा गुरी सेमर पथ-(260 कि०मी०) 2 लेन, धनबाद रिंग रोड 43 कि०मी०

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

23.07.2014

जाएगा। एनएचएआई द्वारा ई0पी0सी0 पद्धति के अंतर्गत फिजीबीलिटी स्टडी का निर्णय लिया गया है। इस पर शीघ्र निर्णय अपेक्षित है।

स्टेट हाईवे सेकेण्डरी रोड नेटवर्क है और ये राज्य सरकार के पथ निर्माण विभाग के अंतर्गत है। यह बिहार राज्य से बहुत ही दयनीय स्थिति में प्राप्त हुए थे पथ प्रायः सिंगल लेन एवं इंटरमीडिएट लेन थे। राज्य का पथ घनत्व (एन0एच0 एवं ग्रामीण पथों को छोड़कर) 182 कि0मी0 प्रति हजार वर्ग कि.मी. है। इसके विरुद्ध राज्य वर्तमान घनत्व 86 कि0मी0 है। इस प्रकार राज्य पथ घनत्व 96 कि0मी0 प्रति 1000 कि0मी0 कम है। लम्बाई के अनुसार यह अन्तर लगभग 7500 कि0मी0 का अन्तर होता है जिसे राष्ट्रीय औसत तक पहुंचाने के लिए निर्माण करना है। राज्य को पथों के लिए एक बहुत बड़ी राशि की आवश्यकता है। राज्य को पथों के विकास के लिए लगभग 20 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता है। एक सुनियोजित योजना के तहत पथों पर वृहद कार्य की आवश्यकता है पथों पर वृहद कार्य से आधारभूत संरचना के साथ सीमेन्ट, स्टील की डिमाण्ड सप्लाई से प्रोडक्शन एवं ग्रोथ पर अच्छा प्रभाव पड़ेगा।

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

उच्च यातायात के निम्न पक्षों का विकास किया जाए।

1500 किमी. (नीचे सूची के अनुरूप) प्रथम चरण में उच्च यातायात पथ विकसित करने हैं
रांची-गुरी-प. बंगाल सीमा पथ (एसएच-01) 61 किमी., हाटगम्हरिया-बरायबुरू-मनोहरपुर-
बानो कोलेबीरा पथ (एसएच-04) 83 किमी., जमशेदपुर-हाता-चाईबासा पथ (एसएच-06) 62 किमी.,
कुरू-लोहरदगा-घाघरा पथ (एसएच-08) 71 किमी., धनबाद-पाथरडीह-चन्दनकियारी पथ (एसएच-12)

23.07.2014

60 किमी., कोडरमा-जमुआ-गिरीडीह-टुण्डी-गोविन्दपुर पथ (एसएच-13) 156 किमी., देवघर-गोड्डा-गहगांमा-पिरपैती पथ (एसएच-161) 140 किमी., हज़ारीबाग-सिमरिया-बगरा पथ (एस.एच.-06) 62 कि.मी. हज़ारीबाग-सिमरिया-बगरा पथ 30 किमी., अनगड़ा-राहे-हाहे पथ, सिल्ली-बनता-हजाग पथ, वुण्ड-सोनाहातू-जरिया पथ, बनता-राहे-वुण्डू पथ, रोनाहातू-मिलनचौक पथ, 167 किमी. (एमडीआर-21,25,26,27,28,29), वक्रधरपुर-सोनुआ-गोयलकेरा-मनोहरपुर-जरायकेला पथ (एमडीआर-173,190)-101 किमी., गुमला-रायडीह-चैनपुर-महुआटंड पथ (एमडीआर-35,36) - 43 किमी., हज़ारीबाग-कटकमरांडी-चतरा पथ (एमडीआर-70) - 50 किमी., चौपारण-चतरा पथ (एमडीआर-68) - 50 किमी., डुमरी-नावाडीह-बेरमी-फुसरो-जैनामोड़ पथ (एमडीआर-73,77) - 46 किमी., गोड्डा-सुन्दर पहाड़ी-धरगपुर पथ (एमडीआर-200) - 45 किमी., झरिया-बलियापुर-पतलावाड़ी-चिरकुण्डा पथ (एमडीआर-47,65) - 40 किमी., धुलियान-पाकुड़-राजमहल पथ (एमडीआर-212,213,240) - 37 किमी., छत्तरपुर-जपला पथ (एमडीआर-127) 32 कि.मी., गढ़वा-शाहपुर पथ (एमडीआर-120) - 30 किमी., लिट्टीपाड़ा-पाकुड़ पथ (एमडीआर-243) - 30 किमी., सिगरिया-टण्डया पथ (एमडीआर-72) - 27 किमी., जमुआ-खरगडीहा-चतरा-श्रवण पथ (एमडीआर-083) - 23 किमी., गालूडीह-नरसिंहपुर पथ (एमडीआर-171) - 15 किमी. तथा खूँटी-गरगहढ़ा-हितूटोला-दशम फॉल पथ (एमडीआर-31) - 40 किमी.।

विशेष प्रोजेक्ट

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

23.07.2014

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

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

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

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

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

23.07.2014

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

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

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

			(करोड़ रुपये)	
	मुख्य शीर्ष	बजट 2013-14	संशोधित 2013-14	बजट 2014-15
(a)	राष्ट्रीय राजमार्गों का रखरखाव	1997.39	1996.32	2100.00
(b)	राष्ट्रीय राजमार्गों पर पूंजी परिव्यय	7485.83	7135.83	6570.56
(c)	बीआरडीबी द्वारा निष्पादित कार्य	3387.12	2882.76	3226.44
(d)	राज्यों को अनुदान	2267.00	2567.00	2607.02

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

सार्वजनिक-निजी-भागीदारी (पीपीपी) के स्थान पर ईपीसी (अभियांत्रिकी, खरीद और निर्माण) के अंतर्गत राजमार्ग निर्माण की प्रक्रिया उत्तम और भ्रष्टाचार मुक्त है। वर्तमान सरकार द्वारा पूर्वोत्तर राज्यों के साथ-साथ हिमाचल, उत्तराखंड और जम्मू-कश्मीर के सड़कों के निर्माण का निर्णय सामरिक दृष्टि से देश हित में है। माओवाद प्रभावित राज्यों पर भी विशेष ध्यान देना चाहिए। माननीय मंत्री जी आपके इस

23.07.2014

संकल्प की अभिनंदन है जिसमें आपने कहा है कि दो वर्षों में प्रतिदिन 30 किमी. सड़क निर्माण का लक्ष्य प्राप्त कर लेंगे । अभी प्रतिदिन मात्र 3 किमी. सड़क बनती है ।

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

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

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

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

23.07.2014

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

Connecting the important destination like the Tourist place, Industrial Area, Market Yard, Hospitals, Agricultural field will enhance the overall development. Improved Road Network means achieving higher agricultural and Industrial Production. It is very imperative that good road work will help in uplifting of rural population mainly those who are below the poverty lines. The traffic intensity of the State is growing in leaps and bounds and as of now the Road Network available is over loaded with heavy commercial vehicles which in turn is resulting in the damage of roads. The cost of materials have also gone up as such the

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

budgetary allocation of the States is not sufficient to meet infrastructure development as required.

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

Economically Important Roads are : Electronic City, Bangalore, India.
Port to Port connectivity: Mangalore-Bangalore-Chennai.

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the table.

23.07.2014

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

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

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

The number of vehicles is increasing year by year. In Kerala alone, around 7.5 million registered vehicles are on record and an annual increase of more than 10%. The vehicle tax, cess on fuel and other surcharges are hiked regularly by Central as well as States Governments. But many of our NHs are unsafe,

*Speech was laid on the Table.

23.07.2014

uncomfortable, unscientific and even death traps. Why these roads are not of world standards? Why they are not repaired regularly? The proposed amendment to the Motor Vehicles Act for limiting the insurance amount as compensation is also to be read between the lines. It all shows the anti-people attitude of the Government.

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

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

The Inland Water Transport has to be developed to reduce the road traffic congestion. This is the best way for the transportation of hazardous materials as well as over sized cargo. It is pity that we are consistently neglecting the role of the Inland Waterways. The West Coast Canal spans a total length of 560 Kms starting from Kovalam to Hosdurg. Out of this Kollam to Kottappuram (Thrissur) along with Chambakara and Udyogmendal canals for 205 Km have been declared as national waterways NO.3 during 1993 and IWAI is doing development activities and maintenance works of the waterway. The waterway is having sea links at four places viz. Munambam, Kochi, Kayamkulam and Neendakara. Full swing usage of waterway has not been materialized due obstacles like narrow

23.07.2014

sections between Kollam and Alappuzha, existing bridges with less navigation clearances and locks. The total cargo moved through NW-3 in 2011-12 alone is 13.44 L-tonnes. The other major water based commercial activity is tourism, especially houseboat cruise and some amount of water sports, which need to be encouraged by the Government. The houseboats are mainly 5-10 capacity freight barges, now converted into vessels for carrying tourists. The extension of National Waterway NO.3 is my other demand.

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

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

23.07.2014

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

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

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

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

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

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

23.07.2014

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

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

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

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

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

23.07.2014

***श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) :** इस वित्तीय वर्ष के लिए सड़क परिवहन राजमार्ग विभाग का जो बजट प्रस्तुत किया गया है वह बहुत ही सराहनीय है। मैं आपके माध्यम से सरकार को सुझाव देना चाहता हूँ कि सरकार राज्य मार्गों पर भी ध्यान दें। राष्ट्रीय राजमार्गों की हालत तो कुछ ठीक है लेकिन प्रदेशों की सड़कों की हालत बहुत ही खराब है। मेरे संसदीय क्षेत्र में आने वाले प्रदेश की सड़कें जो प्रमुख मार्ग हैं, बांदा से बवेठ से कमासिन रानापुर, बांदा विसंडा मार्ग, नटैनी कार्बीबर मार्ग, बवेरु मरका मार्ग, कमासिन मकी मार्ग बहुत ही खराब है। इस पर अरबों रुपये मरम्मत और निर्माण के नाम पर निकाला जा चुका है लेकिन हालत जस के तस है। यही हाल प्रधानमंत्री सड़क योजना का है। मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि प्रदेश की ऐसी प्रमुख सड़कों को मेरे उक्त संसदीय क्षेत्र की सड़कों सहित राष्ट्रीय राजमार्ग में लेकर निर्माण कराया जाए एवं उसका रखरखाव केन्द्रीय बजट से उसी की देखरेख में किया जाए। चित्रकूट को आयोध्या से जोड़ने के लिए वाया राजापुर-कानपुर-इलाहाबाद राष्ट्रीय राजमार्ग को जोड़ते हुए लखनऊ-इलाहाबाद राष्ट्रीय मार्ग को जोड़ने वाली सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित होनी चाहिए।

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

***श्री देवजी एम.पटेल (जालौर) :** आज हमारा देश पूरे विश्व में सड़क परिवहन तंत्र में अमेरिका के बाद दूसरा स्थान रखता है । इसमें भी राष्ट्रीय राजमार्ग और एक्सप्रेस वे आर्थिक और क्षेत्रीय समायोजन दोनों ही दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण है । इसलिए हमारी सरकार की आने वाली नीतियों में इस बात की उम्मीद करना स्वाभाविक होगा कि वह इसके विकास को लेकर महत्वपूर्ण कदम उठाए । इसे समझने के लिए कुछ बिन्दुओं पर विचार करना होगा । पहला बिन्दु-सड़कों के विकास पर होने वाले खर्चों से है। केन्द्रीय परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी रिपोर्ट में कहा गया है कि सालाना सड़क विकास पर 25 हजार करोड़ रुपए का खर्च आ रहा है । पिछली तीन पंचवर्षीय योजनाओं पर नजर डालें, तो पाएंगे कि सड़कों के विकास में कुल निवेश लगभग 16 प्रतिशत पर स्थिर बना हुआ है । दसवीं पंचवर्षीय योजना (2002-07) में यह निवेश 16.6 प्रतिशत, ग्यारहवीं में 15.3 प्रतिशत और बारहवीं में 16 प्रतिशत रहा है और इसमें भी अगर देखें, तो सरकारी निवेश का क्रमवार प्रतिशत घटता ही रहा है। 10वीं योजना में सरकारी निवेश 95 प्रतिशत था, जो 11वीं में 66 प्रतिशत और 12वीं में 60 प्रतिशत पर रूक गया । वहीं निजी क्षेत्र की भागीदारी बढ़ती गयी है । निजी क्षेत्र की भागीदारी सबसे ज्यादा यूपीए के पहले पांच वर्षों यानि 2004 से 2009 के बीच रही है, 2004-05 में सड़क परिवहन पर जीडीपी का केवल 0.29 प्रतिशत ही आवंटित किया गया, जबकि उससे पिछली सरकार के बजट में यह आवंटन 0.33 प्रतिशत था । 2012-13 के बजट में सड़क परिवहन तंत्र के लिए तकरीबन 31,672 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया जिसमें जीडीपी का 0.56 प्रतिशत था । 2004 से लेकर आखिरी बजट तक सरकारी निवेश जीडीपी के आधे प्रतिशत तक ही रहा । हमारी सरकार अब तक विश्व बैंक से 1,965 मिलियन डॉलर का और एशियाई विकास बैंक से 1605 मिलियन डॉलर का ऋण इस मद में ले चुकी है । लेकिन अभी तक लक्षित 55,000 कि.मी. में से केवल 19,000 कि.मी. सड़क निर्माण का कार्य पूरा हो गया है । एनएचडीपी के अलावा वर्ष 2000 में तत्कालीन प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा 'प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना' शुरू की गयी थी, जिसका लक्ष्य ग्रामीण क्षेत्रों में सड़क का विकास और उसे राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ना था । उसके बाद 2004 में यूपीए सरकार द्वारा 14,000 किलोमीटर सड़क को चार और छह लेन में बदलने और 10,000 किलोमीटर अतिरिक्त सड़क निर्माण के लिए प्रधानमंत्री

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

भारत जोड़ो परियोजना शुरू की गई । 40,000 करोड़ रुपए की लागत वाली इस योजना को पीपीपी के तहत बीओटी (बिल्ड, ऑपरेट, ट्रांसफर) मॉडल पर शुरू किया गया । 12वीं योजना के अंतर्गत सरकार ने सड़क परिवहन के लिए 1,42,000 करोड़ रु0 का व्यय सुनिश्चित किया है, जो मुख्यतया राजमार्गों को जोड़ने और उनको चार-छह लेन बनाने के लिए खर्च किए जाएंगे लेकिन सड़कों की हालत संतोषजनक नहीं है । देश के 25 प्रतिशत गांवों में अभी भी कोई पक्की सड़क नहीं है । राजमार्गों से जोड़ने की बात तो बहुत दूर है । तकरीबन 20 लाख किलोमीटर में से 10 लाख किलोमीटर सड़कों की हालत खस्ता हाल बनी हुई है, जबकि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के हिसाब से सरकार हर साल 25,000 करोड़ रुपए खर्च करती है । दूसरा बिंदु परिवहन निर्माण के क्षेत्र में सरकारी और निजी क्षेत्र की भागीदारी के मॉडल अर्थात् पीपीपी से है । पिछले 10 वर्षों में पीपीपी मॉडल पर परिवहन में अधिक निवेश हुआ है । जहां 10वीं पंचवर्षीय योजना में निजी निवेश मात्र 5 प्रतिशत था । वहीं 11वीं योजना में यह 34 प्रतिशत तक पहुंच गया । इस दौरान योजना आयोग की भूमिका काफी महत्वपूर्ण रही । नतीजतन, यूपीए के इन 10 वर्षों में पीपीपी मॉडल के तहत बीओटी को पूरी तरह अमल में लाया गया । कई प्रोजेक्ट्स निजी क्षेत्र को सौंपे गए । मूल्यांकन की दृष्टि से देखें तो इसका परिणाम बहुत संतोषजनक नहीं रहा, क्योंकि निजी क्षेत्रों ने वित्तीय अनियमितताओं एवं अन्य कई संस्थागत परेशानियों (भूमि अधिग्रहण की समस्या आदि) और अनुमानित लाभ न मिलने की वजह से हाथ खींचने शुरू कर दिए । अतः निर्माण का भार फिर सरकार पर आ गया । इन योजनाओं पर वर्तमान में सरकार द्वारा अनुमानित व्यय 40,000 करोड़ रुपए है इसलिए हमारी सरकार परियोजनाओं के ठेके देने के लिए पीपीपी मॉडल, वर्तमान में व्यावहारिक नहीं है और इंजीनियरिंग खरीद व निर्माण ईपीसी आधार पर स्कीमें पेश की जाएगी ।

देश में होने वाले सड़क हादसों में 40 प्रतिशत पीड़ित युवा होते हैं जिनकी उम्र 24 साल से कम होती है । सेंटर फॉर साइंस एंड एन्वायरमेंट (सीएसई) द्वारा जारी एक रिपोर्ट के मुताबिक यह आंकड़ा मोटर वाहन चालकों के अलावा है । सड़क दुर्घटना जोखिम के एक राष्ट्रीय सर्वेक्षण में भी कहा गया है कि सड़क हादसों में शिकार होने वाले 53 प्रतिशत लोगों की उम्र 25-62 आयु वर्ग के बीच की होती है । रिपोर्ट में बताया गया है कि 2012 में सड़क हादसों में दुर्घटना के शिकार हुए 5,879 बच्चों की उम्र 0-14 साल के बीच की थी जबकि 15-24 आयु वर्ग के 26,709 व्यक्ति

23.07.2014

हादसे के शिकार हुए थे । आज विश्व भर में होने वाले सड़क हादसों के कारण मरने वाले लोगों में से अकेले भारत के 11 प्रतिशत व्यक्ति शामिल हैं । हमारी सरकार राजमार्गों में ट्रामा सेंटर का निर्माण कर दुर्घटना को रोकने के लिए प्रतिबद्ध हैं । एनएचआई की 332 में से 189 परियोजनाएं विवादों में फंसी है । हमारी सरकार पिछली सरकार की अटकी पड़ी 1.8 लाख करोड़ की सड़क परियोजना एक माह में शुरू करने जा रही है । इतना ही नहीं माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के सुझाव पर राजमार्गों पर बड़े पेड को मशीन की मदद से जड़ समेत उखाड़कर फिर से लगाने की योजना है । हमारी सरकार माननीय मंत्री नितिन गडकरी जी के नेतृत्व में दो वर्ष के अंदर 30 किलोमीटर प्रतिदिन की दर से सड़क निर्माण का लक्ष्य करेगी। जबकि वर्तमान में तीन किलोमीटर प्रतिदिन भी सड़क निर्माण करना मुश्किल है ।

23.07.2014

* श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): मैं माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री के द्वारा वर्ष 2014-2015 के अनुदानों का समर्थन करता हूँ। परिवहन और राजमार्ग के अंतर्गत दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा सड़क का नेटवर्क भारत में है। हमारे देश में वर्तमान समय में 3.3 मिलियन किलोमीटर सड़क है। भारत की सड़कों पर कुल माल परिवहन का 60 प्रतिशत एवं सम्पूर्ण ट्राफिका 85 प्रतिशत ट्रैफिक वल सड़कों से चलता है। केन्द्रीय सरकार की बुनियादी जिम्मेदारी राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास एवं मरम्मत का कार्य है इसके वावजूद बार्डर रोड संगठन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण के माध्यम से राजमार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना में पिछले वर्ष की तुलना में 49 प्रतिशत अधिक परिव्यय निर्धारित किया गया है। इस वर्ष सेन्ट्रल रोड फंड (सीआरएफ) के लिए बजट 17,002 करोड़ रुपये निर्धारित किया गया है जो पिछले वर्ष की तुलना में 36 प्रतिशत अधिक है। जबकि पिछले वर्ष 2013-2014 में एनएचडीपी एवं एनएचएआई के अंतर्गत लक्ष्य से काफी पीछे थे। वर्ष 2013-2014 में एनएचएआई का निर्धारित परिव्यय का केवल 48 प्रतिशत ही प्राप्त कर पायी और विगत वर्षों में भारत को कन्याकुमारी से कश्मीर तक राष्ट्रीय राजमार्ग ही परिवहन एवं यात्रियों का एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचने के लिए मार्ग उपलब्ध करा रही है।

विगत वर्षों में सड़क के निर्माण की गति इसलिए भी काफी धीमी हुई क्योंकि नई सड़क के लिए वन एवं पर्यावरण से क्लियरेंस मिलने में देरी हो रही थी। जिसके कारण सड़क के निर्माण में काफी वृद्धि हो जाती है जिससे कई बार टेंडर का काम रुक जाता है जबकि सड़क के निर्माण के लिए काफी धनराशि की जरूरत पड़ती है। विगत दिनों देश के बैंकों ने सड़क के निर्माण के लिए कर्ज देना भी बंद कर दिया जिससे भारत सरकार के मंत्रालय द्वारा पीपीपी एवं बीओटी के अंतर्गत पहले काफी सड़कें बनती थीं लेकिन अब उक्त पीपीपी एवं बीओटी के अंतर्गत प्राइवेट लोगों ने काम बंद कर दिया जिससे पिछली सरकार द्वारा निर्धारित प्रतिदिन दस किलोमीटर के निर्माण के लक्ष्य की तुलना में केवल तीन किलोमीटर ही बन रही थी। इस बार राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण के लिए 37,880 करोड़ का परिव्यय निर्धारित किया गया है। इसी तरह पूर्वोत्तर राज्यों के लिए 3000 करोड़ परिव्यय का निर्धारित किया गया है। भारत सरकार ने फिर से देश के राष्ट्रीय राजमार्गों एवं सड़कों के निर्माण के लिए प्राथमिकता निर्धारित कर रही है। इस बार वर्ष 2014-2015 के लिए परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय राष्ट्रीय राजमार्ग 8500 किलोमीटर का लक्ष्य वर्तमान वित्तीय वर्ष में निर्धारित किया गया है। इसी तरह औद्योगिक कारीडोर के लिए कुछ मार्ग चिन्हित किये जाएंगे। इसके लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण 500 करोड़ का परिव्यय निर्धारित किया गया है

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

इसीलिए भारत के अंतर्गत सड़क एवं पुलों के निर्माण के लिए 20 प्रतिशत अधिका का परिव्यय निर्धारित किया गया है। प्लान एक्सपेंडीचर में भी पिछले वर्ष की तुलना में रोड एवं ब्रिज के लिए 13 प्रतिशत परिव्यय की वृद्धि की गयी है। क्योंकि भारत में आज भी सड़क लोगों की जीवनधारा है। क्योंकि ज्यादातर लोग आज भी सार्वजनिक परिवहन की बसों से एक जगह से दूसरी जगह यात्रा करते हैं। इसलिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण के लिए 39 प्रतिशत परिव्यय वृद्धि किया गया है।

देश में राष्ट्रीय राजमार्गों पर महिलाओं की सुरक्षा के लिए इस वर्ष निर्भया फंड से 50 करोड़ रुपये की व्यवस्था करके तदनुसार कार्यवाही की जायेगी। मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण 1998 से अंतर्राष्ट्रीय स्तर के मानदंडों पर राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण एवं मरम्मत का कार्य करती है। इसी के अंतर्गत स्वर्णिम चतुर्भुज में 5846 किलोमीटर चार लेन का निर्माण हो रहा है। इसी तरह नॉर्थ-साउथ और ईस्ट-वेस्ट कौरिडोर (एनएसईडब्ल्यू) 7142 किलोमीटर चार लेन एवं चार लेन एनएचडीपी थ्री फेज में 12,109 किलोमीटर का निर्माण हो रहा है। वर्ष 2014-2015 में एनएचडीपी में 49 प्रतिशत का परिव्यय अधिक निर्धारित किया गया है। सेन्ट्रल रोड फंड भी 2000 के एक्ट से सेस के द्वारा धन एकत्र कर के राज्यों में महत्वपूर्ण सड़कों के निर्माण में अपनी भूमिका निभा रहा है। मैं उत्तर प्रदेश के कुछ महत्वपूर्ण प्रमुख मार्गों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा। सबसे प्रमुख उत्तर प्रदेश के सिद्धार्थ नगर जो गौतमबुद्ध की जन्मस्थली है और नेपाल की सीमा पर स्थित है। नेपाल भारत की सीमा ककरहवा, वर्डपुर, सिद्धार्थ नगर, बाजी, रुधैली, बस्ती होते हुए वाराणसी तक राष्ट्रीय राजमार्ग 233-ए की घोषणा परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा घोषणा की गयी लेकिन कई वर्षों से घोषणा होने के बावजूद अभी तक कार्य प्रारंभ नहीं हो सका। दूसरी तरफ सड़क पर इतने बड़े-बड़े गड्ढे हो गये हैं उनकी मरम्मत भी राज्य सरकार के द्वारा न होने से जनता को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। उक्त सड़क को जबकि स्वीकृति ईपीसी योजना के अंतर्गत हुई है। कई बार टेंडर हो चुका है। यहाँ तक कि टेंडर होकर के दो बार निरस्त हो चुका है। एनएच 233-ए का ईपीसी के अंतर्गत पुनः टेंडर हुआ है। मैं अपेक्षा करता हूँ कि उक्त सड़क गौतमबुद्ध की जन्मस्थली कपिलवस्तु से वाराणसी बाबा विश्वनाथ की नगरी तक महत्वपूर्ण सड़क के निर्माण की पहले करे। इसी तरह कुशीनगर, महाराजगंज, सिद्धार्थनगर, नौराठ, बटनी होते हुए बलरामपुर तक का मार्ग भी राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित हुआ है लेकिन पिछले दो वर्षों से कोई भी कार्य शुरू नहीं हुआ है यहाँ तक कि मरम्मत का भी कार्य नहीं शुरू हुआ। माननीय मंत्री जी ने प्रतिदिन 30 किलोमीटर के निर्माण का संकल्प लिया है। मैं आभारी हूँगा यदि मंत्री जी राष्ट्रीय राजमार्ग में और अधिक परिव्यय देने की कार्यवाही करने का कष्ट करें।

23.07.2014

इसी के साथ देश के लिए सबसे महत्वपूर्ण सेक्टर सड़क एवं राष्ट्रीय राजमार्ग जो जनजीवन के लिए जीवनधारा है उसके लिए प्रस्तुत वर्ष 2014-2015 के लिए अनुदान मांगों का समर्थन करता हूं। मुझे विश्वास है कि वर्ष 2014-2015 भारत के लिए सड़कों के क्षेत्र में मील का पत्थर साबित होगा।

23.07.2014

***श्री जुगल किशोर (जम्मू)** : सबसे पहले मैं कहना चाहता हूँ कि आज यह विभाग एक ऐसे मंत्री श्री नितिन गडकरी जी के हाथों में है जिन्होंने महाराष्ट्र में मंत्री रहते सड़क एवं फ्लाई ओवर बनाकर एक इतिहास रचा है। यह एक ऐसा विभाग है जो लोगों को एक दूसरे से जोड़ने का काम करता है खासकर जबसे एनडीए की सरकार में मा0 अटल बिहारी वाजपेयी जी ने राष्ट्रीय राजमार्गों का काम और प्रधानमंत्री गाम सड़क योजना के तहत जो काम शुरू किया था उससे लोगों में आज फिर आशा की किरण जागी है।

चूँकि यूपीए सरकार के कार्यकाल में इन योजनाओं पर ध्यान नहीं दिया गया इसलिए यह मार्ग ठप हो गए हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग को देख लें। दिल्ली से अंबाला, लुधियाना से जालंधर से जम्मू तक क्या हालत है।

ऐसे ही जम्मू-कश्मीर में प्रधानमंत्री सड़क योजना के तहत जो सड़कें शुरू की गई थीं 10 साल से आज भी उन सड़कों का काम पूरा नहीं हुआ है मेरी आपसे प्रार्थना है कि जम्मू-कश्मीर की तरफ विशेष ध्यान दिया जाए।

मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जम्मू-अखनूर-राजौरी-पुंछ राष्ट्रीय राजमार्ग को चौड़ा करने की जरूरत है। दो लेन है इसे चार लेन बनाने का काम जल्द शुरू होना चाहिए, क्योंकि यह राष्ट्रीय राजमार्ग, पाकिस्तान बॉर्डर के साथ लगते तीन जिलों को जम्मू-राजौरी-पुंछ को जोड़ने का काम करता है और देश की सुरक्षा को देखते हुए भी बहुत जरूरी है।

जम्मू लोक सभा की कुछ ऐसी सड़कें हैं जिनकी हालत खस्ता है। अतः इन्हें धन उपलब्ध करवाएं।

मानसर मोड से बट्टल मोड़, साम्बा से गोरन डाबी, सुंदर बनी से सेरी जंगड़ सियोट से कालाकोट रोडों को धन उपलब्ध करवाएं ताकि हजारों लोगों को सुविधा दी जा सके। मैं चाहता हूँ कि आप (सीआरएफ) सेंटर रोड फंड्स के तहत धन उपलब्ध करवाएं। मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि जम्मू से उधमपुर तक राष्ट्रीय राजमार्ग का काम चल रहा है और जब तक काम पूरा

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

नहीं हो जाता तब तक टोल टैक्स न लिया जाए और विशेष तौर पर 50 किलोमीटर तक के गरीब स्थानीय लोगों से कोई टोल टैक्स नहीं लिया जाना चाहिए ।

उधमपुर से श्रीनगर के राष्ट्रीय राजमार्ग का काम भी तेज गति से चले और यह काम जल्द पूरा हो तो यह एक ऐतिहासिक काम होगा ।

23.07.2014

***श्री राजवीर सिंह (एटा) :** मैं माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ कि अलीगढ़ से एटा वाले राजमार्ग की स्थिति बहुत खराब है। इससे आम जनता को बहुत ही समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। मेरा आपसे निवेदन है कि इस राजमार्ग को सही करवाने की कृपा करें। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि यह राजमार्ग कब तक सही हो जाएगा?

* Speech was laid on the Table

23.07.2014

***श्री कंवर सिंह तंवर (अमरोहा) :** मैं माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र अमरोहा की ओर आकर्षित करना चाहूंगा । मेरे संसदीय क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग 24 पर गढ़ मुक्तेश्वर में गढ़ गंगा पर पुल बना हुआ है । यह राजमार्ग मेरे संसदीय क्षेत्र को दिल्ली से जोड़ता है । गढ़मुक्तेश्वर पर गढ़ गंगा पर जो पुल बना हुआ है उसका एक रास्ता कई सालों से बंद पड़ा है । यातायात का आवागमन केवल एक तरफ से होता है जिससे स्थानीय लोगों को तथा इस रास्ते से गुजरने वाले अन्य लोगों का काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है । यहां हर समय जाम की स्थिति बनी रहती है । अभी सावन का महीना चल रहा है । गढ़ गंगा पर मेले का आयोजन होता है । लाखों की संख्या में यहां श्रद्धालुओं का हुजूम उमड़ता है । ऐसी स्थिति में इस पुल पर जो रास्ता खुला है उस पर अतिक्रमण हो जाता है । यहां से गुजरने वाले लोगों का घंटों भर जाम से जूझना पड़ता है । इसके अलावा गढ़ गंगापर ही एक चौराहा है जो निर्माणाधीन है । इस पर भी कई वर्षों से काम रुका पड़ा है । यहाँ भी ऐसी ही स्थिति रहती है । मेरे क्षेत्र को दिल्ली से जोड़ने वाला यह एक मुख्य मार्ग है । असुविधाओं के चलते व्यापारियों, किसानों तथा आम लोगों को आवागमन में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है ।

माननीय मंत्री जी के मंत्रालय से संबंधित ये दोनों समस्याएं मेरे क्षेत्र की गंभीर समस्याएं हैं। अतः मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मेरे क्षेत्र की इन दोनों समस्याओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें तथा इनके समाधान के लिए आवश्यक कदम उठाएं ।

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

***डॉ. स्वामी साक्षीजी महाराज (उन्नाव) :** युग पुरूष माननीय श्री नरेन्द्र दामोदरदास मोदी के सुयोग्यतम सहयोगी माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी जी द्वारा प्रस्तुत सड़क बजट 2014-15 का हृदय की गहराई से समर्थन करता हूँ। मैं पुण्य सलिला पतित पावनी मां भागीरथी के किनारे बसे उस उन्नाव की धरती का वारिस हूँ, जिसे भारत की आजादी हेतु स्वतंत्रता आंदोलन में प्राणाहुति की ऊर्जस्वित अग्नि धधकाने वाले अमर शहीद श्री चन्द्रशेखर आजाद, राजा राव रामबक्स सिंह, ठा जसासिंह, श्री गुलाबसिंह लोधी, राजा शातन पासी और काव्य की धारा प्रवाहित करने वाले पं.सूर्यकांत त्रिपाठी उर्फ निराला, आदि कवि महर्षि वाल्मीकि, श्रीप्रतापनारायण मिश्र स्नेही, हसरत मोहानी, श्री शिवमंगलसिंह सुमन, विशम्बर दयाल त्रिपाठी, श्री भगवती चरण वर्मा जैसे महान साहित्यकारों की जन्मभूमि व कर्मभूमि होने का गौरव प्राप्त है।

निम्नलिखित समस्याओं के निवारणार्थ आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ-

कानपुर-लखनऊ के मध्यम परोक्त राजमार्ग बड़ी मात्रा में क्षतिग्रस्त है जिसका राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा नियुक्त व दायित्वबद्ध एजेंसी समुचित रखरखाव नहीं कर रही है। इस मार्ग से गुजरने वाले प्रदेश के तीन दर्जन से अधिक जनपदों के यात्रियों को परेशानी का सामना करना पड़ता है। स्मरणीय है कि प्रदेश के बुंदेलखंड व कानपुर क्षेत्रवासियों व कानपुर क्षेत्रवासियों तथा बृजवासियों के प्रदेश की राजधानी लखनऊ पहुंचने का यह एकमेव मार्ग है जिसका व्यापारिक महत्व भी है। कानपुर-लखनऊ के मध्य नवाबगंज के पास टोल प्लाजा की स्थापना की गई है। इस पर टोल टैक्स वसूली भी करते हैं जिससे जनसामान्य आक्रोशित है। बिना राजमार्ग की उचित रख-रखाव व्यवस्था किए वसूली की जा रही है। इसे बंद करना तत्काल आवश्यक है। इस राजमार्ग पर दुर्घटना सहायता वाहनों की व्यवस्था मात्र खानापूरि के लिए है जो दुर्घटनाग्रस्त लोगों को शायद ही कभी सहायता के लिए उपलब्ध होती है। अतः आपसे निवेदन है कि उपरोक्त राजमार्ग की मानकानुसार मरम्मत व आपातकालीन सुविधाएं उपलब्ध करवाने हेतु संबंधित अधिकारियों को आदेशित करने व टोल प्लाजा पर की जा रही विधि विपरीत वसूली रोकने का निर्देश करने की कृपा करें।

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

अपने लोक सभा क्षेत्र उन्नाव उ.प्र. से होकर गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 26 के संबंध में निम्नलिखित निवेदन करना चाहता हूँ :

उन्नाव जनपद के अंतर्गत इस राजमार्ग पर सिकन्दरपुर कर्ण के निकट, पूर्वी व पश्चिमी छोर पर तथा इन्देमऊ के पूर्व दिशा में ऐसी संकरी पुलिया है जो दूर से नहीं दिखती है इसी कारण यहां पर लगभग हर सप्ताह गंभीर मार्ग दुर्घटनाएं होती है । साथ ही कभी-कभी लंबे समय तक मार्ग जाम रहता है । इसके अतिरिक्त अन्य कई स्थानों पर संकरी पुलिया है जो राजमार्ग की आधी चौड़ाई की है जिन पर होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने के लिए इन सभी पर चौड़े पुल भी बनवाया जाना आवश्यक है । इस राष्ट्रीय राजमार्ग पर दुर्घटना सहायता वैन समेत अन्य कोई भी मानवीय सुविधाएं नहीं है जिनकी व्यवस्था आवश्यक है । शुक्लागंज पुल मदराला चौराहा से परियर, परियर से दबौली, दबौली से जगतनगर, जगतनगर से गहरपुरवा गंगा कटरी का 90कि.मी. मार्ग 6 लाख लोगों को जीवन प्रदान करेगा । इसे अपरिहार्य रूप से बनवाने की कृपा करें । त्रिभुवनखेड़ा से बंदीपुरवा, बंदीपुरवा से खन्नापुरवा, खन्नापुरवा से कुलुहगाढा, कुलुहगाढा से खरौली, खरौली से पिपरासर से हरथीपुर, हरथीपुर से धानीखेड़ा, धानीखेड़ा से डौंडियाखेड़ा, डौंडिया खेड़ा से बक्सर तक 50 कि.मी. गंगा कटरी का मार्ग भी बहुत ही अनिवार्य है । हरदासपुर से मानिकपुर, मानिकपुर से बरूआघाट आदि 10 कि.मी., यह भी कटरी का मार्ग अनिवार्य है । विहार मौरामा रोड से परसंदा मीरमऊ, शुक्लाखेड़ा कोठरिया कुंआ होता हुआ उन्नाव रायबेरली रोड तक 10 कि0मी0 मार्ग बनवाने की स्वीकृति प्रदान करें ।

23.07.2014

***श्रीमती ज्योति धुर्वे (बैतूल) :** सड़क परिवहन राज्य मार्ग के अतिरिक्त अनुदान का निर्णय तथा देश के एक राज्य से दूसरे राज्य को जोड़ने वाले आधारभूत ढांचे को निरंतर और अधिक बनाने का संकल्प तथा माननीय मोदी जी के नेतृत्व में माननीय मंत्री जी का प्रयास एक महत्वपूर्ण सराहनीय कदम है अथवा इससे देश को अधिक से अधिक सड़क के निर्माण एवं एक राज्य से दूसरे राज्य को जोड़ने का प्रयास देश के विकास को और अधिक मजबूती प्रदान करेगा।

आज भी हमारे देश के सभी राज्यों की सीमा एक राज्य से दूसरे राज्य तक मात्र 50 किलोमीटर की दूरी तक है अथवा इसी प्रकार 50 किलोमीटर से 100 किलोमीटर तक दूसरे से तीसरे राज्य से जुड़ जाते हैं। इन सड़कों के जाल को जोड़ने के माननीय मंत्री जी के अभूतपूर्व प्रयास से गांव से शहर और शहर से राज्य तथा राज्य से राजधानी जुड़ते चले जाते हैं।

सड़क के निर्माण के साथ साइड पथ लाइनिंग, लाइट सेफ्टी, सुरक्षा, स्वास्थ्य व्यवस्था सड़क के निर्माण में बनने वाले टोल की दूरी, एक ही जिले में दूरी सभी व्यवस्थित होनी चाहिए। जिले से जिले तक की दूरी में टोल अधिक नहीं होना चाहिए। इसके कारण जिले के रहने वाले गाड़ी चालक द्वारा अधिक भरपाई होती है एवं बार-बार देने वाली राशि से अधिक नुकसान होता है अथवा इस दूरी का भी मापदंड निश्चित किया जाए। जिले के सड़क निर्माण में कटने वाले पेड़ जिले में ही लगाए जाएं क्योंकि इससे उस जिले की हानि की सही रूप से भरपाई की जा सकती है।

मंत्री जी के इस अभिनव प्रयास से प्रधानमंत्री सड़क चतुर्भुज योजना द्वारा प्रमुख राज्यमार्ग के निर्माण से राज्य, गांव, शहरी पूरी तरह जुड़ने का सपना हमारा पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल जी ने देखा। वह शायद आने वाले 5 वर्षों में पूरा हो जाएगा। मेरे संसदीय क्षेत्र बैतूल से हरदा, हंडिया, इंदौरा, मंदसौर, गुजरात तक पहुंचने वाले एन.एच.ए.आई. का यह मार्ग तीन राज्यों को जोड़ने वाला है। इसे चार लाइन बनाया जाए। इसी प्रकार बैतूल से खेड़ा, अचलपुर, अमरावती, आकोट, आकोला, जलगांव, नासिक, पूना, हैदराबाद, अनंतपुर को जोड़ने वाला यह राज्य मार्ग तीनों राज्यों को जोड़ने वाला है। इसे चार लाइन वाला मार्ग बनाया जाए। मंत्री जी देश के विकास एवं राज्यों को यातायात सुविधा प्रदान करने के साथ संस्कृति के आदान-प्रदान, पर्यटन विकास आदि को और अधिक प्रगति की राह पर जोड़ कर और अधिक समृद्धि तथा समवृत्ति को प्रखर करने का प्रयास करने जा रहे हैं।

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

इसे देश के आयाम तरक्की की राह पर मंत्री का अभिनव कार्य सराहनीय है। सभी की यही आशा और विश्वास है कि सभी राजमार्गों के यातायात की यह सुविधा देश की समृद्धि का अभूतपूर्व कारण ही नहीं स्वर्णिम जाल का विकासशील कार्य देश को दुनिया में अपनी अलग पहचान बनाने में सहायक सिद्ध होगा।

23.07.2014

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री, पोत परिवहन मंत्री, ग्रामीण विकास मंत्री, पंचायती राज मंत्री तथा पेयजल और स्वच्छता मंत्री (श्री नितिन गडकरी) : सभापति महोदय, रोड और परिवहन विभाग के बजट में जो राशि का प्रावधान किया गया है, उस प्रस्ताव पर सदन में माननीय सदस्यों ने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं। उन सुझावों को स्वीकार करने और उन पर आगे की नीति बनाने की पूरी कोशिश हमारा विभाग करेगा। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि हमारी मांगों का भी आप समर्थन करें।

मैं सबसे पहले वर्तमान स्थिति के बारे में कुछ जानकारी देना चाहता हूँ। हमारे राष्ट्रीय महामार्ग के 189 प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जिनकी कीमत लगभग 1,80,000 करोड़ रुपए है। वे किसी न किसी कारणवश बंद पड़े हैं। कुछ जगह पर जहां प्रश्न निर्माण हुए हैं, वहां चार महत्वपूर्ण बातें हैं, जिनमें से एक लैंड एक्वीजिशन है।

आप सबको मालूम है कि लैंड एक्वीजिशन का कार्य राज्य सरकार द्वारा होता है। स्थिति ऐसी हुई कि जहां दस प्रतिशत लैंड एक्वीजिशन हुआ था, वहां टेंडर निकाल कर वर्क आर्डर दिए गए। फारेस्ट एंड इन्वायरन्मेंट का क्लियरेंस नहीं मिला था, लेकिन टेंडर निकाल कर वर्क आर्डर दे दिए गए। दो-दो साल फाइनेंशियल क्लोजर हो गया, बैंकों ने लोन मंजूर किया, पर काम शुरू नहीं हो सका। इसी कारण आज हिन्दुस्तान के बैंकों में एनपीए और सीडीआर में हमारे रोड कंट्रैक्ट्स का नम्बर बहुत ऊपर है। मुझे जो जानकारी मिली है, उसके अनुसार करीब 1,80,000 करोड़ रुपए तक वह पहुंचा है, क्योंकि काम ही शुरू नहीं हो सका।

इसलिए मैं आप सबको एक बात बताना चाहता हूँ कि विभाग द्वारा जो काम होते हैं, वे हम स्वाभाविक रूप से अपने बजट से करते हैं। आपने जो पीपीपी का उल्लेख किया था। मुझे यह सौभाग्य मिला कि जब मैं महाराष्ट्र में मंत्री था, तो पहला पीपीपी प्रोजेक्ट देश का ठाणे-भिवंडी बाई-पास के रूप में करने का अवसर मिला था।

पीपीपी कोई खुशी से नहीं आया, यह मजबूरी से आया है। हमें काम करने के लिए जितनी निधि चाहिए, उतना नहीं है। If we want good service, we have to pay for it. आपने सही बात कही, जो अमेरिकन प्रेजिडेंट जॉन केनेडी ने कही थी –

“American roads are not good because America is rich but America is rich because American roads are good”.

यह बात बिल्कुल सही है कि रोड से प्रॉस्पेरिटी आती है। सरकार के पास अगर स्वाभाविक रूप से अगर फंड नहीं है, तो कैसे काम करेंगे, इसलिए यह पीपीपी और बीओटी, एनयूटी आदि सब मॉडल उभर कर सामने आए हैं।

23.07.2014

मैं आपको नम्रतापूर्वक कहना चाहता हूँ कि एक बात बिल्कुल सही है कि जब हम टोल भरते हैं तो रोड्स अच्छे होने चाहिए। लेकिन दुभाग्य ऐसा है कि दो-दो साल में हमने पीपीपी में वर्क आर्डर दे दिया, सरकार ने मेनटेनेंस ग्रांट देना बंद कर दिया। इसका परिणाम यह हुआ कि जिसे वर्क आर्डर मिला, वह लैंड एक्वीजिशन, फारेस्ट एंड इंवायरन्मेंट किल्यरेंस, रेलवे ओवर ब्रिज, डिफेंस लैंड आदि जो कारण हैं, उनकी वजह से काम शुरू नहीं कर सके। अब सरकार ने ग्रांट भी बंद कर दी और जिसे काम मिला वह काम नहीं कर रहा, ऐसी स्थिति में आपने जो वर्णन किया, वह स्थिति बिल्कुल सही है।

इसका एक और कारण है, जिसका अनुरोध मैं आपसे करूँगा। इसी सदन में आपने लैंड एक्वीजिशन बिल पास किया था। मैं ग्रामीण विकास मंत्री भी हूँ। जहां तक मुआवजे और पुनर्स्थापन की बात है, उसमें इससे और ज्यादा अच्छा देना है तो इसमें कोई अड़चन नहीं होनी चाहिए। इस अधिनियम में जिस प्रकार के प्रावधान किए गए हैं, उससे जो समय लगने वाला है, उससे चार-चार, पांच-पांच साल हम रोड के काम नहीं कर सकते, ऐसी स्थिति आई है।

मुझे यूपीए की राज्य सरकारों के मुख्यमंत्रियों और मंत्रियों ने, त्रिपुरा के मुख्य मंत्री ने, तमिलनाडु के मुख्य मंत्री ने तो अलग कानून बनाया है, लगभग देश के सभी लोगों ने मुझे कहा है कि इस बारे में आप कुछ विचार कीजिए। पर मेरे सामने सवाल यह है कि सरकार 'सुओ मोटो' विचार करे, यह उचित नहीं होगा। आप सब लोगों का अगर सहयोग मिलेगा, तो लैंड एक्वीजिशन के बारे में किसानों के साथ पूरा न्याय करके, मुआवजे और पुनर्स्थापन में कोई समझौता न करते हुए, कोई अच्छा पैकेज लगे तो वह उन्हें दें। लेकिन डिले कम करने के बारे में अगर देश में कुछ करना है तो उसमें आप सबका सहयोग जरूरी है। इसे आप जरूर कीजिए, इससे रोड दौड़ेगा।

जहां तक फारेस्ट और इंवायरन्मेंट की बात है, मुझे इस बात की खुशी है कि हमारे प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में नई सरकार आई है, हमारे मंत्री जावड़ेकर जी ने लगातार देश के विकास के लिए इन सभी मुद्दों को लगातार क्लियर करने की शुरुआत की है। इसमें जिस प्रकार के गतिरोध थे, कुछ न्यायालय द्वारा आते हैं, कुछ विभाग द्वारा आते हैं, स्थिति ऐसी बनती है कि रोड का काम करो, यह कोई नहीं कहता है। जो कहता है वह यह कहता है कि रोड का काम बंद करो, स्टे करो, इस प्रकार की बातें होती हैं। इस प्रकार रोड सेक्टर कैसे दौड़ेगा।

रेलवे में हमारे 110 ओवर-ब्रिजेज के केस पेंडिंग हैं और उनके प्रोसीजर में भी इतना डिले हुआ है कि इससे देश को करोड़ों का नुकसान हुआ है। अगर निर्णय करने में मैं एक दिन का डिले करता हूँ तो देश का 15 करोड़ रुपये प्रतिदिन का नुकसान है। मैं सदन में कम आता हूँ लेकिन अपने विभाग में बैठकर

23.07.2014

रोज समस्याएं सुलझाने की कोशिश करता हूं। मेरा विश्वास है कि हम आने वाले 15 अगस्त तक ये जितने भी डिस्प्यूटेड सब्जैक्ट्स हैं, इसमें से मार्ग निकालकर रोड के काम की शुरुआत करेंगे।

आपने कहा कि 30 किलोमीटर कैसे होगा? मुझे जानकारी है और मेरी जिम्मेदारी है, इसलिए मैंने इन सब प्रश्नों को पहले समझ लिया है। प्लानिंग इन एडवांस एंड प्लानिंग इन डिटेल् की जरूरत है, इसलिए डिपार्टमेंट में मैंने यह सुझाया है कि हम पहली बार आने वाले पांच साल में जितने प्रोजैक्ट्स करने वाले हैं, उतने प्रोजैक्ट्स की डिटेल् प्रोजैक्ट रिपोर्ट हम पहले तैयार करें और सैल्फ में हमारे पास कम से कम 300 प्रोजैक्ट्स का डीपीआर तैयार रहे। डीपीआर तैयार रहने के बाद हम फॉरेस्ट एनवायरनमेंट क्लीयरेंस, रेलवे ओवर-ब्रिज के लिए क्लीयरेंस और लैंड एक्वीजिशन का काम शुरू कर देंगे। जो काम हमें दो साल बाद करना है उसके लैंड-एक्वीजिशन का काम आज ही शुरू कर देंगे। अगर इसकी एडवांस में तैयारी करेंगे, तो यह काम कोई असंभव नहीं है। इसलिए दो साल के बाद हम लोग 30 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से काम करेंगे, ऐसा उद्देश्य हमने सामने रखा है।

माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी जब प्रधान मंत्री थे तब मैं महाराष्ट्र में मंत्री था और तभी मुझे यह प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना जो सरकार लाई थी, उस योजना को भी बनाने का सौभाग्य मुझे मिला था। उसी समय मैंने राष्ट्रीय राजमार्ग को 4 लेन में रुपांतरित करने की भी प्रोफाइल को तैयार करके, प्रधान मंत्री जी ने उस समय जो जिम्मेदारी मुझे दी थी उन्हें दी थी।

नार्थ-ईस्ट के बारे में हमारे सदस्यों ने कहा तो यह सही है कि आसाम में, नार्थ-ईस्ट में स्थिति अच्छी नहीं है। हमारी सरकार आने से पहले यूपीए सरकार ने कैबिनेट में एक प्रस्ताव मंजूर किया था। नार्थ-ईस्ट के लिए उन्होंने रोड के लिए एक कॉरपोरेशन बनाने का फैसला किया था। हमारे आने के बाद मैंने उस फैसले को तुरंत स्वीकार किया है और 15 दिन के अंदर नार्थ-ईस्ट के लिए कॉरपोरेशन तैयार होगी और मैं विश्वास दिलाना चाहता हूं कि आने वाले समय में 15 हजार करोड़ के काम नार्थ-ईस्ट में हम शुरू करेंगे। आप कहेंगे कि पैसे कहां से आयेंगे, तो इसके लिए पीपीपी और ईपीसी मॉडल है। ईपीसी का मतलब है कि हम लोग पांच-पांच सौ, आठ-आठ सौ, हजार रुपये के कॉन्ट्रैक्ट तैयार करेंगे और कॉन्ट्रैक्टर को काम करने के लिए पैसा हम देंगे। पीपीपी में बैंक कर्जा देगी, उसके आधार पर वह काम करेगा, जिसमें एनएचएआई काम करती है।

हमने यह भी निर्णय किया है कि यह जो एक हजार किलोमीटर की लाइन है, मुझे अनुभव था जब मैंने मुम्बई-पुणे हाईवे बनाया तो 1997 में मैंने एक पाइप-लाइन डालकर रखी थी ऑप्टिक-फाइबर-केबल के लिए और आज महाराष्ट्र सरकार को 26 करोड़ रुपये साल की उस पर इन्कम मिलती है। आने के बाद

23.07.2014

सोचा कि अगर पैसा नहीं आयेगा तो हम काम नहीं कर पायेंगे और सरकार के पास पैसा की कमी है। इसलिए हमने यह तय किया कि गैस पाइप लाइन, ऑप्टिक-फाइबर के लिए पाइप लाइन और विशेष रूप से आप देखिये बिजली के भाव महाराष्ट्र में अगर तीन रुपये प्रति यूनिट है तो तमिलनाडु में साढ़े-छह रुपये यूनिट है। कारण यह है कि वहां ट्रांसमिशन लाइन नहीं है। क्या नेशनल हाईवे का उपयोग करके हम यहां ट्रांसमिशन लाइन भी डाल सकते हैं, इसका अध्ययन हम कर रहे हैं। मेरा विश्वास है कि अगर हम इसमें कामयाब होंगे तो हमारे नेशनल हाईवे को एक नयी इन्कम मिलेगी और ये इन्कम हम इसमें फिर से डाल सकेंगे।

आप कहेंगे कि पैसा कहां से आता है? बहुत सिम्पल बात है कि पैसा कहां से आता है। हमारा टोल 6 हजार करोड़ रुपये का आता है, एनएचआई में 1000 करोड़ हमने बॉन्ड्स खड़े किए, उसे वापस करने में जाते हैं। पांच हजार करोड़ रुपये का टोल हमें हर साल मिलता है। इस टोल में हर साल 10-10 परसेंट बढ़ोत्तरी होती है। करीब 189 प्रोजेक्ट्स अभी डिले हैं, अगर डेढ़-दो साल में पूरे होंगे तो उसका टोल भी शुरू हो जाएगा। इस तरह से हमारी इन्कम 6-7-8 हजार करोड़ रुपये तक हो जाएगी। अगर 8 हजार करोड़ रुपये की इन्कम 15 साल की है तो बढ़ी हुई इन्कम आयेगी तो वह कीमत आयेगी 1 लाख 40 हजार करोड़ और इस 1 लाख 40 हजार करोड़ को अगर बैंक में रख देंगे तो कोई भी बैंक हमें 80 हजार करोड़ रुपये दे देगा। इसलिए हमारे पास पैसे की कमी नहीं होगी। यह बात मैं बहुत जिम्मेदारी के साथ कह रहा हूँ। जो-जो बातें मैंने कही हैं आप नोट करके रखना, अगर कोई भी बात मैं पूरी नहीं कर सकूंगा तो इस सदन में हाथ जोड़कर आपसे क्षमा मांगूंगा। जो बात पूरी होगी, वही बात मैं कहने वाला हूँ। मैं पहली बार आया हूँ, आप मुझ पर विश्वास रखिए कि जो-जो बात मैं कहूंगा वह आप लिख कर रखिए। अगर वह बात पूरी नहीं होगी तो आप मुझसे जरूर पूछिएगा।

यह बात भी सही है कि हमारे यहां एक लाख किलोमीटर की रेंज में एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। इस कारण मैं बहुत दुखी हूँ और इन दुर्घटनाओं के लिए हमारा विभाग जिम्मेदार है। बहुत से काम बंद पड़े हैं, जिनमें छह-आठ इंच के गड्ढे पड़े हुए हैं और दुर्घटनाएं हो रही है, यह हमारी जिम्मेदारी है। एक लाख इक्कीस हजार लोगों की दुर्घटना में मृत्यु होती है। मैंने सभी राज्यों के अधिकारियों की मीटिंग बुलाई थी और साढ़े चार सौ एक्सीडेंटल स्पॉट्स निकाले। हमने प्रोविजन किया और उन जगहों को इम्प्रूव करने का आदेश भी दिया है। मुझे पता है कि यह काम बहुत कठिन है। हम इसके लिए एक संस्था भी बना रहे हैं और एक्सीडेंटल स्पॉट्स पर वहां की पुलिस से, वहां नेशनल हाईवे के अधिकारियों से, जिनमें एक स्पॉट कोल्हापुर के पास है। कोल्हापुर के पास इचलकरजी के पास एक कर्व नेशनल हाईवे पर थी जहां 80 लोगों

23.07.2014

की मृत्यु हुई थी। विभाग इस बारे में जितना होना चाहिए था, उतना संवेदनशील नहीं था। मैं आपसे भी अनुरोध करता हूँ कि आपके क्षेत्र में जो ऐसे स्पोर्ट्स हैं, उनके बारे में मुझे जरूर बताएं। हम ऐसे संस्था बना कर ऐसे स्पोर्ट्स को जरूर इम्पूव करेंगे।

जहां तक बिटुमन की रोड जो बना रहे हैं, आपको पता है कि बिटुमन की कॉस्ट बढ़ी है। कंक्रीट की रोड बनाते तो मेंटेनेन्स कॉस्ट लगभग नहीं लगती। इसलिए हमने यह निर्णय किया है कि हम बिटुमन की बजाय कंक्रीट की रोड बनाएंगे जिसमें कोई मेंटेनेन्स की जरूरत नहीं पड़ेगी। आपको ताज्जुब होगा कि सीमेंट की एक बैग 325 रुपये के लगभग मिलती है। एक बैग 280 रुपये तक आयी तो कंक्रीट का रोड बिटुमन रोड से चार परसेंट तक सस्ता हो सकता है। यदि हम 170-180 रुपये तक वह बैग लाएंगे तो बिटुमन की तुलना में कंक्रीट रोड सस्ते होंगे, इसका रेट एनालिसिस हमारे विभाग ने किया। इसलिए रेट कांट्रैक्टर की सीमेंट और स्टील की खरीदी करेंगे तो हम कॉस्ट को कम करने की कोशिश करेंगे। हमारे प्रधानमंत्री जी ने मुझे कहा कि जब गुजरात में मुख्यमंत्री थे तो एक बार डिस्कवरी चैनल देख रहे थे। उसमें देखा कि कनाडा में एक पेड़ को निकाल कर ट्रांसप्लांट किया जा रहा था। उन्होंने उस कम्पनी को गुजरात बुलाया और दो मशीन की खरीदी और गुजरात में पेड़ ट्रांसप्लांट का काम शुरू किया। जब उन्होंने मुझे बताया तो मैंने एनएचएआई की टीम को कनाडा भेजा और गुजरात मंगायी गयी उस मशीन की डिटेल्स ली और हिन्दुस्तान में बंगलोर में एक मशीन के भी डिटेल्स ली। वर्ल्ड में जितनी भी पेड़ ट्रांसप्लांट करने वाली मशीनें हैं, सभी कम्पनियों को मैंने अगले सप्ताह बुलाया है। मेरी यह कोशिश है मैं अभी इस बारे में सौ प्रतिशत नहीं कह सकता हूँ, लेकिन नेशनल हाईवे पर कोई पेड़ नहीं कटेगा और हर पेड़ का हम ट्रांसप्लांट करने की कोशिश करेंगे। इसका मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ।

दूसरी बात, मैंने ग्रामीण विकास मंत्री के नाते नरेगा में यह प्रोविजन किया है कि राष्ट्रीय महामार्ग, राज्य महामार्ग, डिस्ट्रिक्ट महामार्ग और प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क परियोजना में जहां भी पेड़ लगाने का काम होगा, वह हम नरेगा के माध्यम से करेंगे। इससे गांव के गरीब परिवारों को इसका काम मिलेगा। जम्मू और कश्मीर में भी हमने 21 हजार करोड़ रुपयों के काम शुरू किए हैं। लद्दाख और लेह की स्थिति बहुत खराब है। हमारे माननीय सदस्य यहां बैठे हैं। जब मैं लेह और लद्दाख गया था तो मुझे अच्छा नहीं लगा कि छः-छः महीने वहां के लोगों को सब्जी नहीं मिलती है, क्योंकि वहां सामान नहीं पहुंच पाता है। वहां एक टनल बनाने का खर्च नौ हजार करोड़ रुपये है। अभी जिन टनल्स पर काम चालू है, उसमें कोई छः हजार करोड़ रुपये की है, कोई पांच हजार करोड़ रुपये की है। मुझे इस सदन में बताते हुए खुशी हो रही है कि हमारी सरकार कभी यह नहीं सोचेगी कि उस राज्य में किसकी सरकार है, कहां से कौन चुन कर आया है, यह नहीं सोचेंगे, हम सभी के साथ न्याय करेंगे और सभी को सामान विकास का मौका देंगे। इसीलिए जम्मू

23.07.2014

और कश्मीर में पहली बार नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में 21 हजार करोड़ रुपये के कामों को मंजूरी दी है। लेह और लद्दाख की जो टनल है, उसका भी काम तीन महीने में, जो कि नौ हजार करोड़ रुपये की योजना है, उसका काम शुरू करने जा रहे हैं।

माननीय सदस्यों ने एक अच्छी बात कही कि राज्यों में जो सैंड मिलता है, इसमें एक नई समस्या खड़ी हुई है। हमारे कर्नाटक के सांसदों से मेरी प्रार्थना है कि वहां कानून बनाएं क्योंकि वहां दो-दो साल परमिशन ही नहीं मिलती है। वहां नेशनल हाईवे बनाना है, लेकिन आप लैंड एक्विजिशन नहीं करेंगे, आपकी तरफ से सैंड के लिए परमिशन नहीं मिलेगी, सीमेंट और स्टील के भाव बढ़ जाएंगे, बैंक का इंटरेस्ट तेरह प्रतिशत तक चला जाएगा, फाइनेंशियल क्लोजर हो जाएगा, फारेस्ट और एनवायरमेंट मिनिस्ट्री क्लियरेंस नहीं देगी तो रोड कैसे बनेंगी। अगर आप रोड बनाना चाहते हैं तो मैंने आज तय किया है कि माननीय सदस्यों के मतदान क्षेत्र में जहां-जहां से राष्ट्रीय राजमार्ग जाता है, उसकी वर्तमान में क्या स्थिति है और क्या अडचनें हैं, उसकी डिटेल् रिपोर्ट मैं आपको भेज रहा हूँ और मेरी प्रार्थना है कि वहां की राज्य सरकार से भी मुझे सहयोग देने की कोशिश कीजिए। मैं बंगाल के मुख्य मंत्री जी को पत्र लिख चुका हूँ और आपको भी प्रार्थना करता हूँ कि वहां एयरपोर्ट से उतरने के बाद तीन पैकेजिज हैं। वे हिंदुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी को मिले हैं। वह हजारों करोड़ रुपयों का काम है। पूरे रोड पर अतिक्रमण है, लैंड एक्विजिशन नहीं हुआ है। मैं हमारी सरकार को कहता हूँ, आप इसमें हस्तक्षेप कीजिए। अगर आपने वह क्लीयर कर दिया तो रोड का काम करने के लिए तैयार हैं। उनके ऊपर पैनल्टी पड़ रही है।...(व्यवधान)

17.00 hrs.

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : आप सिंगल विंडो क्यों नहीं बनाते हैं?

श्री नितिन गडकरी: यह मेरे पास नहीं है। मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देना चाहता हूँ कि लैंड एक्विजिशन और संबंधित कार्य वहां डिस्ट्रिक्ट कलक्टर द्वारा राज्य सरकार करती है, यह करने का मुझे अधिकार नहीं है। मैं उनको सहयोग कर सकता हूँ। अतिक्रमण निकालना है तो वही करना होगा। जैसे केरल का प्रश्न है, मैंने केरल के चीफ सैक्रेट्री और सैक्रेट्री की मीटिंग बुलाई थी और सभी मुख्य मंत्रियों को कहा है कि आप राज्य में राष्ट्रीय महामार्गों की रिव्यू मीटिंग लीजिए, हमारी तरफ से कमी है तो बताइए, हम उसमें सुधार करेंगे। केरल में समस्या यह है कि फोर लेन रोड करने के लिए सरकार लैंड एक्विजिशन करने के लिए तैयार ही नहीं है। अगर केरल में सरकार इस बात के लिए तैयार ही नहीं है तो फोर लेन रोड कैसे बनेगी। इसका निर्णय आप ही कीजिए। मैं आपसे प्रार्थना कर रहा हूँ, आपके ऊपर राजनीतिक दृष्टि से कोई जिम्मेदारी नहीं डाल रहा हूँ या आपको दोष नहीं दे रहा हूँ। हमारी सरकार चाहती है कि रोड बने। देश

23.07.2014

में प्रगति और विकास हो और रोड सब राज्यों में बने, यही हमारा मकसद है। माननीय सदस्यों ने कहा कि रोड पर ट्रक खड़े होते हैं। हम एक लाख किलोमीटर पर 2000 रोड के बाजू में रोड वे एनीमेटिड सुविधाओं का निर्माण कर रहे हैं। इसमें सात जगह एनएचएआई के पास है। एक-एक सुविधा से करीब 300 लड़कों को रोजगार मिलेगा और इस माध्यम से डायरेक्ट और इन्डायरेक्ट पांच लाख युवाओं को रोजगार मिलेगा। हम इस योजना की जल्दी ही शुरुआत कर रहे हैं।

महोदय, हम ट्रक वालों के लिए अलग व्यवस्था कर रहे हैं और नेशनल हाईवे पर जब रिंग रोड बनती है तो उसके बाजू में ट्रांसपोर्ट नगर के बारे में हम लगातार सोच रहे हैं। सीआरएफ की बात कही गई कि राज्य में हम सीआरएफ का फंड देते हैं, उसमें कमी है। राज्यों से इतने प्रस्ताव आते हैं, मुझे एक-एक एमपी ने 25 प्रोजेक्ट्स दिए हैं। मैंने उन्हें कहा कि आप एक या दो रास्ते बताइए, रेलवे ओवरब्रिज होगा, फ्लाई ओवर होगा। इस तरह से सामयिक रूप से राज्यों से भी अपेक्षा है। रोड सैक्टर महत्वपूर्ण है। यह देश की प्रगति और विकास के लिए बहुत आवश्यक है। मैं आप सबको विश्वास देता हूँ, जिस बात का उल्लेख किया था, केरल के माननीय सदस्य केरल ने राष्ट्रीय जल मार्ग की बात कही। आपने बहुत महत्वपूर्ण बात कही, मैंने सालों तक देश में इन्फ्रास्ट्रक्चर का काम किया और मैं यह गलती महसूस करता हूँ कि जल मार्ग की तरफ ध्यान नहीं दिया। आपने सही बात कही है कि रोड से जाएं तो डेढ़ रुपए का खर्च आता है, रेल से जाएं तो एक रुपए का खर्च आता है अगर पानी से जाएंगे तो केवल 50 पैसे का खर्च आएगा। हम 12 मेजर पोर्ट और छोटे माइनर पोर्ट के बीच रो-रो सर्विस शुरू कर रहे हैं। जैसे चैन्नई में अगर 150 ट्रक जहाज में जाएंगे तो मुद्रा में उतर जाएंगे, दिल्ली में बनने वाली मारुति गाड़ियों के ट्रक वहां चढ़ जाएंगे और वहां से फोक्सवैगन और फोर्ड के इधर आ जाएंगे। इस तरह से रो-रो सिस्टम से काफी फायदा होगा।

महोदय, माननीय सदस्य ने एनएचएआई की बात कही। हम आठ लेन का रोड कर रहे हैं। जेएनपीटी हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा कन्टेनर की हैंडलिंग करता है। एक्सीडेंट हो रहे हैं। पनवेल और मुम्बई में तो बहुत समस्याएं हैं, उन्होंने जो कहा है वह बिल्कुल सही है। हम कोशिश कर रहे हैं कि हम कहीं न कहीं जल मार्ग की योजना का उपयोग करें। जल मार्ग की योजना भी डिपार्टमेंट ने बनाई है। मेरा विश्वास है कि आने वाले समय में निश्चित रूप से इस पर काम करेंगे। मैं सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि अगर रोड पूरे करने हैं तो तीन बातें जरूरी हैं, डीपीआर परफेक्ट होना चाहिए, डीपीआर तुरंत तैयार होना चाहिए, लैंड एक्वीजिशन तुरंत होना चाहिए, फॉरेस्ट और एन्वायर्नमेंट क्लियरेंस मिलनी चाहिए और इसके साथ डिफेंस और रेलवे की क्लियरेंस मिलनी चाहिए। यह समस्याएं दूर होंगी तो सबसे बड़ी बात इंटरस्ट रेट की है। हमारे हिन्दुस्तान में बैंकों की दर बहुत ज्यादा है और वर्ल्ड के अनेक देशों में अगर आप पैसा डिपोजिट करेंगे तो आपको डिपोजिट करने के लिए पैसा देना पड़ता है। हम यह कोशिश कर रहे हैं कि एनएचएआई

23.07.2014

हो या हम जो नई कारपोरेशन बना रहे हैं तो क्या हम विदेशों से कम इंटररेस्ट पर कोई लोन ला सकते हैं, क्या कोई इनवैस्टमेंट ला सकते हैं, यह हमारी कोशिश चल रही है।...(व्यवधान)

श्री सुल्तान अहमद (उलुबेरिया) : क्या एफडीआई भी आयेगा?

श्री नितिन गडकरी : एफडीआई भी आयेगा, परंतु एफडीआई का रेट आज इंफ्रास्ट्रक्चरल बॉन्ड के एग्जैम्पशन के बाद भी आठ परसेंट या साढ़े आठ परसेंट आयेगा। मैं कोशिश कर रहा हूँ कि अगर हेजिंग करके दो-तीन परसेंट पर मिल जायेगा तो हमारे देश के इंफ्रास्ट्रक्चर के सब प्रोजेक्ट्स इकोनोमिकली वॉयबल हो जायेंगे। इसे साइंटिफिक भाषा में इंटरनल रेट ऑफ रिटर्न आईआरआर ऑफ दि प्रोजेक्ट जो कहते हैं, वह प्रोजेक्ट एकदम अच्छा हो जायेगा। यह हमारी कोशिश है, लेकिन अभी तक इसके बारे में कोई ठोस निर्णय नहीं हुआ है, परंतु मैं उम्मीद करता हूँ कि हमारे प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में ऐसे देश जो इसके लिए इनवैस्टमेंट करने के लिए तैयार हैं, उनके साथ हमारी बातचीत चल रही है और अगर हम लो इंटररेस्ट में हेजिंग करके यदि हमें दो-तीन परसेंट पर मिल जायेगा तो बहुत से ऐसे प्रोजेक्ट हैं, जो इकोनोमिकली वॉयबल हो जायेंगे, उनमें हमें वॉयबिलिटी गैप देने की जरूरत ही नहीं पड़ेगी।

मैं सदन के सब सम्मानित सदस्यों का बहुत आभारी हूँ। आपने बहुत अच्छे-अच्छे सुझाव दिये हैं और हमारे विभाग का मार्गदर्शन किया है। आने वाले समय में ये जो ऑब्सटेकल्स हैं, जैसे रोड में स्पीड ब्रेकर्स होते हैं, वैसे ही जो ऑब्सटेकल्स हैं, ये आप सबके सहयोग से निश्चित रूप से दूर होंगे, रोड्स अच्छे होंगे और मैं आपको विश्वास दिला रहा हूँ कि कंक्रीट के रोड बनेंगे, मजबूत बनेंगे, सौ-सौ साल उनका मेन्टिनेन्स करने की जरूरत नहीं पड़ेगी, इतने अच्छे रोड्स बनेंगे। निश्चित रूप से मजबूत रोड बनकर हमारे देश की प्रगति और विकास में बहुत महत्वपूर्ण होंगे।

आपने जो सुझाव दिये, उनके लिए मैं आपका आभारी हूँ और यादव जी मैं आपको भी विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि हमारा डिपार्टमेंट किसी सरकार और सांसद के साथ अन्याय नहीं करेगा, आप सबके क्षेत्रों के रोड्स का काम हम पूरी प्रधानता से करेंगे और आपको जहां भी कमी लगे, आप मेरे पास आइये, आपका काम बिल्कुल होगा, यही विश्वास दिलाता हूँ और इसके साथ ही हमारे फाइनेन्स मिनिस्टर ने हमारे डिपार्टमेंट के बारे में जो प्रस्ताव आपके सामने रखा है, उसे आप मंजूर करें, ऐसी प्रार्थना करता हूँ। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

23.07.2014

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, a number of Cut Motions have been moved by Members to the Demand for Grant relating to the Ministry of Road, Transport and Highways. Shall I put all the Cut Motions to the vote of the House together or does any hon. Member want any particular Cut Motion to be put separately?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I am having a Cut Motion...
(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Do you want to separately put your Cut Motion?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Yes, Sir.

HON. CHAIRPERSON: What is your Cut Motion Number?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, it is 31. ... (*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Sir, please allow us to ask a supplementary question from the hon. Minister. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: No, we have to take up the discussion on one more Ministry. If you go on discussing like this, then we cannot take up another Ministry for discussion.

... (*Interruptions*)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Sir, I would just like to ask one clarification. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Okay, you can ask one clarification.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Mr. Minister, I am seeking only one clarification from you. In the State of Kerala, we have already acquired a road with a width of 30.5 m. The last Government had assured that a four-lane road will be constructed by having 30.5 m. of width. Will that assurance be complied with?

HON. CHAIRPERSON: I shall now put all the Cut Motions together to the vote of the House.

The cut motions were put and negatived.

HON. CHAIRPERSON: I shall now put the Demand for Grant relating to the Ministry of Road, Transport and Highways to the vote of the House.

23.07.2014

The question is:

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

The motion was adopted.

HON. CHAIRPERSON: The Demand for Grant relating to the Ministry of Road, Transport and Highways is passed.

23.07.2014

17.10 hrs.**(ii) Ministry of Social Justice and Empowerment**

HON. CHAIRPERSON : The House shall now take up discussion and voting on Demand Nos. 90 and 91 relating to the Ministry of Social Justice and Empowerment.

Motion Moved:

“That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue Account and Capital Account shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2015, in respect of the heads of Demands entered in the Second column thereof against Demand Nos. 90 and 91 relating to the Ministry of Social Justice and Empowerment.”

Demands for Grants (2014-15) in respect of Ministry of Social Justice and Empowerment submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demands for Grants on Account voted by the House on February 19, 2014		Amount of Demands for Grants submitted to the vote of the House	
		Revenue (Rs.)	Capital (Rs.)	Revenue (Rs.)	Capital (Rs.)
90	Department of Social Justice and Empowerment	1983,25,00,000	87,33,00,000	3767,49,00,000	374,67,00,000
91	Department of Disability Affairs	199,31,00,000	11,67,00,000	396,58,00,000	25,33,00,000

23.07.2014

Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demands for Grants in respect of the Ministry of Social Justice and Empowerment for the year 2014-15 have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Only those cut motions, slips in respect of which are received at the Table within the stipulated time, will be treated as moved.

Shri S.S. Chaudhary to initiate the discussion.

23.07.2014

श्री संतोख सिंह चौधरी (जालंधर) : माननीय सभापति जी, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे demands for grants under the control of Ministry of Social Justice and Empowerment पर बोलने का मौका दिया है। मैं आज उन 20 करोड़ लोगों की चर्चा करने जा रहा हूँ जिन्होंने देश में असमानता, गरीबी, अत्याचार की पीड़ा को सदियों से सहन किया है। वे आज भी एक सामान्य जीवन पाने के लिए संघर्ष कर रहे हैं। मैं बड़े फर्क से कहूंगा कि डॉ. अंबेडकर साहब ने देश का संविधान लिखा और उसमें इन लोगों को बराबरी और समानता का हक मिला। उसके बाद मैं यह भी कहना चाहूंगा कि देश की आज़ादी के बाद देश में जो भी सरकारें बनीं, उनमें ज्यादातर कांग्रेस पार्टी की सरकारें बनीं। मैं यह मान से कह सकता हूँ कि उन सरकारों ने इन लोगों के कल्याण के लिए, वेलफेयर के लिए बड़े-बड़े प्रोग्राम रखे। एजुकेशन सेक्टर में, सोशल सेक्टर में, इकॉनॉमिक सेक्टर में इनको दूसरों के बराबर लाने के भरपूर यत्न कांग्रेस पार्टी की सरकारों ने किए हैं। उनके रिज़ल्ट भी निकले हैं। मैं समझता हूँ कि हमारे समाज के बहुत सारे साथी यहां बैठे हैं, पासवान साहब भी बैठे हैं। जो मेरे साथी इधर बैठे हैं, उनके जो पूर्वज हैं, उन्होंने वह समय देखा है, जब इस समाज के लोगों को अपने नाम पर घर भी खरीदने का अधिकार नहीं था, उनको शिक्षा हासिल करने का अधिकार नहीं था। मुझे यह कहते हुए खुशी होती है कि हमारी पहली सरकारों ने भरपूर यत्न किया है। इंदिरा गांधी जी ने गरीबी हटाओ का नारा लगाया तो उसमें सबसे ज्यादा इस वर्ग के लोग आए। अगर शिक्षा अच्छी प्रदान की तो रिज़र्वेशन के तहत बहुत सारे हमारे साथी बड़े-बड़े रूतबों पर पहुंचे।

सभापति जी, मुझे यह कहते हुए खुशी है कि मैं एक-दो दिन पहले जब यहां बैठा तब जितने भी हमारे इस समाज के जो मੈबर ऑफ पार्लियामेंट हैं, उनसे मुझे बात करने का मौका मिला तो मुझे खुशी हुई। सामने वाले बेंचों पर भी बहुत सारे मੈबर ऑफ पार्लियामेंट मैंने ऐसे देखे कि कोई आईएएस रिटायर हुआ, कोई आईपीएस छोड़ कर आया है, कोई इनकम टैक्स कमिश्नर की पोस्ट छोड़ कर आया है। बहुत सारे मेरे साथी और मेरी बहनें जो सामने के बेंचों पर बैठे हैं, जो बड़े अच्छे-अच्छे स्थानों को छोड़ कर आए हैं, मुझे खुशी है कि ऐसे लोग इस सदन में इस बार आए हैं, जो दलित समाज की, अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति की जो मुश्किलें हैं, जो उनके दर्द हैं, वे उनको समझते हैं, क्योंकि वे प्रशासन में रहे हैं। जो मुश्किलें आती हैं, उनको मालूम हैं। इधर भी हमारे साथी बैठे हैं। हमारे लीडर खड़गे जी बैठे हैं, अन्य हमारे साथी बैठे हैं। जो बहुत संघर्ष के बाद यहां तक पहुंचे हैं।

23.07.2014

महोदय, मेरे पास एक ऐसा दस्तावेज वर्ष 1938 का है, जिसे मेरे वालिद ने, मेरे पिता ने उस समय के गवर्नर जनरल को दिया, उसमें छोटी-छोटी बातों की मांग की कि क्लर्क की पोस्ट मिले, यह मिले, वह मिले। आज हमें खुशी है, हमें फख है कि यह समाज आगे बढ़ा है। आज सामान्य समाज के बराबर ये सोसाइटी में अपना जीवन-बसर कर रहे हैं। लेकिन मैं यह भी कहना चाहता हूँ, जैसे मैंने कहा कि पिछली सरकार ने बड़े एरियाज में बहुत लैंडमार्क डिसिजन लिए, पर अब मैं कहना चाहता हूँ कि इस इलेक्शन से पहले हमारे एनडीए के माननीय प्रधानमंत्री भाई नरेन्द्र मोदी जी ने देश के 120 करोड़ लोगों को बड़े सुनहरे सपने दिखाये, बहुत बड़े-बड़े वायदे किए और ऐसा लगने लगा कि ये आएंगे और खासकर देश के जो गरीब लोग हैं, उनके लिए एक बड़ा इंकलाब इकॉनामिक क्षेत्र में या दूसरे क्षेत्रों में लायेंगे। लेकिन जब यह बजट पेश हुआ तो ये जो डिमांड्स हैं, वर्ष 2012-13, 2013-14, 2014-15 में तो कोई खास अंतर नहीं है। मैं समझता हूँ कि ऐसा लग रहा है कि जो हमारे प्रोग्राम थे, हमारा जो विजन था, उस पर एनडीए वालों ने मुहर लगायी है। मुझे इस बात की खुशी है कि हमने जो किया था उस पर इन्होंने मुहर लगायी है।

महोदय, मैं एक बात कहना चाहता हूँ। यह बड़ा अहम डिपार्टमेंट है और इस पर डिस्कशन हो रही है। मैं कहना चाहता हूँ कि जितने भी शेड्यूल कास्ट के स्पेशल कम्पोनेंट प्लान या जितने भी सेंट्रल के स्पेशल प्रोग्राम हैं, जब ये स्टेट में जाते हैं तो प्रांतीय सरकारें इनको गंभीरता से नहीं लेती हैं। बहुत सारी सरकारें इन फंड्स को डाइवर्ट करती हैं और इन फंड्स को दूसरे कामों में खर्च करते हैं। जिन लोगों तक इनका लाभ पहुंचना चाहिए, वे इसे वहां तक नहीं पहुंचाते हैं। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि मेरा पंजाब राज्य है, वहां वर्ष 2007-08 से पोस्ट मैट्रिक स्कॉलरशिप वैसे ही पेंडिंग पड़ी है। 280 करोड़ की राशि...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, please cooperate. There are also other Members who have to speak. So, please wind up.

... (Interruptions)

श्री संतोख सिंह चौधरी : महोदय, मैं एक मिनट में वाइंडअप कर रहा हूँ। मैं कहना चाहता हूँ कि स्पेशल रिजर्वेशन एक्ट जो इन स्कीमों को मॉनीटर करे, इसकी एकाउटबिलिटी होनी चाहिए। हमारी यूपीए सरकार ने वर्ष 2013 ने एक प्रोग्राम लिया था, वर्ष 2013 में हम एक बिल लाने जा रहे थे, जिसके तहत इनको यकीनी बनाना चाह रहे थे। हमारी यूपीए सरकार ने वर्ष 2007 और 2013 में 81वां अमेंडमेंट के तहत एक बहुत बड़ी ड्राइव चलायी थी, जिसके तहत सबको रोजगार दें। सबसे बड़ी इस समाज की जरूरत है कि इनको नौकरी मिले। मैं समझता हूँ कि इस सरकार में इतनी नौकरियां नहीं मिल सकतीं, लेकिन हमारी यूपीए सरकार ने एक मुहिम शुरू की थी, वार्तालाप शुरू किया था, जो प्राइवेट सेक्टर है, जो निजी क्षेत्र है,

23.07.2014

कि उसमें भी नौकरियों का आरक्षण किया जाये। मैं यह आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ। अंत में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि पिछली सभा में जो अट्रॉसिटी एक्ट लाया गया और वह बड़ा अहम् एक्ट था, अच्छा होता कि हमारे माननीय मंत्री जी उसको पास कराते। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

TEXT OF CUT MOTIONS

23.07.2014

***श्री रामचरण बोहरा (जयपुर शहर) :** मैं माननीय वित्त मंत्री जी एवं सड़क परिवहन मंत्री जी का हृदय से धन्यवाद देना चाहूँगा। उन्होंने देश को शानदार एवं जनहित का बजट दिया है। इसमें राष्ट्रीय राजमार्गों एवं सड़क परिवहन पर 37880 करोड़ रूपए का प्रावधान रखकर देश के विकास में योगदान दिया है। सड़कें किसी भी राष्ट्र की जीवन रेखाएं होती हैं। मैं माननीय पूर्व प्रधानमंत्री जी श्रीमान अटल बिहारी वाजपेयी जी का बार-बार आभार प्रकट करना चाहूँगा जिनके सोच के कारण ही स्वर्णिम चतुर्भुज सड़क योजना पूर्ण हुई। इससे राष्ट्र के सबसे महत्वपूर्ण मेट्रोपॉलिटन शहर जुड़े हैं एवं यातायात की गति में तीव्रता आई है। सम्माननीय वाजपेयी जी ने न केवल बड़े शहरों को जोड़ने का ही कार्य करवाया बल्कि प्रधानमंत्री सड़क योजना के तहत सभी पंचायत मुख्यालयों को ऊपर की सड़कों से भी जोड़ा। इस प्रकार ग्रामीण शहरी क्षेत्रों के बीच विकास के संतुलन को बनाया है।

इस समय मैं कुछ सुझाव अपने राज्य से संबंधित एवं विशेष रूप से अपने लोक सभा क्षेत्र के बारे में प्रस्तुत करना चाहता हूँ। दिल्ली-जयपुर सड़क मार्ग महत्वपूर्ण है। औद्योगिक दृष्टि से भी यह संपूर्ण कोरीडोर बहुत ही महत्वपूर्ण है। पूर्व में भी जयपुर एवं दिल्ली के बीच औद्योगिक कोरीडोर राष्ट्रीय राजमार्ग के दोनों ओर विकसित करने की योजना थी। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि वह इस प्रोजेक्ट पर ध्यान दें। इसमें दिल्ली से जयपुर राजस्थान होते हुए गुजरात तक विकास होगा। जयपुर के पास ही राष्ट्रीय राजमार्ग नं. 8 पर भोंकरोटा के पास जयसिंहपुरा तिराहे पर अंडर पास/आरओबी बनाया जाना आवश्यक है ताकि लोगों के आने-जाने में सुविधा हो सके एवं दुर्घटनाओं को निजात मिले। दिल्ली जयपुर राजमार्ग पर राजस्थान सरकार द्वारा नौलेज कोरीडोर बनाने की भी इसी राजमार्ग पर योजना है। दिल्ली-जयपुर राजमार्ग पर प्राणपुरा, गोवर्द्धनपुरा, भाभरू, आंतेला, शाहपुरा में ओवर ब्रिज का कार्य अधूरा पड़ा है। इन्हें शीघ्र पूरा करवाया जाए। साथ ही 6 लेन का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाए। दिल्ली-जयपुर राजमार्ग की सड़क की स्थिति दयनीय है। इससे आने-जाने में भारी परेशानी हो रही है। 264 कि.मी. की दूरी तय करने में 8-9 घंटे लग जाते हैं। यदि आरओबी एवं सड़कें ठीक हो जाएं तो केवल तीन-चार घंटे में उक्त दूरी तय कर सकते हैं।

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी, वित्त मंत्री जी एवं परिवहन मंत्री का धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूँ कि उन्होंने थोड़े समय में एक लोकप्रिय बजट प्रस्तुत कर राष्ट्रीय राजमार्गों की दशा सुधारने एवं नए राजमार्ग बनाने का मार्ग प्रशस्त किया है ।

23.07.2014

* **SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE)** : Development and empowerment of scheduled castes (SCs), Scheduled Tribes (STs), Other Backward Classes (OBCs), Minorities, Disabled and other Social Groups in order to bring them at par with the rest of society is a commitment enshrined in the Constitution. The SCs number 166.64 million (16.2 per cent) and minorities 189.4 million (18.42 per cent) according to the 2001 census.

Continuance of offences of atrocities against members of Scheduled Castes and Scheduled Tribes and low conviction rate of cases under the PoA Act, in most of the States, is a matter of concern. Cases ending in acquittal also need to be reviewed and appeals filed in superior courts, wherever required.

Most of the states find it difficult to meet the commitment of non-Plan liability because of resource constraints. This is a serious problem because not only will the coverage of the scheme increase every year but the rates of scholarships are also likely to be increased periodically. A suitable mechanism needs to be put in place to ensure timely allocation of funds by the Centre to the states and disbursement of scholarships by the states each month from the beginning of the academic year.

Various evaluation studies conducted by various reputed Social Science institutions have suggested that increase in the maintenance allowance be linked with the movement of the consumer price index for industrial workers; special incentives be given to the staff of educational institutes; the eligibility criterion of annual income of parents be raised; and rented rooms be provided to outstation students who do not get hostel facility etc. As the scheme has been found to be making a significant impact on the educational attainment of SCs, the reports have recommended that this benefit should be extended to some other economically backward communities, including minority.

There is a need to the enhance the opportunities to SC and ST students to pursue higher studies especially M.Phil and Ph.D in view of the changing

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

economic and labour market scenario demanding higher qualification for senior placements/jobs. To this effect a national fellowship scheme for SC and ST students needs to be formulated and expeditiously operationalized/implemented.

I request to earmark at least 15% of SCA funds on skill development programmes by all the States/UTs. The scheme of Pre-matric scholarships for children of those engaged in unclean occupations needs a rethinking as the amount offered is not sufficient. This would encourage education among the underprivileged section of manual scavenging community.

Education is the basic requirement and the most effective instrument of social empowerment. Effective implementation of the Centrally sponsored scheme of Post-Matric Scholarship (PMS) to SC students involving 100 per cent financial assistance to states need to be increased.

The scheme of coaching for SCs, OBCs and other Weaker Sections is being implemented as a Centrally sponsored scheme through states, Union Territories and non government organizations to provide pre-examination training to students to enable them to compete in the civil services and other competitive examinations should be organized in a better way in Block level to spread the awareness and benefit of the scheme.

In Odisha, the Central share capital was released last time during 1996-97. Further share capital need to be released urgently.

As agriculture is the main occupation of SCs and STs, there is an urgent need for land reforms, besides providing irrigation facilities and developing and the suitably for cultivation.

There are several SC settlements that are located on the outskirts of the main habitations and are segregated from them. Many of these SC settlements do not have access to basic services such as safe drinking water, approach roads, health facilities, sanitation, etc. Efforts are, therefore, needed to ensure that all the marginalised and deprived settlements, especially in the remote and inaccessible areas, are provided with the basic services.

23.07.2014

It is necessary to involve the corporate sector and NGOs to complement the government's efforts to ensure the welfare and development of disadvantaged groups. CSR activities of local industries should be channelized in this direction to harness ground level developmental goals.

Due to the changing demographics and socio-economic scenario, the numbers of the older population will increase. An Action Plan to deal with elder citizens need to be formulated on priority to be executed at Gram Panchayat level so as to spread awareness at grass root level.

23.07.2014

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Sir, what is going to happen if it exceeds six 'o' clock? You suspend the Rule under 388 or use your residuary power under Rule 389. We have extended the time of the House many times.

HON. CHAIRPERSON : There is a Guillotine.

... (*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : You have got powers. You can use the residuary powers and let us postpone it by one hour. Heaven is not going to fall. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: We are following only that has been decided by the Business Advisory Committee.

... (*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : You have got ample powers. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Those who are interested to lay their written speeches, they can do so. It is permitted.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shri Udit Raj.

23.07.2014

DR. UDIT RAJ (NORTH WEST DELHI): Hon. Chairperson, our hon. Finance Minister has just presented the Budget. The allocation made by him in the Budget for SCs in the Scheduled Castes Plan Budget is Rs.50,548 crore and for Scheduled Tribes the allocation is Rs.32,387 crore. This works out to be 8.79 per cent whereas it should be around 16 per cent. मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करूँगा कि यह लगभग 16 परसेंट होना चाहिए और शैड्यूल्ड ट्राइब्ज़ के बारे में 7.5 परसेंट होना चाहिए। मैं इस पर बाद में आऊँगा लेकिन जो सबसे बड़ी चिन्ता की बात है, हो सकता है कि अधिकारियों की वजह से गड़बड़ी हुई है, वह यह है कि अगर आप पेज नं. 316 देखें तो इसमें जो 50 हजार करोड़ रुपये है which is going to be spent for SCs and STs, now it seems that it is not going to be spent by the Central Government. It is going to be spent by the States and UTs. मैं दो-तीन फिगर्स आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहूँगा। पोस्ट मैट्रिक स्कॉलरशिप जो 2012-13 में 1654 करोड़ हुआ करती थी, वह सैन्ट्रल गवर्नमेंट मिनिस्ट्री ऑफ सोशल जस्टिस के हैड के अंदर होती थी। यही अमाउंट इस बार जो स्टेट एंड यूटी प्लान में चला गया है 1499 करोड़। यह समझ में नहीं आ रहा है कि यह पैसा स्टेट गवर्नमेंट को ट्रांसफर किया जाएगा, गवर्नमेंट इसको खर्च करेगी या सैन्ट्रल गवर्नमेंट इंप्लीमेंट करेगी। अगर थ्रू स्टेट गवर्नमेंट इंप्लीमेंट करें तो पहले से ऐसा चला आ रहा है। लेकिन पहले भी अटैम्ट किया गया था कि यह मनी स्टेट को ट्रांसफर किया जाना चाहिए। मंत्री महोदय से मैं जानना चाहूँगा कि क्या यह पैसा स्टेट को दिया जा रहा है? We do not have faith in many of the State Governments. ये तमाम जो राज्य सरकारें हैं, फ्यूडल हैं, एंटी दलित भी हैं। उत्तर प्रदेश में आप देख सकते हैं कि एंटी रिज़र्वेशन का काम सोशल और पोलिटिकल आर्गनाइज़ेशन करते हैं लेकिन वहाँ की सरकार ने किया है। How can we have faith in them? उनमें हमारा कोई विश्वास नहीं है। इसलिए यह पैसा सैन्ट्रल गवर्नमेंट की मिनिस्ट्री ऑफ सोशल जस्टिस एंड एंपावरमेंट के थ्रू ही जाना चाहिए।

Similarly, there is a machinery for implementation of protection of Civil Rights, 1955 यह पहले 97 करोड़ था। हालांकि कुछ जगह अमाउंट कम भी किये हैं। जैसे गल्स होस्टल्स में पहले के बजट के हिसाब की तुलना में इस बार कम हुआ है। उसी प्रकार पोस्ट मैट्रिक स्कॉलरशिप में भी अमाउंट कम हुआ है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूँगा कि अगर बहुत ज़्यादा न बढ़ाएँ तो देखें क्योंकि पिछले वर्ष की तुलना में महंगाई भी बढ़ी है। इसको एनहैन्स करने की कोशिश करिये। इसी तरह से ओबीसी के साथ भी हुआ है। ओबीसी का भी जो बजट है, पहले मिनिस्ट्री ऑफ

23.07.2014

सोशल जस्टिस एंड एंपावरमेंट के थ्रू इंप्लीमेंट होता था। यही पैटर्न उसमें भी दिखाया गया है। It is likely that the officers have misled. Of course, we know what the bureaucracy does. I was part of the bureaucracy.

मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि यह पहले जैसा होना चाहिए न कि यह पैसा राज्यों को दिया जाना चाहिए। मैं एक बात ओबीसी कमीशन के बारे में कहना चाहूंगा। OBC Commission is toothless. OBC Commission has to be empowered like SC, ST Commissions. I would request the hon. Minister of Social Justice to do that. I would suggest one thing. यह पैसा कम है, लेकिन जब यह पैसा भी जाता है तो यह मिसयूटीलाइज़ होता है, डायवर्ट होता है और जब रोड बना दी जाती हैं तो यह कहा जाता है कि 16-18 परसेंट दलित भी इसको इस्तेमाल करते हैं। That is not meant as Special Component Plan. लगभग पौने छः करोड़ का प्लान बजट है और 12 करोड़ रुपये का नॉन प्लान बजट है। नॉन प्लान बजट बढ़ता जा रहा है और प्लान बजट में जो परसेंटेज दिया जा रहा है, It is not adequate. इसे 95 करोड़ रुपये होना चाहिए था, जो कि आज पचास हजार करोड़ रुपये है। यह हमारी सरकार की कोई गलती नहीं है। अभी हमारे माननीय सदस्य कह रहे थे कि यूपीए की सरकार ने यह किया था, वह किया था, हमारी सरकार उसको ठीक करेगी। मोदी जी ने कहा था, My destiny is to do what could not be done. हमारे प्रधानमंत्री जी ने 2 मार्च को लखनऊ में कहा था कि आने वाला दशक दलितों, पिछड़ों और आदिवासियों का है। मैं समझता हूँ कि ऐसा होगा। लेकिन हमारे सामने बैठे मेरे साथियों ने 55 साल तक इस देश में राज किया है, आज तक हमें इस काबिल नहीं बनाया है कि बिना रिज़र्वेशन इस संसद में हम घुस सकें, विधान सभा में घुस सकें। यह आपने हमें दिया है। पिछले दस साल में कांग्रेस ने कुछ नहीं किया। इसके पहले वाजपेयी जी की सरकार में तीन संविधान संशोधन हुए थे।... (व्यवधान)

23.07.2014

***श्री बहादुर सिंह कोली (भरतपुर) :** भारत देश की लगभग 70 प्रतिशत जनसंख्या गांवों में निवास करती है तथा भारत कृषि प्रधान देश होने के कारण इस देश के विकास में सड़कों का निर्माण बहुत महत्वपूर्ण है । इस देश में करीब 65-70 प्रतिशत माल एवं 80 प्रतिशत यात्रियों के आवागमन का एकमात्र साधन सड़क मार्ग है ।

माननीय वाजपेयी जी के शासन-काल में प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना लागू कर एक कीर्तिमान स्थापित किया था आज उसी की देन है जो आज देश में ग्रामीण क्षेत्र की तरक्की हुई और यह आगे बढ़ रहा है । माननीय वाजपेयी जी द्वारा सड़कों और राजमार्गों के विकास हेतु जो कदम उठाए गए थे मैं उनकी प्रशंसा करता हूँ ।

अब दुबारा माननीय प्रधानमंत्री श्री मोदी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार बनी है तो लगता है वाजपेयी जी के सपनों को पूरा करने के लिए श्री मोदी जी के नेतृत्व में सड़क एवं परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी कृत संकल्प दिखाई दे रहे हैं । माननीय मंत्री जी के प्रयासों से ऐसा लग रहा है कि अब हमारे देश में अच्छी किस्म की सड़कों का निर्माण कराया जाएगा । माननीय वाजपेयी जी द्वारा जो राष्ट्रीय राजमार्गों को 4-लेन में परिवर्तित कराए जाने की योजना शुरू की थी । माननीय मंत्री जी उनके सपनों को साकार करने के लिए प्रयासरत है । इन प्रयासों के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास में कम से कम बाधा उत्पन्न हो इसके लिए मंत्री जी ने नियमों को लचीला बनाने का सुझाव दिया है वह बहुत ही सराहनीय है ।

मैं अब निवेदन करना चाहूंगा कि राजस्थान में 9 राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किए गए थे । इनमें से ऊंचा नगला से खान व धौलपुर राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 123 मेरे संसदीय क्षेत्र में आता है । जिसकी लंबाई करीब 60.15 कि.मी. है । इस सड़क मार्ग की स्थिति बहुत खराब है । इस मार्ग में गड्ढे हो जाने के कारण आए दिन दुर्घटना होती रहती है । इससे आम-जन को बहुत ही परेशानी होती है । अतः आप इसके रख-रखाव के लिए बजट आवंटित करने के साथ ही राजस्थान में भारत सरकार द्वारा घोषित 9 राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव के लिए बजट आवंटित कराए जाने की मांग करता हूँ जिससे आम-जनता को लाभ मिल सके ।

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): Mr. Chairman, Sir, the Ministry is of utmost importance considering the subjects being dealt by it. For example, it takes care of the welfare of the Scheduled Castes, Scheduled Tribes, OBCs and Minorities. It also caters to the welfare of the disabled people, elderly people and victims of substance abuse. These subjects have a bearing on the society.

There are some important Corporations aimed at development of Scheduled Castes, Scheduled Tribes and Safai Karmacharis. I would request the hon. Minister to ensure that these Corporations function commendably as to serve the purpose for which they are set up.

I am really happy to find that financial assistance and support services are extended to victims of rape. I welcome it wholeheartedly with a rider that the financial assistance of Rs.3 lakh that is being given at present should be enhanced to Rs.5 lakh in case of aggravated rape, so that the affected woman fights back to restore her life. It would not only help her to live her life with dignity but also to lead a normal life thereafter.

Coming to the specifics of the Demands of the Ministry, I would like to state that a sum of Rs.5,723 crore has been the revised budget but the total budget proposed for 2014-15 is only Rs.6,212 crore, roughly an increase of Rs.500 crore. I do not think this hike in budget of the Ministry is enough considering the wide range of subjects being dealt by it and that too of underprivileged and disadvantaged sections like SCs, STs and OBCs.

Those who violate the law when it comes to the disability should be taken to task. More grants should also be given to Disability Rehabilitation Centres so that those with disability feel that they are not neglected by the society and the government.

With more and more people taking to drugs for various reasons, there is an urgent necessity to attend to this specific matter. I would urge the Government to come up with more De-Addiction Centres. This is the need of the hour. Youth should be shown the right path to life. It is always better to stop them

23.07.2014

from becoming addict to drugs, but once became victims, efforts should be made with all seriousness to bring them back to normal life. As this Ministry is dealing with de-addiction centres, I request the Minister to give utmost importance to this and treat them with all attention and care it requires.

I would like to highlight some of the extraordinary work done by the West Bengal Government, under our leader, Kumari Mamata Banerjee, within a span of just three years, without much help from the UPA-II Government. For example, for minorities, lakhs of scholarships and stipends were distributed; so also, loans were distributed; bi-cycles were distributed to girl students and houses were also constructed under Economically Weaker Section Scheme, namely *Geetanjali Prakashana Own Land Own Home*. For the backward classes, lakhs of scholarships were distributed; book grants were given; hostels were provided; and bi-cycles were distributed. These could be achieved only with the visionary bend of mind of our leader, Kumari Mamata Banerjee, who wanted to ensure that the lot of poor and downtrodden are not left behind when we move ahead towards growth and development.

Urgent attention of the Ministry is also needed for removing the discrimination against Scheduled Castes, Scheduled Tribes, OBCs and other minorities. We come across such incidents almost every day in the print media. This has to be stopped. Otherwise, how can we say that we are a developing country and making great strides in every conceivable field?

With these words, I conclude.

23.07.2014

***श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण (दिंडोरी) :** भारत के पास विश्व का सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है। इसलिए माननीय प्रधानमंत्री मोदी जी ने इस काम के लिए एक योग्य प्रतिनिधि, श्री नितिन गडकरी जी को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के लिए चुना है। इस बजट में 34 से 40 हजार करोड़ रुपये, सड़क परियोजनाओं के लिए उपलब्ध कराए हैं। यह बड़ी उपलब्धि है। राजमार्गों को चौड़ा करना लेकिन पेड़ों की कटाई नहीं की जाएगी, ऐसी तकनीक लाई जा रही है जिससे पेड़ों को खोद कर दूसरे स्थान पर लगाया जाएगा। गुजरात में इसका सफल प्रयोग हो चुका है।

मेरा क्षेत्र दिंडोरी गुजरात की सीमाओं से लगा हुआ है। वहाँ से आने वाले राज्य महामार्ग (स्टेट हाइवे) वांसदा (गुजरात)-बर्डीपाडा-सुरगाणा-बोरगांव-अभोना-कलवण-देवला-उमराने-मनमाड-नांदगांव-औरंगाबाद, इसकी लंबाई लगभग 315 किलोमीटर है, और बघई(गुजरात)-सापूतारा(गुजरात)-वणी-पिम्पल्गांव-निफाड-हिवरगांव-वावी-सामड़े-काकडी-शिर्डी, इसकी लंबाई लगभग 225 किलोमीटर है, इन दोनों राज्य महामार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग(नेशनल हाइवे) में परिवर्तित करना समय की मांग है। राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना के तहत तैयार अधिकांश सड़कें समयावधि से पहले खराब हो जाती हैं। उन सड़कों की पहचान करके उनके ठेकेदारों को दोषी साबित होने पर उनके विरुद्ध कड़क कार्रवाई की जरूरत है।

मेरे क्षेत्र दिंडोरी में केंद्रीय रोड फंड(सीआरएफ) की अत्यावश्यकता है क्योंकि मेरा क्षेत्र आदिवासी है। इसलिए यहाँ पर विकास होना बहुत जरूरी है। वणी-धोडाम्बा-वडालीभोई-जोपुल-भोयेगांव, मालेगांव-नांदगांव-औरंगाबाद, येवला-पारेगांव-नीमगांवमढ-महालेखड़ा-भींगरे-नेउरगांव-जलगांव नेउर, सुरगाणा-बाल्हे-ननाशी-गोलशी-फाटा, सुरगाणा-आंबाठा-खुंटविहीर-पिंपलसोंड-हडकंडसोंड, जोपुल-पालखेड- दिंडोरा, श्रीभुवन-साबरदरा-रोकडपाडा मार्गों से सफर करना बेहद मुश्किल रहता है। इसलिए केंद्रीय रोड फंड में तुरंत पैसा उपलब्ध करवाने की आवश्यकता है।

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

***SHRI V. ELUMALAI (ARANI):** Hon'ble Chairman Sir, I thank Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu *Puratchithalaivi* Amma, for permitting me to take part in the discussion on demand for grants pertaining to Ministry of Social Justice and Empowerment. Hon'ble Amma is the living almighty and the General Secretary of AIADMK. All the programme meant for welfare of Scheduled Castes, Scheduled Tribes, Other Backward Classes, senior citizens, downtrodden and oppressed people are being implemented by Hon'ble Amma in Tamil Nadu. Particularlry, for the welfare of students belonging to SCs and STs and OBCs, Hon'ble Amma inaugurated Scouts and Guides mission at a cost of Rs.1.14 crore. Tube lights, fans and drinking water facilities are provided in 1096 Adi Dravida Welfare Schools in Tamil Nadu. Yoga training is being provided to them at a cost of Rs.16.80 crore. Sports competitions, Humanitarian week celebrations, community feasts and several progressive programmes are being implemented by Hon'ble Amma. All the students particularly SC and ST students are provided free and quality education in Tamil Nadu. Hon'ble Amma while announcing various measures in Tamil Nadu Legislative Assembly has allocated Rs.14,000 crore for department of education. All the students are given chappals, textbooks, uniform dresses, midday meal, bicycles and laptops free of cost. Besides scholarships, educational assistance of Rs.5000 and constant encouragement are provided to pursue further higher studies. Hon'ble Amma is the champion of social justice. Young women who studied upto 12th standard are provided 4 grams of gold and Rs.25,000 and those who studied up to diploma and degree level are provided four grams of gold and Rs.50,000 as marriage assistance. Hon'ble *Puratchithalaivi* Amma has opened Amma Unvagam-a canteen facility, first of its kind in the country for providing food at cheaper costs to poor people. People from other parts of the country and abroad have shown keen interest in starting Amma Unavagam in their places after witnessing its success. As an exemplary

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil.

23.07.2014

service to social justice and empowerment, Hon'ble Amma has implemented mid day meal scheme in all the temples of Tamil Nadu. Taking into view the future of the people, Hon'ble Amma has started rain-water harvesting in Tamil Nadu. This scheme is being followed in Gujarat taking inspiration from Tamil Nadu.

Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modi has acknowledged and appreciated the efforts of Hon'ble Puratchithalaivi Amma. Fisherman in Tamil Nadu belong to Other Backward Classes. These fishermen can earn their livelihood only by way of fishing. Under the agreements of 1974 and 1976, Kachaththeevu was handed over to Sri Lanka and these innocent Tamil fishermen are being attacked and arrested by Sri Lankan Navy every day in international sea waters. Hon'ble Amma has been continuously writing letters to Hon'ble Prime Minister in this regard. This request had fallen on deaf ears. It is unheard and unsolved. Hon'ble Amma has objected to installation of floating buoys at the international boundary in sea waters. Kachaththeevu should be got back from Sri Lanka. This is the permanent solution. Kachaththeevu should belong to Tamil Nadu as it was in the past. My parliamentary constituency has six assembly constituencies. People of my constituency are dependent on agriculture and weaving. Infrastrucutre facilities should be developed. A silk park should be set up in Arani to protect the interest of weavers. Moreover they should be allowed to fix the price for their products and sell them.

23.07.2014

***डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद) :** मैं प्यारे प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का आभारी हूँ कि उन्होंने अपने पहले वक्तव्य में दलितों, वनवासियों, पिछड़े एवं गरीबों के लिए सरकार की प्रतिबद्धता दिखाई है। मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि माननीय श्री अटल जी के नेतृत्व वाली एनडीए सरकार ने बाबा साहेब अंबेडकर ने जहाँ अंतिम श्वास ली थी, उस 26, अलीपुर रोड, नई दिल्ली को राष्ट्रीय स्मारक घोषित किया था। एनडीए सरकार ने उस निजी संपत्ति को खरीदकर राष्ट्रीय स्मारक घोषित किया था मगर उसके बाद यूपीए सरकार ने इसमें कोई प्रगति नहीं की है। मैं मंत्रालय से निवेदन करता हूँ कि 26, अलीपुर रोड, नई दिल्ली पर राष्ट्रीय स्मारक बने। मैं प्रधानमंत्री एवं वित्त मंत्री का आभारी हूँ कि जनरल बजट में एससी-एसटी के लिए 50 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। मेरी मांग है कि दलितों के कल्याण की योजनाओं के साथ डॉ. बाबा साहेब अंबेडकर का नाम जोड़ा जाए। वनवासी कल्याण योजना बनबंधु के लिए मैं सरकार का आभारी हूँ। मेरी मांग है कि पदोन्नति में आरक्षण के लिए संसद में जल्दी बिल लाया जाए। मेरी यह भी मांग है कि एससी-एसटी एट्रोसिटीज बिल, जो स्टैंडिंग कमेटी के पास भेजा गया है, उसे शीघ्र ही पारित किया जाए। मेरा निवेदन है कि जनरल बजट में एससी-एसटी के लिए और भी ज्यादा आबंटन हो। मेरी मांग है कि कांट्रैक्टुअल जॉब्स और ऑउटसोर्सिंग पर रोक लगाई जाए क्योंकि उससे सांविधानिक आरक्षण पर प्रतिकूल असर पड़ता है।

* Speech was laid on the Table

23.07.2014

SHRI LADU KISHORE SWAIN (ASKA): Sir, I am thankful to you for having given me a chance to speak in this august House for the first time. Sir, we are discussing a comprehensive subject which covers poor, downtrodden, Scheduled Castes, Scheduled Tribes, disabled and persons belonging to weaker sections of society.

Sir, after 67 years of Independence, we have thought of social justice for the poorest and downtrodden people as also the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. In this country, a layman can show with his finger that this is the house of a *dalit* and it would be right. So, this is the condition of the neglected people of this country.

The Members of this august House know that the nation is full of diversified system of caste, class, race, culture, language, ethnicity, etc. and that also varies from State to State. For example, as per the latest Census, the Scheduled Tribes population constitutes 8.6 per cent of the total population of the country whereas in Odisha, the percentage of such population is 23 per cent. Eight districts out of 30 districts are having more than 50 per cent Scheduled Tribe population.

I would like to inform this august House that with the able and dynamic leadership of hon. Chief Minister, Shri Naveen Patnaik, a plethora of State-owned Plan Schemes and Programmes have been initiated for all round development of our tribal people. To cite one such instance, in spite of negligent attitude of the Central Government towards KBK region, the implementation of Biju KBK Yojana has not only helped people of these tribal concentrated districts but has also immensely supported the livelihood base for their sustenance. But the initiative of the State Government alone is not enough. Hence, I have to request the Central Government to assist this poor State in this regard.

The Scheduled Castes population constituted 16.6 per cent of the total population and in Odisha, the share of such population is 9.2 per cent. So, we

23.07.2014

need more assistance for raising the standard of living of the poor people in our State.

Sir, I know that you will not allow me to vent all my feelings but I just want to cite two examples only to inform the hon. Members of this House as also the Government how the social justice is not reaching to every corner of this country. Twenty-five days back, a girl child of my Constituency, Aska, asked her father to give her Rs.10 to purchase paper and pencil but her father, a poor Scheduled Caste daily labourer could not afford to give her Rs.10 and his daughter committed suicide. So, this is the situation even after 67 years of Independence. Therefore, the system should be changed to protect the lives of poor people.

23.07.2014

* **DR. SATYA PAL SINGH (BAGHPAT)** : The Baghpat Lok Sabha constituency is having the worst conditions of the roads, rising unemployment and high rate of crime in the area. The area which was the best about 40 years back around Delhi it has become the most backward area today. It is only area which does not having national highway passing through it. I, therefore, request the hon'ble Minister of Highways to kindly give an approval to a National Highway starting from Delhi to Yamunotri on the bank of river Yamuna where land is not a problem. The National Highway if constructed will lead to the deepening and cleaning of the Yamuna river, development of waterways and water sports, and will be an ideal place for a smart new city near Delhi. The depth of the city will be 18 by 35 kilometers as compared to Nodia having 11 by 22 kilometers.

The project of National Highways and attendant development will create jobs for millions of people. During the tenure of Shri Atal Behari Vajpayee there was a proposal of declaring Delhi-Yamunotri Highways as National Highways. However, in Uttar Pradesh it remained a State Highway while Uttrakhand got the National Highway.

I shall, therefore, be grateful if the Hon'ble Minister of Surface Transport and Highways could kindly give approval to this National Highways at the earliest and oblige the electorate of Baghpat Lok Sabha constituency.

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

***साध्वी निरंजन ज्योति (फतेहपुर):** मेरे संसदीय क्षेत्र फतेहपुर, उत्तर प्रदेश एवं आस-पास के जनपदों आदि में वरिष्ठ नागरिकों के लिए 24 घण्टे हेल्पलाइन की स्थापना की आवश्यकता है। वृद्ध माता-पिता और वरिष्ठ नागरिकों के कल्याण के लिए जागरूकता और रख-रखाव आज की जरूरत है। गाँवों में वृद्धों की हालत बहुत दयनीय है। बड़ी मुश्किल से दो वक्त के भोजन का जुगाड़ हो पाता है।

प्रत्येक जिले में नशाबन्दी के लिए शिक्षा कार्य को तेजी के साथ चलाने की आवश्यकता है। सड़कों, चौराहों पर भीख माँगने वाले व्यक्तियों को चिन्हित कराकर उनके पुनर्वास पर गंभीरता से कदम उठाने की जरूरत है।

किन्नरों के लिए भी रोजगार की योजनाएं बनाकर उन्हें लागू करने की आवश्यकता है। सामाजिक सुरक्षा सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए जो स्वैच्छिक संगठनों को सहायता दी जा रही है, उन पर कड़ी निगरानी की भी आवश्यकता है।

विकलांगों के लिए दीनदयाल पुनर्वास योजना के अंतर्गत फतेहपुर में कैम्प लगवाकर सहायक यंत्रों तथा उपकरणों का वितरण, शारीरिक रूप से विकलांग लोगों को रोजगार एवं पुनर्वास का लाभ सुनिश्चित कराया जाए तथा छात्रवृत्तियां सभी को मिलना सुनिश्चित कराया जाए।

नदियों के किनारे सदियों से साग-सब्जी उगाकर, मछली पकड़कर, मोरंग बालू निकालकर अपना एवं अपने परिवार का भरण-पोषण करने वाले लोगों की स्थिति आज बहुत दयनीय हो गयी है। कारण, सरकार ने जमीनें छीन ली हैं। बालू मोरंग के पट्टे माफियाओं के हाथ में चले जाते हैं इसलिए इनके पास मजदूरी के सिवाय कोई दूसरा काम नहीं है। इन सभी लोगों के आर्थिक, सामाजिक, शैक्षिक उत्थान के लिए लंबे समय से यह मांग चली आ रही है कि निषाद, केवट, बिन्द, कश्यप, कहार, राजभर, वाथम, महुआ, मांझी, तुरहा, प्रजापति, गौड़, भर और धीपर आदि जातियों को उत्तर प्रदेश में अनुसूचित जाति की श्रेणी में शामिल कर लिया जाए किन्तु अभी तक कोई सकारात्मक परिणाम सामने नहीं आ सके हैं। इनके सम्पूर्ण विकास के लिए उक्त सभी जातियों को यथाशीघ्र अनुसूचित जाति की श्रेणी में शामिल करने की तुरन्त आवश्यकता है।

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

पिछड़ी जातियों के कल्याण के लिए जो अनुदान स्वैच्छिक संगठनों को दिया जाता है, उसे जरूरतमंद तक पहुँचाना सुनिश्चित कराया जाए। मेरे जनपद को भी इसका लाभ पहुँचाया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के प्रत्येक सरकारी, अर्द्ध सरकारी, मान्यता प्राप्त इण्टर कालेजों, महाविद्यालयों में गाँवों से आकर शिक्षा ग्रहण करने वाले सभी छात्र और छात्राओं के लिए छात्रावास के तुरंत निर्माण की आवश्यकता है। इसे यथाशीघ्र पूरा कराया जाए।

आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों के लिए सभी को छात्रवृत्ति दी जाने की आवश्यकता है। फतेहपुर, बांदा, महोबा, हमीरपुर, जालौन, झांसी, ललितपुर, कानपुर देहात में अस्वच्छ व्यवसाय में कार्यरत व्यक्तियों के बच्चों के लिए छात्रवृत्ति सुनिश्चित करायी जाए।

प्रधानमंत्री आदर्श ग्राम योजना के अंतर्गत फतेहपुर को शामिल किया जाए। फतेहपुर जनपद की सभी तहसीलों में वृद्धावास खोलने की तुरन्त आवश्यकता है। गाँवों, कस्बों के सम्मानित वरिष्ठ नागरिक बिना आवास, दवा के अपना जीवन जी रहे हैं। परिवार के लोग कभी-कभी लोकलाज के भय से उनकी सुध लेते हैं। उनके रहने, खाने-पीने एवं इलाज आदि की सुविधाओं से युक्त वृद्धावास यथाशीघ्र खुलवाने की व्यवस्था करायी जाए।

समाज के कमजोर, जरूरतमंद व्यक्तियों को जनपद फतेहपुर, बांदा, महोबा, हमीरपुर, जालौन, झांसी, ललितपुर (उत्तर प्रदेश) में चिन्हित कराकर सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय द्वारा दी जा रही सभी योजनाओं का लाभ उन तक पहुँच सके, ऐसी व्यवस्था सुनिश्चित कराई जाए।

अतः मेरा अनुरोध है कि उक्त मांगों को सामाजिक न्याय एवं अधिकारिता मंत्रालय की अनुदान मांगों में शामिल कर जनता को इनका लाभ दिलवाने की कृपा करें।

23.07.2014

***श्री कौशल किशोर (मोहनलालगंज) :** सामाजिक न्याय के मुद्दे पर मैं सरकार व सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। अनुसूचित जाति व जनजाति की स्कॉलरशिप अधिकतर पढ़ने वाले छात्र-छात्राओं को उपलब्ध नहीं होती है। पिछड़ी जातियों के सभी छात्र-छात्राओं को भी स्कालरशिप नहीं मिल पा रही है। यदि केंद्र सरकार प्रदेश सरकार को स्कॉलरशिप का धन उपलब्ध करायेगी व वितरण करायेगी, तो प्रदेश की सरकारें क्या करेंगी, इसके बारे में कुछ कहा नहीं जा सकता है।

उत्तर प्रदेश की सरकार सामाजिक न्याय विरोधी सरकार है। उत्तर प्रदेश की वर्तमान सरकार दलित विरोधी व अन्य पिछड़ा वर्ग विरोधी है। उत्तर प्रदेश में दलित विधवाओं, विकलांगों व वृद्धावस्था पेंशन की राशि बहुत ही कम है, यह दस प्रतिशत से भी कम दी जा रही है। वरिष्ठताक्रम में पदोन्नति में आरक्षण का उत्तर प्रदेश सरकार बहुत शत्रुता से विरोध कर रही है। इसके कारण उत्तर प्रदेश में तमाम दलित जाति के अधिकारियों व कर्मचारियों को वरिष्ठताक्रम में पदोन्नति नहीं मिल पायी है और उनके साथ सामाजिक न्याय नहीं हुआ है। महोदय, हम आपके माध्यम से सरकार से मांग करते हैं कि निम्नलिखित मांगों को शीघ्र पूरा किया जाए।

एससी एसटी को वरिष्ठताक्रम में सरकारी सेवाओं में पदोन्नति में आरक्षण देने हेतु लोक सभा में संविधान संशोधन विधेयक पारित करवाकर एससी, एसटी कर्मचारियों व अधिकारियों को हमेशा के लिए न्याय दिया जाए।

एससी, एसटी व अन्य पिछड़े वर्ग के सभी छात्र-छात्राओं को स्कॉलरशिप की राशि बढ़ाकर उपलब्ध करायी जाए। एससी, एसटी व अन्य पिछड़े वर्ग की विधवाओं, विकलांगों व वृद्धों को पेंशन की धनराशि बढ़ाकर सभी को उपलब्ध करायी जाए। विदेशी व देशी बहुराष्ट्रीय कंपनियों में दलितों व अन्य पिछड़े वर्ग के लोगों को आबादी के अनुपात में आरक्षण सुनिश्चित कराने हेतु कानून बनाया जाए। प्राइवेट, आईआईटी, इंजीनियरिंग कॉलेज, मेडिकल कॉलेज व डिप्लोमा संस्थानों में भी एससी, एसटी व पिछड़े वर्ग का आरक्षण छात्र-छात्राओं को दिया जाए।

23.07.2014

PROF. A.S.R. NAIK (MAHABUBABAD): Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Demand for Grant relating to the Ministry of Social Justice. This is a very broad subject and broad area but you have given a very little time to speak on this subject.

Anyhow, the concept of social justice is a revolutionary concept which provides meaning and significance to life and makes people live with dignity in the society. Social justice is the central issue of present day's aspirations of the people of this country.

The Constitution of India has promised to all its citizens social justice, economic justice and political justice. The founding fathers of our Constitution have incorporated several provisions relating to social justice both in the Fundamental Rights and the Directive Principles of State Policy. The successive Governments passed various Acts such as Protection of Civil Rights, Prevention of Atrocities against Scheduled Castes and Scheduled Tribes, etc. For protecting their rights, there is also Scheduled Castes and Scheduled Tribes Commission and other national advisory bodies are also there.

For example, in the erstwhile State of Andhra Pradesh there was no Chairman for the Commission on the Scheduled Castes and Scheduled Tribes for the last five and half years. That is the fate of the persons belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in that particular State.

The Ministry of Social Justice and Empowerment, Government of India is taking certain initiatives for implementation of the provisions in the law for achieving social justice. To name a few of them, they have taken up programmes pertaining to the Scheduled Castes, socially and educationally backward classes, denotified tribes, economically backward classes and senior citizens, but unfortunately all these schemes intended for these people are not yielding the desired results and are not meeting the expectations of these people.

The people belonging to the Scheduled Tribes have historically suffered. For instance, there have been continuous attacks and atrocities committed on these

23.07.2014

suppressed and oppressed communities in all these years by ignoring the concept of social justice. A sum of Rs. 25,000 crore have been allocated for the development of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes under the SC/ST sub-Plan but in most of the States, the State Governments are not utilising the funds for the development of the people belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes but are in stead diverting them for construction of flyovers and buildings. But I would like to submit here that within one and a half months of our State being formed, our leader Shri Chandrasekhar Rao has taken some innovative programmes for the development of the tribals. He has started a scheme under which a village with a population of 500 people belonging to Scheduled Tribes will have a Gram Panchayat. It is a very important programme. I would like to put it as a suggestion to the Central Government for their consideration.

23.07.2014

*डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : सामाजिक न्याय एवं आधिकारिता मंत्रालय की डिमांड पर चर्चा हो रही है पूर्व में भी एनडीए की सरकार के समय काफी कार्य हुआ था माननीय अटल जी की पहल पर प्रमोशन संबंधी तीन वापिस किए गए जिसकी अनुसूचित जाति समाज में काफी सराहना की गई थी अभी भी हमारी सरकार ने समाज के इन वर्गों के कल्याण के बारे में काफी अच्छे प्रयास किए हैं किंतु बैकलॉग को भरने के लिए सभी विभागों में पहल की आवश्यकता है वह पैसा जो इनकी बस्तियों के विकास के लिए जाता है, उसकी मॉनिटरिंग की भी जरूरत है इनके बच्चों के उच्च अध्ययन के लिए निजी महाविद्यालयों में भी डाक्टरी और इंजिनियरिंग की शिक्षो हेतु आर्थिक मदद एवं फीस में सहायता की आवश्यकता है अनुसूचित जाति कुछ राज्यों में एस.सी में आति है किंतु सभी राज्यों में नहीं जैसे धोबी जाति मध्य प्रदेश में भोपाल, सीपौर जिलों में एस.सी. में आती है किंतु प्रदेश के बाकी जिलों में नहीं तथा देश में भी सभी राज्यों में नहीं इसी तरह खटीक जाति भी मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, राजस्थान, पंजाब, हरियाणा, दिल्ली, उत्तराखण्ड हिमालय में अनुसूचित जाति में आती है किंतु देश के बाकी राज्यों में नहीं आती अनुसूचित जाति के लोगों के बच्चों के आर्थिक सामाजिक शैक्षिक विकास के लिए अनुसूचित जाति की ऐसी सभी जातियों को देश के कुछ राज्यों में एस.सी में उन्हें पूरे देश में अनुसूचित जाति में शामिल किया जाना चाहिए

23.07.2014

* **SHRI B.N. CHANDRAPPA (CHITRADURGA):** I am grateful to our Congress President Shrimati Sonia Gandhiji and the Vice President, Shri Rahul Gandhiji for showering their blessings on me in selecting me as the candidate from the Chitradurga constituency of Karnataka. I am also thankful to my voters who have reposed faith in me by electing me as their candidate. I also express my gratitude to my seniors like Shri Mallikarjun Khageji, Shri K.H. Muniyappaji and Shri Siddaramaiahji for guiding me at every stage.

Our Constitution has mentioned about the development and empowerment of Scheduled Castes, Scheduled Tribes, Other Backward Classes, minorities, disabled and other social groups. There is a provision to bring them on par with the rest of the society. The Scheduled Castes constitute 16.2 per cent according to the 2001 census.

Education is the basic requirement and the most effective instrument of social empowerment. What we see is that there is a lot of problems created for releasing the grant that is given for running the resident school schemes for SCs and STs. Every time they are posted one or the other query. The system needs to be streamlined so that the NGOs who are running this scheme are not made to run every time for getting the clearance.

Secondly, the greatest problem that is there in our country and also in my constituency is that of unemployed graduates. This is resulting in their adopting various other means for their livelihood. I would urge the Government to give enough encouragement to the unemployed graduates.

I would request the hon. Minister to kindly call the meeting of MPs state wise to sort out the bottlenecks that are there. This would help the Ministry to function in an effective way.

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

***श्री हुक्मदेव नारायण यादव (मधुबनी) :** सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय की मांग पर चर्चा में कहना चाहता हूँ कि न्याय आएगा तब जब अन्याय मिटेगा। जन्म आधारित शोषण और अर्थ आधारित शोषण होते रहा है। दोनों विषमता को मिटाने के लिए कानून बनाया जाए। अन्य पिछड़े वर्ग और दलित समाज के लोगों को सम्पूर्ण न्याय दिलाने के लिए समता समाज का निर्माण किया जाए। उन्हें जो आरक्षण दिया गया है उसका अनुपालन नहीं हो रहा है। इसके लिए कानून बनाया जाए कि आरक्षण का अनुपालन नहीं करने वालों के विरुद्ध कानूनी कार्रवाई की जाए। विषमता के कारण का निदान किया जाए। खेती, नौकरी और व्यापार में से एक पेशा ही एक के पास रहे। न्यूनतम और अधिकतम सीमा निर्धारित कर आय को नियंत्रित किया जाए। एक और दस का अन्तर रहना चाहिए। अन्य पिछड़ा वर्ग आयोग को वही सभी अधिकार दिए जाएं जो अनुसूचित जाति, जनजाति राष्ट्रीय आयोग को प्राप्त है। पिछड़ा वर्ग राष्ट्रीय आयोग को सांवैधानिक दर्जा दिया जाए और आयोग को सशक्त बनाया जाए। अन्य आयोगों के जैसे ही इसे सारी सुविधा और अधिकार मिले। पिछड़ा वर्ग राष्ट्रीय आयोग का अध्यक्ष किसी सुविख्यात राजनैतिक एवं सामाजिक क्षेत्र के व्यक्ति को बनाया जाए तदनुसार कानून में संशोधन किया जाए। जाति तोड़ने के लिए अन्तर्जातीय विवाह को प्रोत्साहन दिया जाए तथा सुरक्षा दी जाए। सरकारी नौकरी और अन्य सरकारी सुविधा के लिए अन्तर्जातीय विवाह को अनिवार्य किया जाए। देश के करोड़ों, पिछड़े, दलित, निर्धर और निर्बल लोगों के प्रति आभार प्रकट करना चाहिए कि देश में पहली बार एक निर्धन और निर्बल तथा अति पिछड़ा वर्ग में जन्म लेने वाले व्यक्ति को प्रधान मंत्री चुना है और पूर्ण बहुमत दिया है। श्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में निर्बल और निर्धन वर्ग सबल, सशक्त और समृद्ध बनेगा

23.07.2014

***SHRI R. DHRUVANARAYANA (CHAMARAJANAGAR) :** I would like to express my views on the Demands for Grants discussions on Ministry of Social Justice and Empowerment. The country's actual inclusive growth involves effective implementation of social welfare schemes to empower the depressive community people.

We have more than 1.21 billion people in our country, out of which about 60% of the population constitutes Schedule Caste and other Backward Caste people. As a result, it is a primary duty for any government of this country to empower them through proper implementation of social welfare scheme.

Scheduled Castes population is 16.1% and Other Backward Classes population is about 45% and senior citizens population is about 7.5%. Today, these three community people are facing serious problems/challenges economically, socially and struggling every day to get the social justice. Unless government attains the proper attention towards these communities, welfare, growth of the country can't be achieved. Even today majority (more than 70%) of the people belonging to these communities are below poverty line.

The Governments, right from country's independence have given proper attention in terms of effective schemes like "Right to Land", "Right to Education", "Right to Food", "Enforcement of land ceilings", "Housing for landless labourers" and "Abolition of bonded labour".

In last 10 years, UPA government budget allocation for social justice and empowerment has increased by almost three times i.e. during 2009-10, budget allocation it was Rs.2,585 crore and in 2013-14 budget allocation it was 6,725.32 crore (increase of 11.93 percent over the previous fiscal). This shows the commitment of UPA government for the welfare of deprived communities.

But budget allocation of FY 2014-15 is 6,212.74 crore which is Rs.513 crore less than the previous year budget allocation. It shows that NDA government is not in favour of deprived class people but it is with super rich and

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

rich class people. This government is here not for the welfare of schedule castes and OBC's but for the welfare of rich people.

NDA government is least bothered on welfare of about 60% population of this country. It shows its dual standards on welfare of SC, OBC and Senior Citizens of this country.

Scheduled Caste community people are the most underdeveloped communities in this country. They have been denied from social justice, access to worship public places, access to clean water, access to education and are still suffering from atrocities against their women, and children's. Provide social justice, education and empowering them to be a part of main stream of this society is a primary job for every government of this nation.

Today, country is facing a major problem of increase in school drop outs. As per the recent survey about 40% (80 million) of India's children drop out of school before finishing 8th grade. In which 51% children's belong to Scheduled Castes (Dalits). This is not a good for any developing country. The root causes for increased dropout rates are many, like.

- Poor economic condition of families
- Poor infrastructure
- Practice of discrimination and untouchability in schools
- Migration of families for employment, etc.

Hence, I urge the Central Government to establish a dedicated residential schools for Dalits (Scheduled Castes) male and female children both in urban and rural India. This is utmost requirement of this hour. (Similar to Ekalavya schools)

Even dropout is much more at post matric school levels by Dalit students due to lack of financial support to continue their studies. Though Central Government is providing post matric scholarship but it is not fulfilling the requirement.

Due to inflation and increased price rate, students are over burdened by the extra boarding expenses, as a result students are dropping out from studies.

23.07.2014

Hence, I urge the Central Government to

- To increase the Post Metric Scholarship Amount
- Periodic revision of scholarship amount by Central Government based on the scientific approach (inflation and price of commodities)
- Relaxation in income ceiling limit to avail the benefit of Post Metric Scholarship (currently income ceiling limit is 2 lakhs per year and need to be doubled).
- The current budget allocation for SC special component program is very much less and need additional budget (revised budget).

Inclusion of any new castes under Schedule Caste list should be assessed thoroughly under National Commission for Scheduled Caste.

- The primary criteria for inclusion of any castes under Scheduled Caste list is “UNTOUCHABILITY” factor.
- Social status, economic conditions of the caste or community.

The budget allocation/support for National Scheduled Caste Development Corporation is very much less. The basic goal of helping Scheduled Caste community through financial help with this corporation can only be achieved through proper budget allocation/support.

Government should also initiate the program to provide the concession rate loans for Scheduled Castes graduates (engineering, diploma, professionals) to establish the new businesses through National Scheduled Caste Corporation.

Hence, I urge the government to reconsider its less budget allocation to this institution.

Nearly 45% of country's population consists of OBCs. Welfare of these classes is very much important factor for every government. The amount disbursing through Post Metric Scholarship for Other Backward Classes is very

23.07.2014

less than the actual cost. Hence, I request the government to revise the scholarship amount for these classes students.

The welfare of senior citizens of this country is a duty of every citizen of this country and fundamental duty of every government. There are about 7.5% of population consisting of senior citizens who more than 60 years old.

- Government should increase the amount of old age pensions to senior citizens.
- The medical expenses of these senior citizens should be ensured under medical insurance policy and a part of the premium should be paid by the government.
- I urge the Central Government to implement the Karnataka state government scheme (Manashwini) of providing pension for unmarried single woman's of more than 40 year old. By this, we can commit ourself for the welfare of woman.
- Government should also initiate the scheme/program to provide the pension for Transgender people. Through which, we can assure the respectful life in this society and can avoid the sexual atrocities/exploitation against them.

As per the published report these victim constitutes nearly 1% of the total population in this country. Government should not stop its responsibility only for the treatment but it should help them financially through concession/subsidized loans to rebuild the self-sustained carrier.

- The rehabilitation center's for the treatment of victims of substance abuse are reported to be under priviledged. Hence, government should rebuild/monitor these centers with advanced medical facilities for complete cure.

23.07.2014

***SHRI T.G. VENKATESH BABU (CHENNAI NORTH) :** At the outset, I would like to express my sincere thanks to the Hon'ble Speaker/Chairman for giving me this opportunity to lay my speech on the Demand for Grants in respect of the Ministry of Social Justice and Empowerment for the year 2014-15.

This Department deals with the upliftment of oppressed classes of people in the society Viz. Scheduled Castes, Scheduled Tribes, socially and educationally Backward Classes (OBCs), persons with disabilities, senior citizens, etc. and every effort should be taken by the Government for their welfare. The enhanced allocation i.e. 163.84% for this department during the 12th Plan period from Rs.11,143 crore to 29,400 is reasonable and government should ensure that the fruits of various schemes should reach the targeted beneficiaries.

As regards pre-matric scholarship, eligible income ceiling in respect of OBCs students is meager i.e. Rs.44,500/- p.a. whereas in case of SC students, the income ceiling is Rs.2 lakh p.a. As per Mandal Commission's Report, the population of OBC is 52% but they do not get adequate benefits in all fields. Government should seriously reconsider their eligibility criteria in every aspect like admission in school, colleges, higher education, employment, scholarships, etc. Likewise, economically weaker sections should also not to be neglected as they have no other ways and means to go.

In this connection, I would like to point out that there has been a long standing demand that the National Commission for Backward Classes(NCBC) which was constituted to look into the welfare of OBCs has not empowered with adequate powers, constitutional status and financial autonomy unlike National Commission for SCs and National Commission for STs. Here, I would like also to submit that the newly constituted Parliamentary Committee on the Welfare of Other Backward Classes in its First Report also recommended constitutional status to the NCBC. However, no concrete action has been taken by the

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

Government in this regard. I shall, therefore, urge upon the Hon'ble Minister to take a firm view on the merits of the Committee's recommendations.

The population of senior citizens/elderly people in the country is about 8%. They have not enjoyed adequate protection. Incidents of killing of elderly people are reported from various parts of the country in recent years. They are not properly cared by their own family members also. Old age homes in the country are not extending necessary facilities to them and those are not affordable to many of them. They should have assured income. Improving the health facilities to the older persons is also need of the hour. The existing number of 100 districts hospitals with 10 bedded wards for elderly should be increased to all districts in the country in order to cope with current requirements. A comprehensive law should be enacted by the Government to protect the rights of senior citizens.

Provision of financial assistance of Rs.2 lakhs to 3 lakhs to victims of rape helps to relieve the trauma suffered by them to some extent to a position of dignity and self-confidence.

Persons with disability alternately called 'Differently Abled Persons' should be given all kinds of assistance from the Government. As per 11th Plan, their population is about 5-6%. Though the Government has launched several schemes for their welfare, they are not properly reached to them. According to their needs, they should be given free wheel chairs, hearing aid and all other equipment for their education, welfare and livelihood. Government of Tamil Nadu under the leadership of Hon'ble Madam, Amma has given due recognition to the people belonging to these marginalized sections of society and they have given due preference in all fields viz. education, self-employment, etc.

23.07.2014

***श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) :** यह मंत्रालय विशेष रूप से कमजोर वर्गों के कल्याण और विकास एवं सशक्तिकरण का निरीक्षण करने के लिए नोडल मंत्रालय है। अतः यह मंत्रालय हमारे समाज के लिए एक अहम मंत्रालय है। यह मंत्रालय समाज के सामाजिक दृष्टि से कमजोर समूहों तथा हाशिए पर स्थित वर्गों के आर्थिक और सामाजिक सशक्तिकरण और शैक्षिक उत्थान से अधिक तीव्र और समावेशी विकास प्राप्त करने में सहायता करती हैं। अतः सरकार को खासकर युवा आबादी की क्षमता को उपयोग में लाने के लिए सामाजिक अवसंरचना, कौशल विकास और महिला सशक्तिकरण के लिए व्यापक प्रयास करने की आवश्यकता है। मौजूदा कार्यक्रमों के लिए बजट में प्रतिवर्ष केवल राशि निर्धारित कर देने या किसी नई परियोजनाओं की घोषणा कर देना ही पर्याप्त नहीं होगा। आवश्यकता इस बात की है कि स्कीमों के लिए एक संपुष्ट, पुनर्गठित और समाभिरूपित शून्य बजटिंग दृष्टिकोण अपनाया जाये। मैं विशेष रूप से कहना चाहता हूँ कि मंत्रालय की कुछ प्रमुख योजनाओं जैसे-बालिका छात्रावास एवं बाल छात्रावास अधिक धन की आवश्यकता है ताकि अधिक छात्रावास बने और पुराने एवं जर्जर छात्रावासों का भी पुनर्निर्माण कराने की आवश्यकता है। अनुसूचित जाति एवं जनजाति और पिछड़े वर्गों के छात्रों को छात्रवृत्ति देने की योजना में छात्र/छात्राओं की संख्या बढ़ाने की जरूरत है।

मैं खासकर बिहार एवं अन्य पिछड़े राज्यों की बात करना चाहता हूँ। मुझे शायद ही समाज में कोई ऐसा परिवार मिलता है जो यह कहें कि केंद्र सरकार एवं सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय द्वारा उनके बच्चों को कभी छात्रवृत्ति मिली है। आज अनुसूचित जाति एवं जनजाति के बच्चों की क्या हालत है, जो गांव-गांव घूमते हैं उन्हें यह अच्छी तरह पता है कि वे किसी भी हालत में जीवनयापन कर रहे हैं। उन्हें अधिक सहायता की आवश्यकता है और सरकार को ये सुनिश्चित करना चाहिए कि सही मायने में उन्हें सहायता कैसे पहुंचे। मंत्रालय अपनी कुछ योजनाएं एनजीओ के माध्यम से चलाती है। जैसा कि मालूम हुआ है कि अब एनजीओ के माध्यम से चलाई जा रही योजनाओं को बंद किया जा रहा है। मैं मानता हूँ कि कोई एनजीओ सही काम नहीं करता है, किन्तु अपने देश में बहुत से एनजीओ हैं जो बहुत ही अच्छा कार्य कर रहे हैं, सरकार को उनकी मदद लेनी चाहिए।

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त और विकास निगम और राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त और विकास निगम में इस बजट में बहुत ही कम धन दिया गया है। इसे बढ़ाने की जरूरत है। विकलांग व्यक्तियों की योजनाओं में अधिक धन देने की जरूरत है।

मैं इस मंत्रालय द्वारा चलाये जा रहे प्रधानमंत्री आदर्श ग्राम योजना के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। यह अत्यंत ही महत्वपूर्ण योजना है। इसके माध्यम से सामाजिक न्याय और अधिकारिता विभाग पचास प्रतिशत से अधिक अनुसूचित जाति वाले चुनिन्दा ग्रामों के ढांचे के सृजन हेतु केन्द्रीय सहायता प्रदान करता है, जिससे सभी ग्रामवासी लाभान्वित होते हैं। मुझे यह कहना है कि इस योजना काफी विस्तृत करना चाहिए और राज्यों में उन सभी ग्रामों को चिन्हित कर उनका विकास इस योजना के तहत एक निश्चित अवधि में करने का कदम उठाना चाहिए। अगर पूरे देश में ऐसे गांवों का विकास हो गया तो देश का विकास स्वतः हो जायेगा।

अन्त में मैं एक छोटी से जानकारी देते हुए अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ कि अभी तक देखा गया है कि कई प्रमुख सामाजिक क्षेत्र की योजनाओं के लिए आवंटित धनराशि व्यय नहीं की गई। यह कमोबेश सभी राज्यों की स्थिति है। अतः आवंटित धनराशि सही ढंग से चरणबद्ध योजनाओं में लगे, यह भी सुनिश्चित करना मंत्रालय के कार्यक्षेत्र में ही है।

23.07.2014

***SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA) :** First of all, I thank you for giving me an opportunity to lay my speech in the Hon. House in connection with the Demand of Grant for the Ministry of Social Justice and Empowerment. If the budget allotment is taken as a ‘reflection of governments’ commitment towards the cause of solving the problems of a particular section of society, then we can conclude that the government under Shri Narendra Modiji has no commitment towards the development of SC and other backward people in the country.

The Government has failed to protect the development needs of the millions of Scheduled Castes, OBC and differently abled people of the country. As per the 2011 Census, we have 16.6% of population belonging to Scheduled Caste, 8.2% Scheduled Tribes, 40.94% OBC and 2.21% differently abled people out of our total population. But a quick look on the budget allotment shows that the government has not given justice to this downtrodden and marginalized group in the society.

The Hon. Finance Minister in his haste to provide “Aache Din” to the industrialists and multi-national companies, had forgot ten Scheduled Caste and OBC. For SC development he had made an allotment of 0.34% of the plan funds, whereas under social security and welfare including schemes for differently abled, old age people, etc. the allotment is 0.030%.

The allotment for OBC, I am sorry to say is a miniscule 0.0057%. It is better to discard the department than giving this much money. A comparison of allotment by the present government for 2014-15 and the UPA Government during the last two years will show the commitment of both governments. For the welfare of SC during 2013-14 under UPA, revised budget was Rs. 3725.26 crore and 2012-13 it was 3664.00 crore. Whereas, in this budget it has been drastically reduced to Rs.1985.67 crore. The Hon. Minister may explain the reason for this drastic reduction and I urge that the allotment for SC welfare may be enhanced at

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

least according to the level of 2013-14. Same is the situation of allotment of OBC welfare. During 2012-13 the allotment was Rs. 728.79 crore and 2013-14 Rs. 875.4 (revised budget) and 2014-15 the allotment is Rs. 33.18 crore. Definitely the Hon. House has the right to get an explanation from government for this gross reduction in funds for OBC welfare.

The allotment for social Security and Social Welfare also has been reduced to Rs. 174 crore from the last years Rs. 478 crore. We fail to understand the logic of the government. Is this social justice? I request government to consider this and increase the allotment for the Ministry of Social Justice and Empowerment, since it is the benefit directly going to the Scheduled Castes, OBC and other vulnerable groups from central government. It is a good move from the part of government that an amount Rs. 50,548.00 crore is proposed under the SC sub plan during this financial year. It comes around 8.79% of the total plan fund earmarked in the budget.

The allotment is very low considering the total population of SC/ST in the country (16.6%). I submit that the allotment may be made as per the population of scheduled caste and ensure equity in the distribution of resources. Moreover steps should be taken to ensure proper utilization of funds earmarked under SC Plan. The funds under SC sub plan is being misappropriated and diverted for other schemes and time and again the SC/ST members in Parliament are raising this issue in both the houses of Parliament. But there is no effective measure to counter this problem. There is no law to enforce punishment for diversion of funds to general schemes from SC Sub Plan. Therefore, I request government to initiate an Act of Parliament to punish the guilty for misappropriating and for not utilizing the SC sub plan funds.

The middlemen play a decisive role in the implementation of SC development schemes. They manipulate the scheme for the benefit of other communities in collaboration with officials and political party leaders. There is no mechanism to ensure that the benefit of the scheme is going to SC people itself.

23.07.2014

Moreover, due to the lack of awareness among the SCs, it is very easy to cheat them. They are unable to articulate their own needs.

In this occasion I may draw the attention of the Hon. House to the scheme launched by Kerala Government called SC promoters. Educated SC youths were identified as a promoter and impart training to him/her on various welfare schemes/rules and regulations for the protection of SC, etc. and deploy them in their own area. They work with their own community and see that the scheme meant for SC are reaching them, no middlemen involved, and all schemes are implemented without wasting money, etc. Hence I request government to announce similar scheme under SC Sub Plan to be implemented across the country for the benefit of SCs.

May I take this opportunity to call the attention of the august House to the atrocities against scheduled caste people across the country, especially the atrocities against SC women and children?

Rape and sexual abuse is happening everyday. The police and judiciary are not pro-active in solving this problem. The victims are denied justice. I request government to set up special courts and fast track courts in all states to hear the cases of atrocities against SC/ST and for its time bound disposal. The situation of SC people in the country is quite vulnerable. Millions of people are not having even a cent of land and a shelter. The Government should consider the vulnerability of landless and homeless people and a Central scheme may be announced for providing land and house to the Scheduled Castes. The SC hamlets are not having basic facilities. There is no road, drinking water, houses, toilets, electricity, etc. The Government has announced the setting up of 100 smart cities, but forgot the hamlets of SC people who do not have even basic amenities. Hence, I urge the government to announce a central scheme for the Integrated Habitat Development focusing on self-reliant habitats of the SCs.

The educated SC youth of the country are not having employment. Unemployment is on the increase. There are various schemes by government for

23.07.2014

promoting self-employment for youth. But SC youth are deprived of loans due to the issue of collateral security and high interest. Hence I urge government to announce interest free and collateral security free loans to the SC youths. Employment for SC youth is one of the major issues. Agriculture labour is the main occupation of them. They are ready to do agriculture. Unfortunately they do not have land. Whereas, hectares of cultivable land is lying as surplus land with government, private and with public sector undertaking. In order to provide employment to SC youths and to utilize the cultivable land, I propose that government may launch a scheme to take over surplus land to distribute to SC, 2-5 acres per family so that they will get economically engaged, as well as the agriculture production also will increase and in turn our GDP.

We all know that majority of the SC in the country are very poor and under the poverty line. Now-a-days, medical treatment has become a luxury and the SC people are the victim of that luxury. Many of the specialized services are available only with private sector. How the poor SC people will go to a private hospital. It is the duty of the government to ensure quality and specialized treatment of the poor people also. In order to provide quality and specialized health facilities to the SC people, I urge government that a comprehensive medical insurance scheme may be announced for the treatment of SC.

In our country various communities are running educational institutions of their own. The minority communities have special privileges to run educational institutions. Whereas the SCs' do not have any special considerations to run such institutions. Hence I request government to give the privileges provided to minority institutions to the educational institutions run by SC/ST also. It will boost more people from SC community to come forward to start educational institutions and in turn will help in the higher education of SC people.

Government of Kerala has started an innovative scheme under SC development. The SC Development department has started a Medical College of its own. 70% of the seats of the medical colleges are reserved for SC students. The

23.07.2014

Medical seats for SC students have gone up due to this and lot of families in turn will benefit from this. In fact, it is a socio-economic development scheme. I request government that such type of schemes may be promoted by awarding special grants to state governments who are coming forward for setting up medical colleges and other professional institutions of SC. For quite some time there is a huge demand from the SC community and Parliamentarians for the reservation for SC/ST for jobs in the private sector. Many a times, the SC youths are deprived of a chance to work in the private sector even though they are qualified, due to caste factors. Moreover jobs in government and public sector are falling. There is a tendency to employ the SC youth in the lower cadre only. SC/ST youths are facing a lot of discrimination. In order to overcome this situation, for inclusiveness and as a social commitment; government may initiate a bill in the Parliament to ensure reservation of SC/ST in jobs in the private and corporate sector.

May I invite the attention of government to another important problem of employment for SC. In government, we have reservation. But the vacancies are not filled up on time. The employees associations have pointed out that numerous vacancies reserved for SC/ST are lying vacant for want of recruitment. I urge government to immediately fill up all the vacancies reserved for SC/ST, including promotion posts through a special drive.

Judiciary is the one sector where the SC/ST participation is very less, especially in the High Court and Supreme Court. The judges in the lower courts are facing discrimination and other are given preferential treatment. The main reason is that, there is nobody in the higher courts to take up and argue their case. The representation of SC judges is a rarity in higher courts. To overcome this situation, I suggest that proportional representation of SC may be ensured in the High Courts and Supreme Court through reservation.

Yesterday in the zero hour I have explained the issue of reservation of SC/ST employees in promotion. Since it is a major issue I raise it here also. The

23.07.2014

Constitution Amendment Bill for ensuring the reservation of SC/ST in promotion has been passed by the Rajya Sabha, and it is yet to be passed by Lok Sabha.

It may please be notes that the position of reservation of SC/ST in promotion depends on the verdicts of courts time and again due to the lack of a clear cut Act of Parliament. The problem can be solved if the Constitution Amendment bill passed by Rajya Sabha will be passed by Lok Sabha also.

In order to overcome the situation, a constitutional amendment is the only option. Hence I submit to government that the SC/ST reservation in promotion bill may be taken up for consideration and passing in the current session of Lok Sabha itself.

23.07.2014

***SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM):** Sikkim is the best example of Social Justice & Empowerment implementation under the Hon'ble Chief Minister Chambling. All SC/ST/OBC/MBC and other and well provided with reservations in Schools, Higher education and jobs.

We also run different corporations giving loans at low cost. I request Minister to give adequate support to our State. During programme of our State under Chief Minister Youth Empowerment and Self Reliant mission may also be supported .

This is a very good model for the Central Government to scale up in the country.

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

***SHRI K.H. MUNIYAPPA(KOLAR) :** Today's India's population of SC/ST is 25% of total population. Most of them are below poverty line. There is no proper quality education today after the independence of 65 years have passed. The standards of living of these communities are till today under the BPL level. The total India budget is Rs.17,94892 crores. The provision made for the SC/ST is totally Rs.50,548 crores Rs.50,000 is under the ST plan and under the STP it is Rs.32,387 crores. It, all put together is not more than about 4% of the total budget. It shows the NDA Government is not at all concerned for the development of the SC & ST community. I would like to give some suggestions for the development of SC & ST population.

At all district and tehsil level HQ, there must be residential schools to give quality education for the SC/ST students upto 12th standards, at least 200 students in each residential schools including boys & girls.

In all PSUs there must be reservation in employment under which 25% jobs should be reserved for SC/ST community. Even in the private sectors and industries, there should be 25% reservation in employment for SC/ST and those who are getting assistance from the Government and Banks.

At least on public tenders of the works there must be 25% reservation for the SC/ST communities.

OBC and Economically weaker sections of all the section of the society should be provide suitable jobs and also assistance for economical development activities.

Finally, the dream of Mahatma Gandhi ji is freedom for the sake of education, social and economic equality for the last citizen of the county irrespective the religion, cast and creed. I, therefore, urge upon the government to make a proper plan for overall development of all the weaker sections of the society, who are below the poverty line.

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

***श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) :** वर्तमान वित्तीय वर्ष के लिए सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय की वजह का मैं समर्थन एवं स्वागत करता हूँ। वर्तमान के केन्द्रीय सरकार द्वारा गरीबों के लिए चलाई जाने वाली योजनाओं से कमजोर वर्गों को निश्चित लाभ होगा। लेकिन सरकार को इस विषय पर और तेजी से काम करना होगा, क्योंकि देखा गया है कि अभी भी समाज के अंतिम छोर पर बैठा हुआ व्यक्ति बहुत आगे नहीं बढ़ सका है। सरकार की योजनाओं का लाभ उस वर्ग के संपन्न तकबे ने तो उठाया है लेकिन अधिकांश लोग अभी भी गिरे-पड़े कच्चे मकानों और झोपड़ियों में रह रहे हैं। उनके पास घर में टूटे एल्युमिनियम के बर्तन तक नहीं है। वे मिट्टी की हांडी में खाना बनते हैं। उनके तन पर कपड़े नहीं हैं। वे एक ही कपड़े से काम चलाते हैं। बीमारी में उनके जर्जर शरीरों को दवा आदि का इंतजाम नहीं है। उन्हें दी जा रही सुख-सुविधाओं का लाभ या तो उसी वर्ग के संपन्न तकबा उठा रहा है या भ्रष्ट अधिकारी व दलाल खा रहे हैं।

अतः मेरा अनुरोध है कि पं. दीनदयाल उपाध्याय के सिद्धांतों के अनुसार सुविधाओं का लाभ समाज के उन गरीब वर्गों तक पहुंचे। संपन्न तकबे को बाद में ऐसी प्रभावी व्यवस्था इस बजट में होनी चाहिए।

अनुसूचित जाति अत्याचार निवारण अधिनियम, समाज के इस वर्ग को न्याय दिलाने के लिए दिया गया है। लेकिन, देखने में यह आ रहा है कि इस का उपयोग एक हथियार के रूप में विरोधी को परेशान करने के लिए और अनुदान देने के लिए किया जा रहा है। अधिकारी इस एक्ट के डर के मारे, झूठे मुकदमों में फाइल लगाने से डरते हैं। थानों में केवल उस जाति का होने के कारण ऐसे मुकदमों लिख दिए जाते हैं, चाहे उसमें जातिसूचक शब्दों का इस्तेमाल तक न हुआ हो। अतः इस एक्ट को रोकने के लिए भी इस बजट में प्रावधान होना चाहिए।

23.07.2014

***साध्वी सावित्री बाई फूले(बहराइच) :** विकास पुरुष माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में बनी एन.डी.ए.सरकार के द्वारा बहुत ही संतुलित और विकासोन्मुख आम बजट पेश करने के लिए मैं वित्त मंत्री माननीय अरुण जेटली जी का हार्दिक अभिनंदन करती हूँ। उन महापुरुषों को प्रणाम करती हूँ जिन्होंने गुलाम भारत को आजाद भारत के रूप में लाकर खड़ा किया । मैं उन महापुरुषों के कार्यों को भी नमन करती हूँ जिन्होंने समता, स्वतंत्रता, बंधुत्व, न्याय पर आधारित भारतीय संविधान का निर्माण किया जिसके तहत काग्रपालिका, न्यायपालिका और विधायिका के बंदौलत देश का संचालन हो रहा है और मुझे बहुत खुशी होती है, जब जन गण मन अधिकनायक जय है, भारत भाग्य विधाता एवं वन्दे मातरम के शब्दों के माध्यम से सदन की कार्यवाही की शुरुआत होती है। हमारी सरकार में माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में बाद में वित्त मंत्री जी देश के सवा सौ करोड़ देशवासियों के लिए जो बजट लाए हैं इसके लिए मैं माननीय वित्त मंत्री जी को साधुवाद देते हुए बजट का स्वागत करती हूँ।

आजादी के 69 साल बाद भी देश के दबे कुचले , पिछड़ी जाति, अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति व अन्य कमजोर समाज के लोगों का इससे कोई खास परिवर्तन नहीं हुआ है। मैं दलित समाज की होने के नाते सदन में बताना चाहती हूँ कि पूर्व की कांग्रेस पार्टी की सरकार जातिगत नीति बनाकरके समाज के साथ धोखा करती आयी है। उनके विकास की बात करती रही है। सुअर पालन, बकरी पालन, भेड़ पालन, भैंस पालन का झांसा देकर कमजोर समाज के लोगों को छलने का काम किया है। कांग्रेस पार्टी के लोगों से पूछना चाहती हूँ कि जनता को नरेगा के माध्यम से काम दिया जायेगा और यदि काम नहीं मिला तो भत्ता दिया जाएगा लेकिन न तो नरेगा के माध्यम से काम ही मिला और न ही भत्ता दिया गया। गांव में जाने के बाद पता चला है कि नरेगा का फर्जी कार्ड बनवाकर ग्राम प्रधान व ग्राम विकास अधिकारी रुपये बैंक से निकालकर स्वयं ले लेते हैं।

गरीब, कमजोर,असहाय लोगों के बच्चों की शिक्षा के साथ भी धोखा किया जा रहा है। बच्चों को न तो अच्छी शिक्षा ही दी जा रही है और न ही मध्यान्ह भोजन के रूप में उनको स्वच्छ एवं पौष्टिक भोजन दिया जा रहा । अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, पिछड़ी जाति एवं सताये गये

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

समाज के लोगों को विधवा पेंशन, राशन कार्ड, आवास, शौचालय एवं पारिवारिक लाभ योजना के माध्यम से समाज के विकास की बात कही जा रही है लेकिन उसका लाभ उन लोगों तक नहीं पहुंचा। भारत सरकार द्वारा गरीबों को आवास, शौचालय की जो सुविधा दी जाती है वह सिर्फ 30 प्रतिशत पात्र व्यक्तियों तक ही पहुंच पाती है। चाहे आवास व शौचालय हो, राशन कार्ड हो, जॉब कार्ड हो, विधवा पेंशन हो, वृद्धा पेंशन हो, लड़कियों की शादी हो, इन सब के नाम पर घोटाला हो रहा है। मैं सरकार का ध्यान इस ओर आकृष्ट करते हुए मांग करती हूँ कि इस संबंध में एक निगरानी समिति बनाई जाए ताकि गरीबों एवं पात्र व्यक्तियों को सुविधा का लाभ मिल सके। 2002 में बीपीएल सूची का सर्वे हुआ था। उस सर्वे में बहुत लोगों का नाम छूट गया था जिसके कारण आज तक गरीब लोग उस योजना का लाभ उठाने से वंचित रह गये।

भारतीय संविधान की व्यवस्था के मुताबिक नेपाल राष्ट्र से सटे हुए संसदीय क्षेत्र बहराइच, सुरक्षित सीट से चुनाव जीतकर देश की सबसे बड़ी पंचायत में मुझे पहुंचने का मौका मिला है। इसके लिए मैं अपने संसदीय क्षेत्र की जनता की आभारी हूँ। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपनी लोक सभा क्षेत्र बहराइच की तरफ आकर्षित करना चाहती हूँ। हमारा क्षेत्र बहुत ही पिछड़ा है। हमारा क्षेत्र नदियों एवं जंगल से घिरा हुआ क्षेत्र है। जंगल क्षेत्र में न तो रोड है और न पुलिया है। रास्ता न होने के कारण क्षेत्र के लोग जंगली जानवरों के शिकार हो जाया करते हैं। उस क्षेत्र में न तो अस्पताल है और न ही विद्यालय की व्यवस्था है। मैं बजट का समर्थन करते हुए मंत्री जी से निवेदन करती हूँ कि बहराइच क्षेत्र में अस्पताल और बच्चों की शिक्षा हेतु विद्यालय खोलने की व्यवस्था की जाए।

23.07.2014

***श्री ओम बिरला(कोटा) :** भारत को विकसित राष्ट्र की ओर ले जाने के लिए बेहतर रोड कनेक्टिविटी हो, इसका सपना हमारे पूर्व प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी ने देखा था और भारत के चारों कोने उत्तर-दक्षिण-पूर्व-पश्चिम को प्रधानमंत्री स्वर्ण चतुर्भुज योजना के अन्तर्गत जोड़ने का अभियान प्रारम्भ किया था। आज देश में राजमार्गों पर चलने वाले समस्त वाहन चालकों की सबसे बड़ी समस्या लागत से अधिक टोल टैक्स की वसूली है। अब समय है कि हमें सड़कों पर टोल टैक्स नीति व प्रणाली पर पुनः विचार करना चाहिये। आलम यह है कि निजी कंपनियां व ठेकेदार राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना की लागत समय से पहले वसूल चुके होते हैं। इसके बावजूद न तो टोल टैक्स समाप्त होता है और न दरें कम होती है। इतना ही नहीं उन कम्पनियों को अगले 10-15 सालों तक टोल वसूलने का अधिकार दिया जाता है। स्थिति यह कि राजमार्ग पर चलने वाले वाहनों को अपने ईंधन से ज्यादा पैसा टोल नाकों पर खर्च करना पड़ रहा है जो कि युक्ति संगत नहीं है। इस संबंध में मेरा सुझाव है कि चौपहिया वाहनों को टोल टैक्स से मुक्त किया जाना चाहिये व बड़े वाणिज्य वाहनों पर टोल की वसूली परमिट के साथ ही वसूली जाए और हाईवेज को टोल मुक्त वेरियर बनाने की कार्य योजना पर काम शुरू किया जाना चाहिए। इसी प्रकार जिन क्षेत्रों में टोल बूथ लगाये गये है वहां आस-पास के 30 किलोमीटर के क्षेत्र में रहने वाले स्थानीय नागरिकों को टोल टैक्स से मुक्त रखा जाना भी अत्यंत आवश्यक है।

मैं राजस्थान प्रदेश से आता हूँ जो देश का सबसे बड़ा क्षेत्रफल वाला प्रदेश है किन्तु आज भी बेहतर राजमार्गों के लिए इंतजार कर रहा है। वर्तमान में लम्बित प्रदेश की कुछ महत्वपूर्ण योजनाओं पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। दिल्ली से जयपुर जोड़ने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग को सिक्स लेन बनाने के लिए मार्च 2009 में परियोजना का ठेका हुआ तथा यह योजना नवम्बर 2011 में पूरी होनी थी किन्तु उक्त योजना अभी तक पूरी नहीं हो पाई है तथा यह राजमार्ग असुविधा का मार्ग कहलाने लगा है। परिवहन मंत्रालय के अनुसार दिल्ली, जयपुर, मुम्बई एनएच 8 देश का सबसे व्यस्त राजमार्ग है किन्तु फिर भी उसके उक्त परियोजना में तत्कालीन सरकार की कार्यप्रणाली को स्वतः ही दर्शाता है। उक्त राजमार्ग का कार्य यथाशीघ्र पूरा किया जाना आवश्यक है। ईस्ट-वेस्ट कोरिडोर के अन्तर्गत कोटा की चम्बल नदी पर बनने वाले हैगिंग ब्रिज का निर्माण

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

कार्य भी दिसंबर, 2009 में हुई दुर्घटना के पश्चात से बन्द है जिससे अहमदाबाद से इलाहबाद गुजरने वाले भारी वाहन शहर में से होकर गुजर रहे हैं। माननीय मंत्री महोदय को मैं धन्यवाद देना चाहूंगा। जिन्होंने इस हैंगिंग ब्रिज के कार्य को तुरन्त शुरू करने के निर्देश दिए। मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि हैंगिंग ब्रिज कोटा की लाईफ लाइन है। इसके बनने से कोटा शहर को दुर्घटनाओं से बचाया जा सकेगा। अतः मेरा आग्रह है कि आप इस संबंध में एनएचआई को निर्देशित करें कि समय सीमा पर इस हैंगिंग ब्रिज का कार्य पूर्ण हो जाए। कोटा-लालसोट मेगा हाईवे को कोटा-शिवपुरी हाईवे से जोड़ने के लिए 22 किलोमीटर का नॉर्दन बाईपास के नाम से 180 करोड़ की परियोजना पूर्व में स्वीकृत की गई थी। जिसकी कार्यकारी एजेन्सी स्थानीय नगर विकास न्यास, कोटा को बनाया गया था। मेरी जानकारी में आया है कि उक्त प्रोजेक्ट समय पर शुरू नहीं करने के कारण निरस्त कर दिया गया है। उक्त प्रोजेक्ट को पुनः स्वीकृति दी जाए जिससे शहर में एक और बाईपास होने से कोटा-शिवपुरी मार्ग से गुजरने वाले वाहन उक्त बाईपास से होकर गुजर सकें। कोटा शहर में डाबी तिराहे से नान्ता के पास तक एनएच-76 (नवीन एन.एच.-27) के 7 किलोमीटर की सड़क पूर्ण रूप से क्षतिग्रस्त है। यह लिंक सड़क हाईवे को जोड़ती है। इस लिंक के पूर्ण क्षतिग्रस्त होने के कारण हाईवे से कोटा शहर में आने वाले वाहनों को भारी परेशानी उठानी पड़ती है, क्योंकि यह सड़क एनएचआई की है। अतः इस सड़क को एनएचआई द्वारा फोरलेन सीमेंटेड सड़क बनाई जाए। इससे आने-जाने वाले वाहनों एवं यात्रियों को परेशानी न हो। कोटा से झालावाड़ होते हुए मध्यप्रदेश जाने वाली नेशनल हाईवे का काम स्वीकृत था। दरा से झालावाड़ एनएचआई के सहयोग से राजस्थान सार्वजनिक निर्माण द्वारा बनया जा रहा है। कोटा से दरा तक के रोड का निर्माण एनएचआई द्वारा तुरन्त शुरू कराने की कार्रवाई की जाए।

कई परियोजनाएं की ऐसी हैं जो अभी तक पूरी नहीं हुई हैं। इनमें भीम से पारासोली, लाम्बिया से जैतारण होते हुए रायपुर, रायपुर से जरूसाखेडा, निम्बीजोधां से डेगाना होते हुए मेडता, भीलवाडा से लाडपुर, गुलाबपुर से उनियारा, पाधी से दाहोद और करौली से धौलपुर सहित कई योजनाओं का कार्य चल रहा है। इनके अतिरिक्त जोधपुर से फलोदी, फलोदी से पोकरण, बाड़मेर से शांचौर को जोड़ने वाली परियोजनाएं भी कार्यरत हैं। अतः इसे शीघ्र समय पर पूरा किया जाए। जिससे राज्य में हो रही सड़क दुर्घटनाओं में बढ़ती मृत्युदर को रोका जा सके और परियोजना की

23.07.2014

लागत को नियंत्रित किया जा सके। इसी प्रकार किशनगढ़ से अहमदाबाद को जोड़ने वाले 550 किलोमीटर मार्ग, फोर लेन मार्ग को सिक्स लेन में परिवर्तित करने के लिए 5500 करोड़ की योजना जनवरी 2013 से लम्बित है। उक्त योजना का करार भी हो गया था किन्तु अब तक कार्य शुरू नहीं हो पाया है जिसे शुरू कराया जाना चाहिए। सड़क दुर्घटनाओं में बढ़ रही मृतक संख्या एक चिंता का विषय है। राजमार्गों से गुजर रहे ग्रामीणों के लिए स्लिप लेन का निर्माण किया जाए जिससे दुर्घटना में कमी आए। रात्रि में राजमार्गों से गुजरने वाले जंगली जानवरों से हो रही दुर्घटनाओं को रोकने के लिए बेरिकेटिंग बनाए जाए। सड़क हादसों में घायलों को बचाने के लिए सुपर स्पेशलिटी हॉस्पिटल, ट्रामा हॉस्पिटल भी बनाए जाएं एवं उनमें अधिक से अधिक संख्या में एम्बुलेंस रखी जाए जिससे घायलों को बचाया जा सके। साथ ही हाइवे की सुन्दरता को बनाए रखने एवं हरा भरा बनाने के लिए वृक्षारोपण भी किया जाए। हाइवे के निर्माण के समय ही हाइवे को हराभरा बनाने का कार्य किया जाता है। मेरी जानकारी में लाया गया है कि शिवपुरी से कोटा होते हुए उदयपुर जाने वाले हाइवे चित्तौड़ तक हरा-भरा करने का कार्य पूर्ण रूप से अधूरा है। मेरा माननीय मंत्री से आग्रह है कि टोल नीति पर पुनर्विचार कर एवं कोटा सहित राजस्थान के प्रमुख राजमार्गों के निर्माण कार्यों में आ रही बाधाओं को दूर कर राजस्थान की जनता द्वारा दिये गये अभूतपूर्व जनादेश का सम्मान करें।

23.07.2014

* **DR. BOORA NARSAIAH GOUD (BHONGIR)** : The Other Backward Sections (OBC) constitutes almost 50-60% of India's population and most of these people are engaged in traditional occupations like weavers, barbers, earth workers, washerman, toddy tappers, gold and black smiths, carpenters, etc. Since the technology development almost ruined the traditional occupations, most of these sections are left in lurch. Most of these sections are educationally, economically and socially backwards and as there are no constitutional protections to them, they are left in wilderness.

In the budget allocation of 2014-2015, there is no specific allocation to them. These sections are heartbroken. Most of these people commit suicides because of financial burden. The financial and skill development would have helped to improve their economic status by way of assistance to traditions, occupations, modernizations, marketing, etc. There is no financial assistance to OBC students on par with SC, ST and minority students.

I wish to demand grants to OBC sections at least to the extent of Rs.50,000 crores and these shall be used to give assistance to modernization of the traditional occupations and marketing. Give scholarships, financial assistance to OBC on par with SC, ST community.

The OBC students who wants to pursue education in other countries shall be given the financial assistance. There shall be corporation for each traditional occupations like Toddy Development Board, Viswakarama Board, Nayi Brahman Board, etc. Most of OBC castes pursuing the traditional occupations, which are not considered very high in society are looked down upon and also subjected to abuse and caste calling. I demand OBC castes shall be given similar protections like SC, ST caste by way of legislation.

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

The Government of India goes with slogan of Ek Bharat-Shresta Bharat. If this has to happen, the OBC sections who constitute more than 50% cannot be neglected. When chai wala can become Prime Minister of India, the spirit of government shall be that crores of OBC population shall be treated with care and assistance. Just because OBC sections do not constitute the specific vote bank, they cannot be neglected.

With great power comes great responsibility. We expect yourself and Prime Minister of India put an end to discrimination of OBC section who were neglected during congress government, since they did not fit in their vote bank politics.

23.07.2014

***SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI) (ANAKAPALLI):**

Social Justice is defined as “promoting a just society by challenging injustice and valuing diversity.” Social justice is generally equated with the notion of equality or equal opportunity in society.

I will come to the schemes of the Ministry. The main objective of the Special Central Assistance to Scheduled Castes sub-Plan is to give a thrust to the development programme relevant for economic development of Scheduled Castes living below the poverty line. I would like to know from the Minister how much Central Assistance has been provided to the Andhra Pradesh State under this scheme.

Post Matric Scholarship Scheme is to provide financial assistance to Scheduled Caste students to study at post-matriculation of post secondary stage to enable them to complete their education. I appreciate that the scheme provides for 100 per cent Central Assistance to the State Governments for implementing the scheme.

Now, I come to the implementation of PCR Act, 1955 and Prevention of Atrocities Act, 1989. Though the Acts are in place, atrocities against SCs and STs continue, particularly, in Uttar Pradesh, Bihar and Haryana. I know that the Government is providing assistance for strengthening of SCs and STs Protection Cell and Special Police Stations and exclusive Special Courts. But how many States have these institutions in place. Will the Minister enlighten the House about this?

Regarding girls hostels, 100 per cent Central assistance is being provided for fresh construction and expansion of existing hostel building to State Governments. My state is a new state, I would request the Minister to provide liberal financial assistance for girls hostels and boys hostels.

I appreciate that pre-matric scholarship for children of those engaged in unclean occupations is being provided. It is good that there is no income ceiling

* Speech was laid on the Table.

23.07.2014

under this scheme. When parents are engaged in unclean occupations that should be done away with and they should be provided alternative employment.

Then, assistance to Voluntary Organisations for welfare of SCs is also a welcome measure. This will give further fillip to the socio-economic development of Scheduled Castes.

Another important scheme is self-employment scheme for rehabilitation of scavengers. This scheme aims at rehabilitation of remaining scavengers and their dependents in a time bound manner. Under the scheme, loan, subsidy and training are provided to the beneficiaries for gainful self/waste employment. I welcome this scheme.

Pradhan Mantri Adarsh Gram Yojana was announced in the Budget of 2009-10. The scheme covers 1000 villages with more than 50 per cent SC population. Rs.20 lakhs per village is provided as gap-filling Central assistance. Will the Minister inform us how much amount has been given to the Andhra Pradesh State? I also welcome other programmes for welfare of Scheduled Castes (OBC); and pre-matric scholarship for Other Backward Classes OBC. The provisions cover upgradation of merit of SC students. Ambedkar Foundation, Dr. B.R. Ambedkar National Centre and meeting establishment expenditure on National Commission for SCs and National Commission for Safai Karmacharis.

Here are other programme for Other Backward Classes: Deendayal Disabled Rehabilitation Scheme, Aids and Appliances for the Handicapped, Schemes for implementation of Persons with disability, scheme of employment of physically challenged, post matric scholarship for students of disabilities.

For senior citizens, there is a scheme called assistance to voluntary organizations for old age homes and construction of old age homes for indigent senior citizens.

I think if these schemes are implemented in letter and spirit, we will be providing social justice to the society.

23.07.2014

The NDA Government is two months old. I hope the new Minister in the Ministry will be vibrant and dynamic in rendering social justice to the people in the near future.

With these words, I support the Demands for Grants of the Ministry.

23.07.2014

*** DR. A. SAMPATH (ATTINGAL):** I oppose the Demand for Grants of the Ministry of Social Justice & Empowerment. The actual expenditure percentage wise is coming down. While it was 92% in 2011-12, it decreased to 82% in 2012-13.

Of course, the Constitution in its Articles such as 38, 41, 46, 47, 366(24), 341, 17, 338, 340, 15, 16 etc speak about social justice. But mere rhetoric do not provide any justice at all.

The representation of other Backward classes are very poor in the Public Sector Enterprises. It is only 15%.

Our population above the age of 60-80 years are going to jump 326% to 700% in 2050. So, we need a comprehensive policy for the welfare of Senior citizens. Their pension should be increased to Rs 1,000/-. More old age homes are needed to take care of these citizens.

23.07.2014

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्री थावर चंद गहलोत) : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मुझे इस बात की खुशी है और मैं इस सदन का आभार मानता हूँ, मैं वर्ष 1996 से लोक सभा में चार बार रहा हूँ और अभी तक मैंने कभी यह नहीं देखा और न सुना कि सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय पर कभी चर्चा हुई हो, इसलिए मैं सभी का आभार व्यक्त करता हूँ। 6 माननीय सदस्यों ने अपने विचार रखे हैं, चूंकि समय सीमित है, इसलिए मैं हर एक का अलग-अलग उत्तर तो नहीं दे पाऊंगा, परन्तु इतना जरूर कहना चाहता हूँ कि जो अनुसूचित जाति उपयोजना वाला एक विषय आया है, निश्चित रूप से पहले अनेक अवसरों पर यह देखने, सुनने को मिला है कि अनुसूचित जाति वर्ग के हितों के लिए योजनाएं बनती हैं, पैसा मंजूर होता है और उसका डायवर्जन कर दिया जाता है, उसको और किसी काम में ले लिया जाता है। मैं आश्वस्त करता हूँ कि भविष्य में ऐसा नहीं होगा। इसके लिए हम नियंत्रण तंत्र को मजबूत करेंगे और एकाउंटिबिलिटी फिक्स करने की भी कोशिश करेंगे।

मेरे विभाग से अनुसूचित जाति, अन्य पिछड़ा वर्ग, सीनियर सिटीजन, विकलांग जन, अशक्त जन और नशा मुक्ति से संबंधित योजनाओं को संचालित किया जाता है। मैं इस अवसर पर जो कुछ हम नयापन लाने का प्रयास कर रहे हैं, उसके बारे में कुछ कहना चाहूंगा।

17.49 hrs.

(Hon. Speaker in the Chair)

मैं यह जरूर कहना चाहूंगा कि अभी तक इस विभाग में जो काम हुए हैं, वे संतोषजनक नहीं हैं। हर काम में कहीं न कहीं, किसी न किसी प्रकार की खामियां देखने को मिली हैं। छात्रवृत्ति में विसंगतियां हैं, चाहे फिर वह आय की सीमा से सम्बन्धित मामला हो या भिन्न-भिन्न राज्यों में कम या ज्यादा राशि हो, उसे हम युक्तियुक्तकरण करने का प्रयास करेंगे। पहले निर्णय हुआ है कि घुमंतु और अर्द्धघुमंतु वर्ग के लिए एक आयोग बनाने का निर्णय लिया जाएगा, उस दिशा में भी हम आगे कदम उठा रहे हैं।

इसके साथ ही साथ वृद्धजन नीति को और व्यवस्थित कर के हम वृद्धजनों के हित संरक्षण का प्रयास करेंगे। अभी विकलांग वर्ग की 7 श्रेणियां हैं। हम इन्हें बढ़ा कर 19 श्रेणियां कर रहे हैं। हमारे यहां मानसिक, बौद्धिक और शारीरिक विकलांगता पाई जाती है। जो दृष्टिदोष के कारण देख नहीं पाते हैं उनकी सुविधा के लिए बजट में प्रावधान हुआ है। हमारे प्रधान मंत्री जी और वित्त मंत्री जी भी इस संबंध में योजना बनाने के लिए हमें निर्देशित किए हैं। इसके लिए शिक्षा की जो ब्रेल पद्धति है, उसको बढ़ावा देने के लिए हम ब्रेल प्रेस की स्थापना करेंगे। अभी ये बहुत कम हैं। हम 15 स्थानों पर 15 बड़ी ब्रेल प्रेस बनाएंगे। विकलांगजनों के लिए राष्ट्रीय आयोग बनाने की बात भी बड़े लंबे समय से चल रही है। हम उसके लिए भी काम करेंगे। इसके साथ ही साथ जो छात्र पढ़ते हैं, छात्रवृत्ति के अलावा एजुकेशन की दृष्टि से उन्हें सुविधा

23.07.2014

दिए जाने का प्रावधान है। कई बार, वे प्राइवेट स्कूलों या प्राइवेट कॉलेजों में पढ़ते हैं, उनको पढ़ने के लिए ऋण सुविधा भी उपलब्ध कराई जाती है, लेकिन उन्हें ऋण सुविधा प्राप्त करने में बहुत कठिनाई होती है, इसलिए ऐसे छात्रों को सुविधा मिल सके और वे उद्यमी बन सकें, इस दृष्टि से वेंचर कैपिटल फंड की स्थापना की है और इसके लिए 200 करोड़ रुपए का प्रावधान इस बजट में किया गया है। मैं सोचता हूँ कि इससे बहुत ज्यादा लाभ मिलेगा।

एक विषय आया था कि अनुसूचित जाति की जनसंख्या के मान से बजट प्रावधान होना चाहिए। यह पहले से नियम है, परन्तु अभी तक 9.57 प्रतिशत से ज्यादा कभी भी मिला नहीं है। इस बार के बजट में थोड़ी-सी वृद्धि हुई है, पर यह भी 10 प्रतिशत से ऊपर नहीं है। हम प्रयास करेंगे कि हम ने जो नियम बनाए हैं, हम उसका अनुपालन करें। मैं एक खुशी की बात और बताना चाहता हूँ कि जो अम्बेडकर फाउंडेशन है, हम उस के स्थान पर डा. अम्बेडकर अंतरराष्ट्रीय केन्द्र बहुत जल्द ही स्थापित करेंगे। आगामी 2-3 महीनों में 200 करोड़ रुपए की लागत से इसके निर्माण कार्य की शुरुआत करेंगे।

वर्ष 2013 में एक कानून बना है। हाथ से मैला उठाने वालों को संरक्षण देना और इस प्रथा को पूर्णतः समाप्त करना, इस दिशा में भी हम कारगर कदम उठा रहे हैं।

अशक्त लोगों के लिए, विकलांग लोगों की रुचि भी खेल-कूद में होती है, परन्तु शारीरिक अशक्तता के कारण वे इस गतिविधि में प्रतिभा होने के बाद भी ठीक से हिस्सेदारी नहीं ले पाते हैं। इसलिए, हम विकलांगों के लिए खेल संस्थान बनाएंगे। पंजाब के मुख्य मंत्री जी आए थे, उन्होंने इस दिशा में रुचि दिखाई है, और भी राज्य अगर इस प्रकार की कार्य योजना को अपने राज्यों में संचालित करना चाहेंगे, तो हम केन्द्र की ओर से उन्हें सहयोग करेंगे। इसके साथ ही साथ जैसा मैंने बताया कि हम ब्रेल प्रेस की स्थापना करेंगे और ब्रेल प्रेस के माध्यम से जो अंधे हैं, जो देख नहीं सकते हैं, उनको पढ़ने-लिखने की सुविधा मिलेगी। हम उसका और विस्तार करेंगे।

यह भी घोषणा की गई है कि करैसी, नोट में ब्रेल के साइन छापे जाएं। आज जो नोट छपते हैं, उन्हें अंधे लोगों को पहचानने में बहुत कठिनाई होती है। अगर उसमें उभरते हुए अक्षर रहेंगे तो वे नोट की पहचान आसानी से कर पाएंगे।

वृद्धजन लोगों के लिए ओल्ड एज होम बनाने की योजना भी हमारे विभाग की है। अभी तक वृद्धाश्रम के नाम से इस प्रकार की सुविधा देने का प्रयास करते हैं। परन्तु वृद्धाश्रम में वृद्धजन को जैसी सुविधा मिलनी चाहिए वैसी नहीं मिलती। वे वहां रहकर यह महसूस करते हैं कि वे पीड़ित हैं, उन्हें घर से सम्मान नहीं मिलता, यहां वृद्धाश्रम में आए हैं तो यहां भी अच्छा वातावरण नहीं मिलता। आधुनिक प्रकार के वृद्धजन गृह बनाएंगे। उसमें उन्हें पढ़ने-लिखने, मनोरंजन, खेलकूद आदि की सुविधाएं उपलब्ध कराना और

23.07.2014

उनकी शारीरिक क्षमता में जो कमी आती है, उन कमियों को भी दूर करने के उपाय करने का प्रयास करेंगे।

हमने विकलांग जनों के लिए तीन नई संस्थाएं स्थापित करने के बारे में भी सोचा है। हम सार्वभौमिक, समावेशी डिज़ाइन संस्था बनाएंगे। मानसिक स्वास्थ्य, पुनर्वास हेतु राष्ट्रीय स्तर की स्थापना करेंगे। मैंने आपको उनके लिए खेल संस्थान बनाने के बारे में एक योजना बता दी है।

मुझे कहा गया है कि दस मिनट के अंदर ही समाप्त करना है। छः बजे दूसरा विभाग लेना है। मेरी कहने की इच्छा तो बहुत कुछ थी। जो कट मोशन आए हैं, वे शायद प्रस्तुत नहीं हुए हैं। मुझे उन पर कोई जवाब देने की आवश्यकता नहीं है। अगर वे प्रस्तुत होते तो मैं बताता। परन्तु मैं फिर भी कह सकता हूं।...(व्यवधान)

मैं आप सबका आभार व्यक्त करते हुए, धन्यवाद देते हुए अनुरोध करना चाहता हूं कि सामाजिक न्याय और आधिकारिता मंत्रालय की अनुदान मांगों को स्वीकृति प्रदान करें।

23.07.2014

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): I would like to place before the hon. Minister of Social Justice and Empowerment that the hon. Finance Minister in his Budget speech has mentioned that the total allocation is Rs. 17,94,892 crore. For the Scheduled Castes, the allocation is Rs. 50,548 crore and for the tribal plans it is Rs. 32,382 crore. The total, both of them put together, is not more than 4.62 per cent. The population of Scheduled Castes and the Scheduled Tribes is nearly 25 per cent, but the allocation for them is less than five per cent. They are lagging behind in education and employment. Apart from the Scheduled Castes and Scheduled Tribes, we have people who belong to weaker sections of the society. The number of people living below the poverty line is 37 per cent, which is about 50 crores of the population. Hon. Finance Minister and the Minister of Social Justice and Empowerment are present here. I urge upon the Government to see that some more funds are made available for the development of these people.

SHRI KADIYAM SRIHARI (WARANGAL): Even after 67 years of Independence, the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes are lagging behind in all the development parameters when compared to others. To overcome this, we have contemplated Scheduled Caste Sub Plan and Tribal Sub Plan. As per the SCSP or TSP, we have to allocate funds as per their population. As per the 2011 census, the population of Scheduled Castes is 16.8 per cent and that of Scheduled Tribes is 8.7 per cent. The total comes to 25.5 per cent. But in this Budget they have allocated only 14.5 per cent. Where are we going?

18.00 hrs.

I am only requesting the hon. Minister to tell me whether there is any proposal with the Government of India to bring in a legislation for SCP and TSP so that the Government of India and the States allocate funds to the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe people as per their population and those funds are not diverted. This is my question.

माननीय अध्यक्ष : अगर सभा की सहमति हो, तो हम सभा की कार्यवाही एक घंटे के लिए बढ़ा देते हैं।

कई माननीय सदस्य : हां।

23.07.2014

माननीय अध्यक्ष : सदन का समय एक घंटे के लिए बढ़ाया जाता है।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : My specific question to the hon. Minister is this. If we examine the percentage of expenditure in respect of the funds earmarked for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribe people in almost all the States, it is very meager and it is very low. I would like to know from the hon. Minister whether a quasi-judicial authority will be constituted so as to oversee or monitor the expenditure in each and every State and to make sure that the amount which is allocated for the welfare of the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe people is utilized in a proper manner.

श्री थावर चंद गहलोत : अध्यक्ष महोदया, मैं सोचता हूँ कि इसके लिए कोई आयोग वगैरह बनाने की आवश्यकता नहीं है। केन्द्र सरकार राज्यों के साथ निरंतर सम्पर्क बनाकर प्रयास करती है। राज्यों के मंत्रियों के साथ मीटिंग होती है, राज्यों के सचिवों के साथ भी मीटिंग होती है। हमारे अधिकारी राज्यों में जाकर उनके साथ मीटिंग करते हैं, पत्र-व्यवहार भी करते हैं। जो खर्च नहीं होता है, वह पूरा खर्च हो, इस प्रकार की व्यवस्था करने का हम प्रयास करते हैं। सभी योजनाओं में यही पद्धति हम कार्यान्वित करते आ रहे हैं।

23.07.2014

HON. SPEAKER: I shall now put Cut Motions together to the vote of the House.

The cut motions were put and negatived.

HON. SPEAKER: I shall now put the Demand for Grant relating to the Ministry of Social Justice and Empowerment to the vote of the House.

“That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue Account and Capital Account shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2015, in respect of the heads of Demands entered in the Second column thereof against Demand Nos. 90 and 91 relating to the Ministry of Social Justice and Empowerment.”

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: The Demand for Grant relating to the Ministry of Social Justice and Empowerment is passed.

23.07.2014

18.03 hrs.

**SUBMISSION OF OUTSTANDING DEMANDS FOR GRANTS TO THE
VOTE OF THE HOUSE (GUILLOTINE)**

HON. SPEAKER: The House will now take up Item No.16. Hon. Members, Cut Motions to the Outstanding Demands for Grants have been circulated. Due to paucity of time - समय थोड़ा कम था। - I am treating all the Cut Motions to the Outstanding Demands as moved.

23.07.2014

HON. SPEAKER: Hon. Members would appreciate that we have a very limited time at our disposal. Therefore, I shall put all the Cut Motions treated as moved together to the vote of the House.

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): Madam, is it possible to put all the Cut Motions together to all the Demands? I ask this because you have to read out every Demand one by one. So, you may mention at the time of reading the Demands that there are Cut Motions which you are putting to the vote of the House. How can you club all the Cut Motions to 104 different Demands for Grants together?

माननीय अध्यक्ष : मैंने पहले ही बोला कि अभी मेरे पास समय कम है। ये सबको दे दिये गये हैं।
Everybody knows it.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I shall now put all the Cut Motions to the Outstanding Demands for Grants treated as moved to the vote of the House.

The Cut Motions were put and negatived.

23.07.2014

HON. SPEAKER: I shall now put the Outstanding Demands for Grants relating to the Ministries/Departments to the vote of the House.

The question is:

“That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue Account and Capital Account shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2015, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof, against:-

- (1) Demand Nos. 1 to 3 relating to Ministry of Agriculture;
- (2) Demand Nos. 4 and 5 relating to Department of Atomic Energy;
- (3) Demand Nos. 6 to 8 relating to Ministry of Chemicals and Fertilizers;
- (4) Demand No. 9 relating to Ministry of Civil Aviation;
- (5) Demand No. 10 relating to Ministry of Coal;
- (6) Demand Nos. 11 and 12 relating to Ministry of Commerce and Industry;
- (7) Demand Nos. 13 to 15 relating to Ministry of Communications and Information Technology;
- (8) Demand Nos. 16 and 17 relating to Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution;
- (9) Demand No. 18 relating to Ministry of Corporate Affairs;
- (10) Demand No. 19 relating to Ministry of Culture;
- (11) Demand Nos. 20 to 27 relating to Ministry of Defence;
- (12) Demand No. 28 relating to Ministry of Development of North Eastern Region;
- (13) Demand No. 29 relating to Ministry of Drinking Water and Sanitation;
- (14) Demand No. 30 relating to Ministry of Earth Sciences;

23.07.2014

- (15) Demand No. 32 relating to Ministry of External Affairs;
- (16) Demand Nos. 33, 34, 36, 37 and 39 to 45 relating to Ministry of Finance;
- (17) Demand No. 46 relating to Ministry of Food Processing Industries;
- (18) Demand Nos. 47 to 50 relating to Ministry of Health and Family Welfare;
- (19) Demand Nos. 51 and 52 relating to Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises;
- (20) Demand Nos. 53 to 57 and 98 to 102 relating to Ministry of Home Affairs;
- (21) Demand No. 58 relating to Ministry of Housing and Urban Poverty Alleviation;
- (22) Demand Nos. 59 and 60 relating to Ministry of Human Resource Development;
- (23) Demand No. 61 relating to Ministry of Information and Broadcasting;
- (24) Demand No. 62 relating to Ministry of Labour and Employment;
- (25) Demand Nos. 63 and 64 relating to Ministry of Law and Justice;
- (26) Demand No. 66 relating to Ministry of Micro, Small and Medium Enterprises;
- (27) Demand No. 67 relating to Ministry of Mines;
- (28) Demand No. 68 relating to Ministry of Minority Affairs;
- (29) Demand No. 69 relating to Ministry of New and Renewable Energy;
- (30) Demand No. 70 relating to Ministry of Overseas Indian Affairs;
- (31) Demand No. 71 relating to Ministry of Panchayati Raj;
- (32) Demand No. 72 relating to Ministry of Parliamentary Affairs;
- (33) Demand No. 73 relating to Ministry of Personnel, Public Grievances and Pensions;
- (34) Demand No. 75 relating to Ministry of Petroleum and Natural Gas;

23.07.2014

- (35) Demand No. 76 relating to Ministry of Planning;
- (36) Demand No. 77 relating to Ministry of Power;
- (37) Demand No. 79 relating to Lok Sabha;
- (38) Demand No. 80 relating to Rajya Sabha;
- (39) Demand No. 82 relating to Secretariat of the Vice-President;
- (40) Demand Nos. 84 and 85 relating to Ministry of Rural Development;
- (41) Demand Nos. 86 to 88 relating to Ministry of Science and Technology;
- (42) Demand No. 89 relating to Ministry of Shipping;
- (43) Demand No. 92 relating to Department of Space;
- (44) Demand No. 93 relating to Ministry of Statistics and Programme Implementation;
- (45) Demand No. 94 relating to Ministry of Steel;
- (46) Demand No. 95 relating to Ministry of Textiles;
- (47) Demand No. 96 relating to Ministry of Tourism;
- (48) Demand No. 97 relating to Ministry of Tribal Affairs;
- (49) Demand Nos. 103 to 105 relating to Ministry of Urban Development;
- (50) Demand No. 107 relating to Ministry of Women and Child Development; and
- (51) Demand No. 108 relating to Ministry of Youth Affairs and Sports.

23.07.2014

18.10 hrs

APPROPRIATION (NO. 3) BILL, 2014*

HON. SPEAKER: The House will now take up Appropriation Bill.

THE MINISTER OF FINANCE, MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS AND MINISTER OF DEFENCE (SHRI ARUN JAITLEY): Madam, I beg to move for leave to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2014-2015.

HON. SPEAKER: The question is :

“That leave be granted to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2014-2015.”

The motion was adopted.

SHRI ARUN JAITLEY: I introduce** the Bill.

HON. SPEAKER: The Minister may now move that the Bill be taken into consideration.

SHRI ARUN JAITLEY: Madam, I beg to move:

“That the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2014-2015, be taken into consideration.”

HON. SPEAKER: The question is:

“That the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2014-2015, be taken into consideration.”

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section-2, dated 23.07.2014.

** Introduced with the recommendation of the President.

23.07.2014

The motion was adopted.

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

The question is:

“That clauses 2 to 4 stand part of the Bill.”

The motion was adopted.

Clauses 2 to 4 were added to the Bill.

The Schedule was added to the Bill.

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

HON. SPEAKER: The Minister may now move that the Bill be passed.

SHRI ARUN JAITLEY: Madam, I beg to move:

“That the Bill be passed.”

HON. SPEAKER: The question is:

“That the Bill be passed.”

The motion was adopted.

23.07.2014

HON. SPEAKER: We will now take up 'Zero Hour'.

श्री ताम्रध्वज साहू (दुर्ग) : सम्मानीय अध्यक्ष जी, मैं आपके मध्याह्न से भिलाई स्टील प्लांट में स्थानीय भर्ती के बाबत अपनी बात रख रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके समक्ष ऐसा विषय उठा रहा हूँ जिसका प्रभाव पूरे देश के सार्वजनिक उपक्रमों पर पड़ेगा। वर्तमान में भिलाई स्टील प्लांट, जो पांच मिलियन टन से नौ मिलियन टन वार्षिक क्षमता तक विस्तारित किया गया है, में नई भर्ती में स्थानीय लोगों को पर्याप्त अवसर नहीं मिल पाया है।

18.14 hrs.

(Prof K.V. Thomas *in the Chair*)

महोदय, वस्तुतः सार्वजनिक उपक्रम राष्ट्रीय स्तर की भर्ती के नाम पर अधिकतर बड़े अधिकारियों की सिफारिशों पर नियुक्तियां करते हैं, जबकि स्थानीय स्तर पर भी आजकल उच्चशिक्षित युवा उपलब्ध हैं। राज्य में बड़े उद्योग, खनन से पर्यावरण प्रदूषण से लेकर सामाजिक संरचना में बदलाव तक का असर स्थानीय आबादी पर होता है। ऐसे में अगर रोजगार प्रदान करने की स्पष्ट नीति स्थानीय भर्ती के हित में नहीं होगी, तो वह क्षेत्र ठगा हुआ महसूस करेगा। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान इस बात पर खींचना चाहता हूँ जिससे सार्वजनिक उपक्रमों में भर्ती के लिए स्थानीय व्यक्तियों को प्राथमिकता प्रदान करने का प्रावधान किया जा सके।

HON. CHAIRPERSON : Shri Rajiv Pratap Rudy – not present.

श्री निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : सभापति महोदय, रघुराम राजन कमेटी की रिपोर्ट आई और वह कह रहे हैं कि कुछ ऐसे राज्य हैं, जो पिछड़े रह गए हैं, उनका विकास होना चाहिए। ईस्टर्न क्षेत्र के राज्य बिहार, झारखंड, ओडिशा, बंगाल और पूर्वी उत्तर प्रदेश इनमें आते हैं। इन क्षेत्रों में 6 जुलाई, 2007 को गैस पाइपलाइन बिछाने का निर्णय गेल द्वारा हुआ था, इसकी घोषणा की गई थी, जो जगदीशपुर-हल्दिया वाली है। इस पर करीब 8,000 करोड़ रुपए लागत आनी थी। लेकिन सात साल हो गए, उस पाइपलाइन के लिए आज तक कुछ नहीं हुआ है। उस पाइपलाइन नहीं होने से इस पूरे इलाके के लोग परेशान हैं। इसलिए परेशान हैं कि हमारे देश में फर्टिलाइजर की कमी है और रिवाइवल आफ फर्टिलाइजर यदि होना है तो जगदीशपुर-हल्दिया पाइपलाइन, जिसके बारे में सुना है कि सरकार उसका नाम हल्दिया-फूलपुर करने वाली है। उस पर हमारे झारखंड का सिंदरी है, गोरखपुर है, बरौनी है, दुर्गापुर है। एक दूसरी पाइपलाइन है, जिसकी घोषणा 2012 में हुई, वह एसपीपीएल है, जिसमें पाराद्वीप फास्फेट है और एफसीआई का तालचर है। उसके अलावा जो कमी है, उसके कारण चाहे दुर्गापुर स्टील प्लांट हो, बोकारो या भिलाई स्टील प्लांट हो या जो आईओसी की रिफाइनरी है, चाहे बरौनी, हल्दिया की हो या जो सीटी गैस है, 333 शहरों में जो

23.07.2014

जानी है, उसमें मेरा शहर देवगढ़ है और प्रधान मंत्री जी का संसदीय क्षेत्र वाराणसी भी है। इन सारी चीजों के लिए यदि यह पाइपलाइन नहीं बनी या लुकिंग इज पालिसी जो सरकार की है और सरकार कह रही है कि इस एरिया का विकास करेंगे, तो जल्द से जल्द इस पाइपलाइन का निर्माण हो। यही मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ।

HON. CHAIRPERSON: Shri P.P. Chaudhary associated himself with the matter raised by Shri Nishikant Dubey.

श्री छोटेलाल (राबर्ट्सगंज) : सभापति जी, मैं उत्तर प्रदेश की बिगड़ी हुई कानून-व्यवस्था की तरफ सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। उत्तर प्रदेश में आए दिन लूटपाट, हत्या एवं बलात्कार की घटना से जंगलराज की स्थिति उत्पन्न हो गई है।

उत्तर प्रदेश शासन के पुलिस, दरोगा द्वारा आए दिन निषाद, मल्लाह व गरीब दलित आदिवासी तथा भाजपा कार्यकर्ताओं को गलत मुकदमों में फंसाया जा रहा है तथा गरीब दलित औरतों पर बुरी निगाह रखते हैं व जाति सूचक शब्दों से गाली का प्रयोग किया जाता है, जो कि सरासर अन्याय है। इस समस्या से नक्सलवाद को बढ़ावा मिलेगा, जो ठीक नहीं है। यह बहुत ही गम्भीर मामला है।

महोदय, इस संबंध में जब मैं 20.7.2014 को क्षेत्रीय भ्रमण के दौरान था, तब मुझे ग्रामीणों द्वारा पता चला कि सोनभद्र जिला के अंतर्गत ओबरा सी.ओ. एवं थाना जुगैल का दरोगा अन्य पुलिसकर्मी और एक दबंग जाति के लठैत के इशारे पर चौरागांव अगोरी निषाद जाति के लोगों की थाने में ले जाकर जमकर पिटाई की गई एवं गलत मुकदमों में फंसाकर जेल भेज दिया गया। पूरा परिवार भय से भागे-भागें फिर रहा है। चुनाव के समय से ही भाजपा कार्यकर्ताओं को फर्जी मुकदमों में फंसाया जा रहा है। हारने के बाद और तेजी से फंसाया जा रहा है।

उत्तर प्रदेश के सोनभद्र जिला के 26 थानों में से 20 थानों में थाना प्रभारी एक विशेष जाति के हैं। साथ ही साथ सोनभद्र जिला के एसपी, सीओ भी एक ही विशेष जाति के हैं। जबकि सोनभद्र जिला दलित आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है। भारत में एकमात्र लोक सभा क्षेत्र जहां से 80 सांसद आते हैं राबर्ट्सगंज (सोनभद्र जिला) है, जहां पर चार प्रदेशों का बॉर्डर लगता है। छत्तीसगढ़, झारखंड, बिहार एवं मध्य प्रदेश की सीमाएं उससे लगती हैं।

अतः मैं सदन के माध्यम से माननीय गृह मंत्री जी से मांग करता हूँ कि उत्तर प्रदेश के सोनभद्र में घटित इस पूरी घटना के आंकलन हेतु एक केन्द्रीय उच्च स्तरीय जांच कमेटी बनाकर एवं इन उपरोक्त बातों के आधार पर समयबद्ध कार्रवाई की जाए, ताकि उत्तर प्रदेश को जंगलराज से मुक्ति दिलाकर जनता को न्याय दिलाया जाए।

23.07.2014

डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक (हरिद्वार): सभापति जी, मुझे कृपया बता दें कि कितना समय मुझे बोलेगा।

HON. CHAIRPERSON: I am very sorry. This is not the way. We have extended the time by one hour. We have got about 20 Members yet to speak. Usually you get about one to two minutes. Within that time you have to adjust. So, you have to confine yourself to one to two minutes.

डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक : श्रीमन्, अगर इतना कम समय मिलेगा तो मैं समझता हूँ कि फिर बोलने का कोई फायदा नहीं है। हम सुबह से लेकर शाम तक इसी इंतजार में बैठे रहते हैं कि हमें महत्वपूर्ण मुद्दे पर बोलने के लिए चार-पांच मिनट भी नहीं मिलेंगे। यदि इतना समय नहीं मिलना है तो मैं बैठ जाता हूँ। यदि यह सम्भव नहीं है तो फिर बोलने का कोई फायदा नहीं है, सिर्फ खानापूति नहीं होनी चाहिए।

श्रीमन्, मैं कहना चाहता हूँ कि उत्तराखंड पर्यटन की दृष्टि से पृथ्वी पर स्वर्ग है, आध्यात्मिक दृष्टि से दुनिया की राजधानी है और संस्कृति की दृष्टि से देश का प्राण है। जहां पूरी दुनिया से लाखों लोग गंगोतरी, यमुनोतरी, बद्रीनाथ, केदारनाथ, हेमकुंड, कैलास मानसरोवर की यात्रा पर आते हैं। गत् वर्ष केदारनाथ की भीषण त्रासदी ने पूरे देश को हिलाकर रख दिया था। देश के 24 राज्यों को लगभग 20,000 से अधिक लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी थी। जो लोग इस प्रलय से किसी तरह जान बचाकर पहाड़ों के ऊपर भागे थे, उन्हें समय से न निकालने के कारण, वे भूख, प्यास और कड़कती ठंड से मरने को मजबूर हुए। सैंकड़ों कंकाल आज भी वहां के जंगलों में मिल रहे हैं। यह उत्तराखंड सरकार की घोर अव्यवस्था और संवेदनहीनता का पुख्ता प्रमाण है। राज्य सरकार की घनघोर भूल और चूक के कारण परिवारों में एक भी व्यक्ति जिंदा नहीं बचा है। सड़क मार्ग आज भी वैसे ही हैं।

HON. CHAIRPERSON : Please sit down. Nothing will go on record.

*(Interruptions) ...**

* Not recorded.

23.07.2014

*SHRI RAMESWAR TELI (DIBRUGARH) : Hon'ble Chairman Sir, I have been elected from the Dibrugarh Lok Sabha constituency. This is my maiden speech in the House. The river Brahmaputhra which flows near the Lahowal assembly constituency in Dibrugarh district, has caused severe erosion. About nine kms. of land have been submerged in the river due to erosion. Unabated erosion has caused submersion of a number of schools, hospitals, tea gardens and villages. The Government, although, has constructed small dams in the 2.5kms. area yet more than 6 kms. area is needed to be covered by such dams. An estimate has already been submitted to the Ministry of Water Resources. I, therefore, urge upon the Hon'ble Minister Uma Bharatiji through this august House to release the estimated amount of Rs.74 crores immediately.

SHRI T.G. VENKATESH BABU (CHENNAI NORTH): Sir, in my Constituency, there is a long pending Ennore-Manali Raod Improvement Project by the NHAI. It was originally conceived in 1998 with an estimated cost of Rs. 150 crore. This project envisages improvement of 30 kilometres road network in North-Chennai which connects all the container freight stations that can handle containers for the Chennai port. This project is vital not only for the future development of both Chennai and Ennore Ports but also for the Kattupalli Port located beside Ennore Port. It is considered as one of the dream projects for the trade. The delay in the execution of this project results in Rs. 75 lakh loss for the various logistics operations every day. It was estimated that if the road would have properly been laid, the trade could have generated by more than Rs. 30,000 crore business in the last five years. It is learnt that this project has been delayed for various reasons, including rehabilitation, fund allotment, no clear commitment from stakeholders.

Keeping in view of the importance of this project, I humbly urge upon the Union Government to kindly expedite this project and allocate adequate funds at the earliest.

* English translation of the speech originally delivered in Assamese.

23.07.2014

साध्वी निरंजन ज्योति (फतेहपुर) : महोदय, मैं उत्तर प्रदेश के बहुत पुराने पुल की तरफ आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहती हूँ। अंग्रेजों के समय में बना 150 वर्ष पुराना पुल, जब वह पुल बना था तब केवल एक-आध ट्रेन वहां से जाती थी, लेकिन आज पूरे दिन में दसियों ट्रेन और माल गाड़ियां निकलती हैं। कानपुर से बांदा रोड पर यमुना साउथ बैंक पर स्टेशन के पास बने पुराने पुल को 150 वर्ष के करीब बने हुए हो गया है। इस पुल की रेलवे द्वारा निर्धारित मियादी भी खत्म हो चुकी है, जिसके कारण कभी भी कोई बड़ा हादसा हो सकता है। तुरंत मानक के अनुसार नया पुल बनाने की आवश्यकता है। अतः सदन के माध्यम मेरा केंद्र सरकार से विनम्र अनुरोध है कि यथाशीघ्र उक्त स्थान पर नए पुल का निर्माण कराने की आवश्यकता है। इस संबंध में उचित दिशा-निर्देश जारी करने का कष्ट करें।

***SHRI R.K.BHARATHI MOHAN (MAYILADUTHURAI):** Hon'ble Chairman Sir, I wish to raise an important issue. The rail route between Mayiladuthurai and Tharangambadi functioned on profit from 1926 to 1991. During that period since road facilities were not upgraded, the rail connectivity remained as the lifeline of this people. In 1991 the metre gauge operations were stopped and remain so till date. People staged so many demonstrations pressing this issue. But the demand is still pending. Between Mayiladuthurai and Tharangambadi this rail route had railways stations at the following places: (i) Mayiladuthurai Town (3.82 kms); (ii) Mannampanthal (8.35 kms); (iii) Sembanaarkovil (12.35 kms); (iv) Aakoor (18 kms); (v) Thirukkadaiyur (21.89 kms); Thillaiyadi (25.33 kms); Poraiyaar (28.13 kms); and Tharangambadi (29.35 kms). Important schools, Arts colleges like AVCC and TBML, AVCC Engg. College, Teacher Training Institute, and other professional institutions are functioning in this area. Poor people and people below poverty line, students do not find a transport system in this area which can suit their needs. Tharangambadi is an area full of fishermen and fishing activities. Fishermen do not have proper transport facility for exporting to other countries.

*English translation of the speech originally delivered in Tamil.

23.07.2014

Moreover they do not have adequate storage facilities. Livelihood of fishermen is affected. Hindu pilgrim centres like Thirukkadaiyur (DharumapuramAatheenam), Thirunallaru (Saturn) and Nagoor Mosque, Vailankanni temple, Tharangambadi Holy Church, Danish Fort are some of the tourist attractions.

If this route is extended by 9 km and connected with Karaikkal, you can get a big rail network in southern Tamil Nadu. Around 30 km long land between Mayiladuthurai and Tharangambadi is already with the Railway Department. Only 9 kilo meter stretch of land between Tharangambadi and Karaikkal has to be acquired. This project can be completed at a cost of Rs.100 Crore. Only when this rail route is extended and connected, people of Tharangambadi can have rail connectivity to go to Chennai for medical treatment and technological benefits.

श्री देवजी एम. पटेल (जालौर): महोदय, मैं राजस्थान के माउंट आबू क्षेत्र से आता हूँ। माउंट आबू गुजरात और राजस्थान का "दिल" कहें तो भी ठीक है। जैसे भारत के लिए कश्मीर है उसी तरह से माउंट आबू राजस्थान के लिए है। आज माउंट आबू में सबसे बड़ी समस्या 1982 से वहां नक्शे के लिए कोई परमिशन नहीं मिली है। जो वहां के रहने वाले हैं, उनका परिवार बढ़ता है लेकिन मकान नहीं बना सकते हैं। ईको सेंसिटिव जोन बना कर हमारे साथ अन्याय किया गया है। जब ईको सेंसिटिव जोन से छुट्टी मिली और मास्टर प्लान बनाने की बात हुई तो पहले की सरकार ने कोई इंटेरेस्ट नहीं लिया और आगे कोई कार्रवाई नहीं कई गई। आज भी वहां हजारों पर्यटक आते हैं। वहां रहने के लिए कोई व्यवस्था नहीं होती है। हम सरकार से मांग करते हैं कि जल्दी से जल्दी मास्टर प्लान लागू करके माउंट आबू की जो रौनक है, उसे वापिस लौटाई जाए। वहां के लोगों को रहने के लिए जो घर बनाने की परमिशन चाहिए।

महोदय, यह घर की बात है और घर नहीं होगा तो सभी बेघर हो जाएंगे। वर्ष 1982 के बाद से जिन बच्चों ने जन्म लिया है, उसे रहने के लिए तो घर चाहिए। 1982 से अब तक कोई परमिशन नहीं मिल रही है, बच्चे कहां रहेंगे? क्या कोई सास-ससुर और बाप-बेटा साथ में रह पाएंगे। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि माउंटआबू के साथ न्याय हो। ...(व्यवधान) जब कोई भी बात कहते हैं तो घंटी बज जाती है। ...(व्यवधान) मेरा निवेदन है कि जो भी कार्यवाही हो, वह जल्द से जल्द लागू हो।...(व्यवधान) मैं आपके माध्यम से सरकार से निवेदन करना चाहता हूँ।

23.07.2014

HON. CHAIRPERSON : Nothing will go on record, now.

*(Interruptions) ...**

श्री विद्युत वरन महतो (जमशेदपुर):माननीय सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे शून्य काल के अंतर्गत एक महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया। मैं आपका ध्यान झारखंड में मानव तस्करी से संबंधित मुद्दे पर आकर्षित करना चाहता हूँ। अभी हाल ही में केरल में झारखंड के 224 बच्चों को दलालों के चंगुल से छुड़ाया गया। केरल के तीन शहर त्रिसुरा, पालाकाड और कोझीकोड से झारखंड के 224 छोटे बच्चों समेत 600 बच्चों को छुड़ाया गया। झारखंड निर्माण से 13 वर्षों का सफर बेहद संघर्षपूर्ण रहा। झारखंड अपार संभावनाओं का राज्य रहा है लेकिन आज यह मानव तस्करी का गढ़ बन गया है। एक रिपोर्ट के मुताबिक हर साल झारखंड से 30,000 से ज्यादा लड़कियों की तस्करी बड़े शहरों में होती है। लड़कियां दिल्ली जैसे बड़े शहरों में प्लेसमेंट एजेंसी के जरिए पहुंचाई जाती हो। कुछ दिनों बाद ये बच्चे बंधुआ मजदूर बन जाते हैं और जबदस्ती काम कराया जाता है। इनके साथ शारीरिक, यौन शोषण, प्रताड़ना एवं मारपीट होता है। इन्हें अपने परिजनों से मिलने तथा बात करने की आजादी नहीं होती है। पंजाब एवं हरियाणा जैसे राज्यों में इन लड़कियों को शादी के नाम पर बेचा जाता है। यूएनओ द्वारा जारी रिपोर्ट में कहा गया है कि भारत मानव तस्करी से निपटने में 2013 में पूरी तरह असफल रहा। गौरतलब है कि 90 प्रतिशत पलायन देश के अंदर ही होता है। निसंदेह गरीबी ही इसका मुख्य कारण है। इस अपराध को रोकने की जिम्मेदारी मुख्य रूप से राज्य सरकार की है जो इसमें पूरी तरह विफल रही है। अतः इसे रोकने हेतु एक बहुआयामी नीति बनाई जाए।

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : माननीय सभापति जी, बुंदेलखंड पिछले पांच-छः वर्षों से दैवी आपदाओं से ग्रस्त है। मेरा संसदीय क्षेत्र बुंदेलखंड में आता है, लगातार कई वर्षों से इन समस्याओं से जूझ रहा है। मेरे संसदीय क्षेत्र बांदा चित्रकूट में पिछले वर्ष अत्यधिक बारिश व ओले के कारण फसल खराब हो गई थी। इस बार समय से वर्षा न होने के कारण धान के बेड़ नहीं लग पा रहे हैं और खेत सूने पड़े हैं। पिछले वर्ष और इस वर्ष भी अच्छी फसल होने की आशा में तमाम किसानों ने बैंकों से कर्ज ले रखा था। इस तरह वे कर्ज के बोझ से दब रहे हैं। फसल बर्बाद होने के कारण भुखमरी की स्थिति पैदा हो गई है। हताश किसान और उनके परिवार आत्महत्या करने को मजबूर हैं। बांदा चित्रकूट संसदीय क्षेत्र में भूख से परेशान जनता रोजी रोटी की तलाश में बाहर पलायन कर रही है। प्रतिदिन बसों में भरकर लोग बाहर जा रहे हैं और गांव के गांव वीरान हो गए हैं। घरों में ताले पड़े हैं। पशुओं को पर्याप्त चारा न मिलने के कारण या तो वे भूख से मर

* Not recorded.

23.07.2014

रहे हैं या उनको पकड़कर कत्लखानों में भेजा जा रहा है। मैं आपके माध्यम से इस लोक महत्व के विषय पर सदन का ध्यान आकर्षित करते हुए सरकार से मांग करता हूँ कि बुंदेलखंड के अति पिछड़े हुए क्षेत्र बांदा चित्रकूट में उद्योग स्थापित किए जाएं ताकि ग्रामीणों का पलायन रोका जा सके ताकि श्रम शक्ति का उपयोग हो सके, उनको रोजगार मिल सके। किसान के हित में यह भी आवश्यक है कि भारत सरकार हताश और परेशान किसानों को भारी कर्ज के बोझ से राहत देने के लिए ब्याज माफी की घोषणा करे और उनके खेतों की पर्याप्त की सिंचाई की व्यवस्था करे।

SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE): Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to raise an issue, which is of serious importance. It is with regard to safety and security of passengers in the civil aviation.

Almost 170 million people travel in India in the civil aviation sector. But it is unfortunate that 55 near miss situations were reported by several independent agencies. To add to this worry, one very serious incident was reported in Bhubaneswar Airport of Odisha. Bhubaneswar Airport is the only airport in the whole State of Odisha wherein a big size animal, whose size can be compared to that of a lion or a tiger – those who have seen in the television channel can comprehend this – was detected from within the airport itself.

Now, the basic question is, how could such a big animal enter the airport which is a restricted zone? What would have happened if the animal had rushed to the active runway when the aircraft is taking off or landing? Is it not putting a serious question on the issue of safety and security of airport and air travel? I would sincerely urge upon the Government and the hon. Minister of Civil Aviation to take adequate steps to strengthen the safety and security of civil aviation and restore the trust and faith of the people of the country in the civil aviation.

श्री रवीन्द्र कुमार राय (कोडरमा) :सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार को झारखंड की जनता का त्राहिमाम संदेश देना चाहता हूँ। झारखंड में कानून व्यवस्था ध्वस्त हो गई है। कांग्रेस के षड्यंत्रों तथा झारखंड मुक्ति मोर्चा के नेतृत्व में चल रही सरकार, जो राजद के षड्यंत्रों का भी एक हिस्सा है,

23.07.2014

उनके कारण आज झारखंड में कानून व्यवस्था ध्वस्त हो गई है। वहां की हालत यह है कि उपद्रवी और उग्रवादी तत्व झारखंड की शासन व्यवस्था को चलाने का काम कर रहे हैं। खूंटी और रांची के आसपास ऐसे कई जिले हैं, जहां उग्रवादियों के आदेश से स्कूल खुलते हैं और बंद होते हैं। अभी लगातार दस दिनों तक खूंटी और शिमडेगा के स्कूल बंद रहे।

मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से कहना चाहता हूं कि वहां प्रतिदिन आधा दर्जन लोगों की हत्याएं हो रही हैं और आधा दर्जन से अधिक बलात्कार और यौन शोषण के केस दर्ज हो रहे हैं। मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि केन्द्र सरकार का गृह मंत्रालय वहां की सारी रिपोर्ट मंगाये और झारखंड में राष्ट्रपति शासन अविलम्ब लगाया जाए, ताकि वहां स्वार्थ की राजनीति के तहत बनाई गई जो सरकार है, वह सरकार बर्खास्त हो सके और आने वाले दिनों में जो चुनाव होने वाला है, वह निष्पक्ष ढंग से भयमुक्त हो सके और वहां एक अच्छी सरकार आ सके।

श्रीमती कृष्णा राज (शाहजहाँपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे अपने संसदीय क्षेत्र के अविलम्बनीय महत्व के प्रश्न को शून्य काल में उठाने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करती हूं। पूरे देश में पर्यावरण को ध्यान में रखते हुए छोटे-छोटे पेड़-पौधों का कटान न होने के कारण देश की 70 हजार में से 30 ऐसी परियोजनाएं आज भी लम्बित पड़ी हैं, जिनकी वजह से सारा कार्य अधूरा पड़ा है और विकास का कार्य भी ठप पड़ा है। मेरे अपने संसदीय क्षेत्र में पूर्व में एनएच-24 पर बहुत ही पुराना एक सेतु का निर्माण हो रहा है। लेकिन मात्र 10-12 पौधों की वजह से वन विभाग ने अपनी फीस लाखों रुपये में जमा कराने के बावजूद पेड़ों के कटान पर प्रतिबंध लगा रखा है। वे पेड़ भी नहीं हैं, बल्कि पौधे जैसे हैं, जिनकी वजह से हमारे संसदीय क्षेत्र के लोगों को बहुत दिक्कत हो रही है। अभी माननीय सड़क परिवहन मंत्री जी ने भी इसमें शिथिलता की बात कही है। हमारे प्रधान मंत्री, श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी ने भी सारे विभागों को एक करके इस कठिनाई को दूर करने का अच्छा प्रयास किया।

मेरी आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से विनती है कि मेरे क्षेत्र में जो पुराने पुल का कार्य लम्बित पड़ा है, वहां पेड़ काटने की अनुमति प्रदान करके शीघ्र ही पुल का निर्माण प्रारम्भ करके कार्य पूर्ण किया जाए।

इसके अलावा मैं सदन को बताना चाहती हूं कि हमारे जनपद में नेपाल की पहाड़ी से कभी-कभी तीन से चार लाख क्यूसेक तक पानी छोड़ दिया जाता है, जिसकी वजह से भी वहां का जनजीवन अस्त-व्यस्त होता है। वहां के निवासियों के आवागमन के लिए मात्र एक पुल है, वही इधर से उधर जाने का इकलौता साधन है। मेरी आपसे विनती है कि वहां जो छोटे-छोटे पेड़-पौधे हैं, उन्हें बड़ा वृक्ष बताकर वन

23.07.2014

विभाग ने काम अवरुद्ध कर रखा है, अतः इन्हें काटने की शीघ्र अनुमति प्रदान करें। जिससे मूल निर्माण का कार्य शीघ्र-अतिशीघ्र पूर्ण हो सके।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Mr. Chairman, Sir, I would like to invite the attention of the hon. House, through you, to the dilemma of the people belonging to the forward communities who are economically backward and living below the poverty line. They are not having reservation in education or employment as in the case of OBC, SC, ST and minorities. They are deprived of scholarships, fellowships or interest-free education loans. Many of the welfare schemes announced and implemented by Central and State Governments for the people below poverty line are not applicable to poor people from forward communities, owing to the community they belong to. The organisations of forward communities and civil society organisations are arguing the case of economically poor people belonging to forward communities. The financial backwardness is pulling them down and they are deprived of proper education. They are facing marginalization in almost all walks of life. A responsive Government and civil society cannot shut their eyes towards the dismal situation of any category of people.

Mr. Chairman, Sir, in order to tide over the situation, we have to ensure that the people of forward communities get equal opportunities in education and employment. For finding a solution of the problem, the UPA Government had set up a commission to study the problems of forward communities under the chairmanship of Justice Singhu and the report is with the Government now. The recommendations of the Justice Singhu Commission may be considered and implemented at the earliest.

A corporation for the development of forward communities may be set up at national level on the lines of the Corporation for the Development of Forward Communities established by the Government of Kerala. Through the said Corporation, several development schemes like, educational scholarships, fellowships, education loans, vocational training, self-employment programmes,

23.07.2014

grants assistance for marriages, etc. can be implemented. This will be a great support to the economically poor people belonging to forward communities.

Sir, Nair Service Society in Kerala demanded to establish a Forward Community Development Corporation at national level. This is a long pending demand of Nair Service Society in Kerala.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अधिष्ठाता महोदय, मैं एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। इस सदन में लगातार पिछले कई दिनों से जहां देश के काफी बड़े हिस्सों में सूखे से उत्पन्न स्थिति पर चिंता व्यक्त की गई और उसके लिए कुछ कार्य योजना भी सरकार ने बनाई जिसका उल्लेख सदन में किया गया। लेकिन पिछले दिनों नेपाल के बैराज से पानी छोड़ने के कारण पूरे उत्तर प्रदेश और नेपाल की सीमा पर शारदा नदी में भी बाढ़ आ गई, जिसके कारण खीरी, पीलीभीत, बहराइच, श्रावस्ती, सिद्धार्थनगर, महाराजगंज, कुशीनगर जनपदों में काफी गांव जलप्लावित हो गए और बाढ़ की स्थिति पैदा हो गई है। देश के केवल उत्तर प्रदेश ही नहीं आज महाराष्ट्र के विदर्भ में भी पर्णकोटा नदी में बाढ़ आ गई। इसी तरीके से बिहार की कोसी नदी में है, जमशेदपुर में है। इस तरह की कठिनाई पूरे देश में उत्पन्न हो गई है कि बाढ़ से भी आज काफी नुकसान हो रहा है। घाघरा अपने खतरे के निशान 64.01 मीटर के ऊपर पहुंच गयी है। इसी तरह से शारदा नदी भी अपने जल स्तर 163.30 मीटर को क्रास कर गई है। स्वाभाविक है कि इससे गंगा में भी जल स्तर खतरे के निशान से ऊपर हो गया है। जिसके कारण आज बुलंदशहर, नरोरा, रामगंगा, मुरादाबाद या बलिया के तुरतीपार हो, बाराबंकी का एलगिम ब्रिज हो, इन सब जगहों पर घाघरा है, शारदा है, राप्ती है, इन नदियों के सभी जगहों पर बाढ़ का जल स्तर खतरे के निशान को पार कर गया है। इसलिए मैं आपके माध्यम से चाहता हूँ कि सरकार राज्य सरकारों को और वाटर रिसोर्सिज़ मिनिस्ट्री कम से कम इस बाढ़ से जो नुकसान हो रहा है, जो गांव कटान में हैं, कुछ गांव के घर जो जलप्लावित हो रहे हैं, जो जन-धन की हानि हो रही है या जानवरों के सामने चारे का संकट उत्पन्न हो रहा है, उसके लिए उपाय किए जाएं। जो गांव बांधों के किनारे नदियों में कट रहे हैं, उनको कहीं रीहैबिलिटेड किया जाए। मैं आपसे यह पुरज़ोर मांग करता हूँ।

मान्यवर, यह केवल एक राज्य तक ही सीमित नहीं है। हमारे साथी बलरामपुर के, श्रावस्ती के, हमारी मंत्री मेनका जी बैठी हैं, जो पीलीभीत से आती हैं, सभी जगहों पर यह समस्या उत्पन्न हो गई है। यह पूरे सदन के लिए एक चिंता का विषय है। मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे समय दिया।

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): सभापति महोदय, आज मैं जो विषय आपके सामने ले कर आया हूँ उसमें यह पीड़ा भी है कि जिन लोगों ने आज हम सब को यहां प्रश्न पूछने के लायक खड़ा किया है, आज

23.07.2014

उनको ही हम सब भूलते जा रहे हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि आज भारत माँ के महान सपूत श्रद्धेय चंद्रशेखर आजाद जी का जन्मदिन है। दूसरे महापुरुष श्रद्धेय बाल गंगाधर तिलक का भी जन्मदिन है, लेकिन आज पीड़ा होती है कि जिन वीरों ने स्वच्छंद तिरंगा भारत पर लहराया और मिली न उनको एक दिवस भी इसकी शीतल छाया। आज उनको श्रद्धा सुमन अर्पित करने के लिए संघर्ष करना पड़ रहा है। यह पीड़ा लेकर आज मैं इस सदन में आया हूँ। मैं कहना चाहूंगा कि आज इस पर परिचर्चा होनी चाहिए थी। आज सुबह ही पूरे सदन को एक साथ उनको श्रद्धांजलि देनी चाहिए थी, लेकिन कष्ट होता है कि आज उनकी तुर्बत में नहीं है एक भी दिया, जिसके खूँ से जलते थे चिरागे वतन और जगमगा रहे हैं मकबरे आज उनके, जो कभी बेचा करते थे शहीदों का कफन।

HON. CHAIRPERSON: This is a matter, which has to be brought to the attention of the hon. Speaker.

... (Interruptions)

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है।... (व्यवधान) आप इसको अपने बड़प्पन से काटिए मत, आप मेरी यह पीड़ा दर्ज करिए।... (व्यवधान)

महोदय, मैं आपके माध्यम से पूरे सदन की भावना के साथ निवेदन करना चाहूंगा कि... (व्यवधान) मेरी अंतिम बात सुन लीजिए कि आप सरकार को यह निर्देश देने का काम कीजिए कि उनके नाम पर कोई योजना चलायी जाये।

SHRI C. MAHENDRAN (POLLACHI): Respected Chairperson, I thank the hon. Tamil Nadu Chief Minister, my God, hon. *Puratchi Thalaivi Amma* for having given me an opportunity to be a Parliamentarian in this hon. House. I am also thankful to the people of my Pollachi Parliamentary Constituency for electing me as a Member of Parliament with a thumping majority with the grace and blessings of our great political mentor, the Tamil Nadu Chief Minister, our God, hon. *Puratchi Thalaivi Amma*.

In my Pollachi Parliamentary Constituency, nearly 92,000 hectares of area is under coconut cultivation, which is 1/4th of coconut cultivation area in Tamil Nadu. Due to the failure of South-West and North-East monsoons, the water level has depleted much in the wells as well as the underground water level. Owing to insufficient water and high cost of maintenance, coconut farmers are in a very

23.07.2014

critical situation, and they are facing great loss in producing Copra. Hence, the production of Copra is dwindling in my Parliamentary Constituency. Even though, 2,02,000 metric tonnes of Copra is being produced, the agriculturists are not able to survive as the support price for Copra that was fixed by NAFED is only Rs. 52.50 per kg whereas in the open market it is being traded today at around Rs. 105 per kg.

HON. CHAIRPERSON: Now, please conclude.

... (*Interruptions*)

SHRI C. MAHENDRAN: Sir, this is my maiden speech in the House. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: No, you are just supposed to mention the issue. There is no maiden speech in this.

SHRI C. MAHENDRAN: Hence, the procurement price has to be increased by NAFED to the level of market price or even higher procurement price is to be given in order to stabilize the demand and supply mechanism.

Now, the Copra production is not remunerative for the coconut growers, and they are finding out solutions by growing alternate crops. Presently, the coconut-yielding trees are maintained by growers for more than 15-20 years as coconut cultivation is a long-term crop and they have no other alternative. Due to the monsoon failure, only 50 per cent of agriculturists are able to maintain coconut cultivation and that too with great hardship.

While considering the above facts, will the present Government move any proposal to increase the support price of Copra and double the NAFED price or even make it Rs. 108 per kg so as to give relief to the existing coconut growing agriculturists.

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Thank you very much, Sir. I would like to draw the attention of the Government of India to a gross violation of principles of natural justice by the Medical Council of India (MCI). On the complaint of a whistleblower, Dr. K. V. Babu, in 2010, the MCI had declared certain commercial

23.07.2014

endorsements of certain products of the Pepsi Company by the Indian Medical Association as illegal. Though, the MCI had declared that commercial endorsement as unethical and illegal, but, now, at the behest of some vested interests, the same MCI is harassing the whistleblower doctor and not only the doctor, but his wife, who is not even a doctor and over whom the MCI has no jurisdiction at all.

I am confining my speech and requesting the hon. Minister of Health for his intervention to protect the whistleblower, and to prevent the MCI from harassing the doctor and his family. With these words, I conclude.

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): सभापति जी, प्रत्येक वर्ष श्रावण मास में विभिन्न प्रदेशों से बड़ी संख्या में श्रद्धालु कांवड़िये हरिद्वार आकर गंगाजल लेते हैं तथा पैदल यात्रा करते हुए शिवरात्रि के पवित्र दिन अपने-अपने गाँव-शहर पहुँचकर देवाधिदेव महादेव का हरिद्वार से लाए गए इस गंगाजल द्वारा अभिषेक करते हैं। इन दिनों यह यात्रा चल रही है। इस धार्मिक यात्रा के क्रम में कांवड़िये मेरठ के श्री औघड़नाथ मंदिर, बागपत जनपद में श्री पुरा-महादेव तथा हापुड़ में छपकौली स्थित शिव मंदिर में जलाभिषेक करते हैं। इन कांवड़ियों की संख्या में प्रत्येक वर्ष वृद्धि हो रही है तथा गत वर्ष इनकी अनुमानित संख्या एक करोड़ से भी अधिक थी। हरिद्वार से मेरठ तक का लगभग 135 कि.मी. का मार्ग स्वाभाविक रूप से श्रावण मास की शिवरात्रि के एक सप्ताह पूर्व से इन श्रद्धालु कांवड़ियों से भरा रहता है। प्रतिदिन लाखों की संख्या में इस मार्ग से गुज़रने वाले इन कांवड़ियों के भोजन, विश्राम, चिकित्सा आदि की व्यवस्था विभिन्न धार्मिक-सामाजिक संगठन स्वेच्छया सेवाभाव से करते हैं परन्तु निरंतर बढ़ रहे इस धार्मिक महा-आयोजन की शासकीय स्तर पर सुनियोजित रूप से व्यवस्था किया जाना बहुत आवश्यक है। क्योंकि यह यात्रा अनेक प्रदेशों, विशेषकर उत्तराखंड तथा उत्तर प्रदेश से गुज़रती है, इस कारण उपर्युक्त व्यवस्था केन्द्र सरकार के स्तर पर ही किया जाना संभव है।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि सरकार इस अत्यंत विशाल धार्मिक आयोजन की समय रहते व्यवस्था करने, यात्रा मार्ग को सुगम व सुविधापूर्ण करने तथा इसकी सुरक्षा की चिन्ता करने इत्यादि के लिए कुंभ मेला प्राधिकरण की तरह का एक प्राधिकरण बनाने का कष्ट करें ताकि परस्पर बेहतर तालमेल द्वारा यह आयोजन निरापद रूप से सम्पन्न होता रहे।

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): I would like to bring to the attention of the House about the non-release of funds under the Rajiv Gandhi National

23.07.2014

Fellowship to SC students of Acharya Nagarjuna University in Guntur, Andhra Pradesh.

Sir, Acharya Nagarjuna University is one of the largest Universities in India covering many colleges and is a major learning centre in Andhra Pradesh. It facilitates research activities in sciences, social sciences, engineering and technology, and humanities to students in M.Phil., and Ph.D.

Fellowships are given to students at the University under the Rajiv Gandhi National Fellowship Scheme after they have been selected by the UGC. The Ministry of Social Justice and Empowerment formulated and funded this Scheme, and the UGC implements the Scheme after the selection process. Sir, 17 University students belonging to SC were selected by the UGC to pursue research in various areas. The UGC is not sending the fellowship to students belonging to the periods 2008 to 2009 up to 2012-13, and also for the period 2009-10 to 2013-14, which is causing a lot of hardship and financial difficulty to the SC students. The UGC has not released pending grant to the tune of Rs. 1.14 crore for the period 2008 to 2009 up to 2013-14, for 17 students; and for the period 2009-10 to 2013-14, a grant of more than Rs. 1.0 crore has to be sanctioned by the UGC.

Sir, Acharya Nagarjuna University itself has paid the advance of fellowship in two installments from the General Fund Account to avoid inconvenience and financial difficulty to students. Many Universities in Andhra Pradesh have received pending fellowships, but not the students of Nagarjuna University.

In view of what has been stated above and keeping in view the fact that students are facing severe financial crisis and are on the verge of discontinuing their higher studies, I would request the UGC and the Government of India to immediately take steps to release the due amount immediately to the Dalit students of Nagarjuna University.

श्री लालूभाई बाबूभाई पटेल (दमन और दीव) : सभापति जी, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं दमन और दीव से आता हूँ जो छोटा सा प्रदेश है जो मत्स्य उद्योग और पर्यटन पर निर्भर करता है। मेरे प्रदेश में बहती हुई दमनगंगा नदी के निकट बसे गुजरात के वापी शहर से ज़्यादातर

23.07.2014

औद्योगिक और कौमिकल दूषित पानी इस नदी में निकास करता है। मंत्रालय को मैंने यह भी बताया कि गुजरात प्रदूषण कंट्रोल बोर्ड ने भी हमारी प्रार्थना नहीं सुनी। वापी के गुजरात इंडस्ट्रियल डैवलपमेंट कार्पोरेशन का ट्रीटमेंट प्लांट भी ढंग से कार्य नहीं कर रहा है। इसका सीधा असर नदी के मत्स्य उद्योग पर पड़ रहा है। नदी में मछलियाँ खत्म हो रही हैं। क्योंकि दमन शहर की यह नदी अरब सागर से मिलती है, इसलिए दरियाई मछली पर इसका बड़ा असर पड़ता है। यह प्रदूषित पानी काला होने के कारण दरिया का पानी भी काले रंग का हो गया है। इसके कारण पर्यटन पर भी गंभीर असर पड़ रहा है।

महोदय, मैं एक और बात से सदन को अवगत कराना चाहता हूँ। दमन में पीने का पानी पहले के दौर में भूमिगत था, लेकिन कुछ अरसे से हमें दमनगंगा नदी पर बने बांध से पानी मिल रहा है जो पर्याप्त नहीं है। इसके चलते हमें अभी भी बोरवैल के पानी पर निर्भर रहना पड़ता है। लेकिन पिछले काफी समय से यहाँ भी पीने लायक पानी नहीं मिल रहा है।

महोदय, पूर्व दोनों मंत्रियों को मैंने इस बारे में अवगत कराया था, लेकिन पिछले पाँच वर्षों से मेरे संसदीय क्षेत्र में पर्यावरण मंत्रालय ने कोई काम नहीं किया है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से निवेदन करता हूँ कि अगर मेरे संघ प्रदेश, जो महान भारत का दूसरा सबसे छोटा प्रदेश है, में इतनी पर्यावरण समस्या हो सकती है तो पूरे भारत में कितनी बड़ी समस्या होगी। इस पर गंभीर विचार करके जल्द से जल्द पर्यावरण पर नियंत्रण होना चाहिए। इसके चलते हमें अभी भी पानी पड़ता है। लेकिन काफी समय से यहाँ भी पानी पीने लायक नहीं रह गया है। मैंने पूर्व मंत्री को इस बारे में अवगत कराया था, लेकिन पिछले पांच वर्ष में मेरे संसदीय क्षेत्र में काम नहीं हुआ है।

SHRI M. UDHAYAKUMAR (DINDIGUL): I would like to thank hon. Speaker for having given me the chance to speak on this occasion before this august House.

I have been elected from Dindigul constituency of Tamil Nadu State by the blessings of our supreme hon. Chief Minister Dr. *Puratchi Thalaivi Ammaji* who has dedicated her life solely for the people of Tamil Nadu which is very clear in her very slogan "*Makkalukaha Naan, Makkalal Naan*" that means "I am for the people and I am by the people". Hon. Amma's vision is "Peace, Progress and Prosperity (*Shanti, Vikas aur Unnathi*)" which was appreciated by the hon. Prime Minister of India as "*Sabka Saath, Sabka Vikaas*" in his vision of Mission.

Hon. Speaker, I would like to bring to kind attention of hon. Railway Minister the need to lay a railway track from Dindigul to Sabarimalai.

23.07.2014

Sir, as you know, Lord Ayyappa Swami is the most powerful God of the believers of South India. Whatever the devotees pray to Lord Ayyappa Swami, they get that thing then and there. Therefore, millions of devotees go there to get all sorts of blessings throughout the year. Unfortunately, there is no railway route to that holy shrine. So, I request the hon. Railway Minister to lay a new railway track from Dindigul to Sabarimalai via Nilakottai, Vathalakundu, Periyakulam, Theni, Cumbam and Kumuli. If this is executed, I am sure and certain that Lord Ayyappa's blessings will be on all of us abundantly.

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से दामोदर वेली कॉर्पोरेशन और टाटा पावर के ज्वाइंट वेंचर मैथन थर्मल पावर स्टेशन की ओर आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ। दामोदर वेली कॉर्पोरेशन आज एक हजार करोड़ रुपये के नुकसान पर चल रहा है। मैथन थर्मल पावर स्टेशन में जो कोयला है, वह 125 किलोमीटर की दूरी से सीसीएल ढोंरी क्षेत्र से जा रहा है, जबकि ईसीएल, बीसीसीएल कोल इण्डिया की इकाई है उसमें उक्त पावर प्लांट के लिए कोयला उपलब्ध है और इनकी दूरी वहां से मात्र 50 किलोमीटर है। अगर वहां से कोयला मैथन थर्मल पावर स्टेशन को मिले तो जो राजस्व भारत सरकार का जा रहा है, उसमें बचत होगी। कोल माफिया इसमें लगे हुए हैं, जो रास्ते में कोयले को बेच देते हैं, साथ ही साथ रिजैक्टिड कोल वहां जा रहा है, जिससे कि पावर जनरेशन भी कम हो रहा है। इस विषय को कोल कंसल्टेटिव कमेटी में भी हम लोगों ने उठाया था, लेकिन दुर्भाग्य है कि इस पर पिछली सरकार के द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गयी। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से मांग करता हूँ कि अविलम्ब इसकी जांच करवायी जाए और ईसीएल और बीसीसीएल से मैथन थर्मल पावर स्टेशन को कोयला दिया जाए और साथ ही साथ जितने भी थर्मल पावर स्टेशन्स हैं, उनके नज़दीक में जो कोलरीज़ हैं, वहां से उनको कोयला उपलब्ध करवाया जाए ताकि माफियागिरी उसमें न हो और भारत सरकार का राजस्व भी बर्बाद न हो।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I would like to raise a matter of very serious and urgent importance in which the Ministry of Health & Family Welfare's intervention is required.

Sir, on 18th July, 2014, the Central Council of Homeopathy has written a letter to all the Principals of Homeopathy Medical Colleges in India and also to the Registrars of all the Universities having affiliation to Homeopathic Medical

23.07.2014

Colleges in the country stating that they shall not take or allow admission in any course in Homeopathic Medical Colleges in the first year without obtaining the permission as per the provisions of the Homeopathic rules.

Sir, the pertinent fact to be noted here is that the inspection and other formalities have not been complied with by the AYUSH. It is not the fault of the students or teachers or university or the college authorities. It is the absolute duty of the AYUSH to see that the medical colleges have complied with all the formalities as stipulated in Homeopathic Medical Rules.

19.00 hrs.

It is not the fault of the students. But unfortunately, you may kindly note that the medical entrance allotment process in various States is going on. Suppose, if inordinate delay is being caused to this, definitely the delay in admission to first year may lead to huge waste of resources and eligible students may be losing their chances to get themselves enrolled for the BHMS course. My submission to the hon. Government, through you, is that an urgent, immediate action is to be taken so as to complete the formalities and give a direction to the concerned that the admission is given at the earliest.

HON. CHAIRPERSON: The House stands adjourned to meet tomorrow the 24th July, 2014 at 11.00 a.m.

19.01 hrs

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Thursday, July 24, 2014/Shravana 2, 1936 (Saka).*
