

C O N T E N T S

**Seventeenth Series, Vol. III, First Session, 2019/1941 (Saka)
No. 21, Monday, July 15, 2019, / Ashadha 24, 1941 (Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
 ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
* Starred Question Nos.301 to 307 and 312 to 314	16-79
 WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.308 to 311 and 315 to 320	80-106
Unstarred Question Nos. 3412 to 3641	107-592

* 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.

REFERENCE BY THE SPEAKER

Swachhata Abhiyan in Parliament House Estate 593

PAPERS LAID ON THE TABLE

595-607

STATEMENT BY MINISTER

Status of implementation of the recommendations contained in the 258th report of the Standing Committee on Transport, Tourism and Culture on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Ministry of Culture.

SHRI PRAHLAD SINGH PATEL

608

GOVERNMENT BILLS- Introduced

- | | | |
|------|---------------------------------------|----------|
| (i) | Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 | 609-613 |
| (ii) | Surrogacy (Regulation) Bill, 2019 | 614- 615 |

MATTERS UNDER RULE 377

- | | | |
|-------|--|---------|
| (i) | Regarding infiltration in Assam | 616-631 |
| | Shri Dilip Saikia | 616 |
| (ii) | Regarding irrigation project for Kolar Constituency | |
| | Shri S. Muniswamy | 617 |
| (iii) | Need to set up a Mega Food Park in Maharajganj Parliamentary Constituency, Bihar | |
| | Shri Janardan Singh Sigriwal | 617 |

- (iv) Regarding clearance to Jhalawar airport
- Shri Dushyant Singh
- 618
- (v) Need to set up a Passport Seva Kendra in Morbi district of Gujarat
- Shri Vinod Lakhamshi Chavda
- 618
- (vi) Need to extend train no. 64589 and train no. 64160 upto Etawah and Phaphund respectively
- Dr. Ram Shankar Katheria
- 618
- (vii) Need to establish an Agriculture college in Abusar, Jhunjhunu district, Rajasthan
- Shri Narendra Kumar
- 619
- (viii) Need to shut down or shift coal dumping yard situated in Lohardaga district, Jharkhand
- Shri Sudarshan Bhagat
- 619
- (ix) Need to make Sariswa river in Bihar pollution free
- Dr. Sanjay Jaiswal
- 620
- (x) Regarding water problem and drought situation in Ahmednagar, Maharashtra
- Dr. Sujay Vikhe Patil
- 620

- (xi) Need to construct railway line between Barwadih (Jharkhand) and Chirmiri (Chhattisgarh)
- Shri Vishnu Dayal Ram 621
- (xii) Regarding alleged dereliction of duties by officials of Electricity Department
- Shri Devendra Singh Bhole 622
- (xiii) Need to include Kol caste of Uttar Pradesh in the list of Scheduled Tribes
- Prof. Rita Bahuguna Joshi 622
- (xiv) Need to promote water harvesting and solar energy system
- Shrimati Darshana Vikram Jardosh 623
- (xv) Need to set up a Kendriya Vidyalaya in Kheda Parliamentary Constituency of Gujarat
- Shri Devusinh Chauhan 623
- (xvi) Need to make Hooghly river pollution free
- Shrimati Locket Chatterjee 624

- (xvii) Need to establish a Railway station in Bhandara, Maharashtra
- Shri Sunil Baburao Mendhe 624
- (xviii) Need to revise target of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY) for Kerala
- Shri K. Sudhakaran 625
- (xix) Regarding construction of sea wall along the coastline of Kerala
- Adv. Adoor Prakash 625
- (xx) Need to save Cordite Factory Aravankadu in Tamil Nadu by increasing its production target
- Shri A. Raja 626
- (xxi) Regarding upgrading Rajahmundry Airport to International Airport
- Shri Margani Bharat 627
- (xxii) Regarding safety and security of women in Delhi.
- Shrimati Aparupa Poddar 628
- (xxiii) Regarding promoting generic medicines in the country
- Shri Krupal Balaji Tumane 628

(xxiv) Need to accord special category status to Bihar

Shri Mahabali Singh

628

(xxv) Need to amend rules of Compensatory Afforestation Fund Management and Planning Authority (CAMPA) fund

Shri Bhartruhari Mahtab

629

(xxvi) Regarding adequate compensation to land oustees

Shri Ritesh Pandey

629

(xxvii) Regarding approval to Industrial Corridors in Telangana

Shri G. Ranjith Reddy

630

(xxviii) Need to set up an Airport in Vaishali, Bihar

Shrimati Veena Devi

630

(xxix) Regarding night landing facilities at Lakshadweep airport

Shri Mohammed Faizal P.P.

631

**NATIONAL INVESTIGATION AGENCY (AMENDMENT)
BILL, 2019**

637-733

Motion to Consider	637-639
Shri G. Kishan Reddy	637-639
Shri Manish Tewari	640-645
Shri A. Raja	646-649
Dr. Satya Pal Singh	650-656
Shri Kalyan Banerjee	657-660
Shri Raghu Rama Krishna Raju,	661-662
Shri Rahul Ramesh Shewale	663-665
Shri Bhartruhari Mahtab	666-668
Kunwar Danish Ali	669-670
Shrimati Supriya Sadanand Sule	671-673
Shri Kesineni Srinivas	674-675
Adv. A. M. Ariff	676-677
Shri N.K. Premachandran	678-679
Shri Kaushlendra Kumar	680
Shri Ravneet Singh	681-682
Shri E.T. Mohammed Basheer	683-684
Shri Vishnu Dayal Ram	685-686
Shri Asaduddin Owaisi	687-689
Shri Hanuman Beniwal	689-690
Shri K. Subbarayan	691

Shrimati Meenakashi Lekhi	692-697
Shri Amit Shah	698-700
Clauses 2 to 8 and 1	729-733
Motion to Pass	733
UNION BUDGET, 2019-2020	734-815
DEMAND FOR GRANT	
Ministry of Road Transport and Highways	735-738
Shri K. Muraleedharan	739-740
Cut motions	741-744
Shri Dushyant Singh	745-747
Shri C.N. Annadurai	748-751
Prof. Sougata Ray	752
Dr. Sanghamitra Maurya	753-755
Shrimati Rekha Arun Verma	756-757
Shri Gautham Sigamani Pon	756-757
Shri Sudhakar Tukaram Shrangare	758-760
Shri S. Gnanathiraviam	761-762
Shri P.R. Natarajan	763
Shri K. Shanmuga Sundaram	764
Shri K. Subbarayan	765-766
Shrimati Vanga Geetha Viswanath	767-770
Shri Mukesh Rajput	771-772
Shrimati Supriya Sadanand Sule	773-776

Shri Shrirang Appa Barne	777-778
Shri Chandeshwar Prasad	779-781
Shri Nalin Kumar Kateel	782-785
Shri Rahul Ramesh Shewale	786-789
Shri Pinaki Misra	790-794
Shrimati Raksha Nikhil Khadse	795-798
Shrimati Aparupa Poddar	799-800
Kunwar Danish Ali	801
Shri Bhartruhari Mahtab	802-808
Shri Sushil Kumar Singh	809
Shri Saptagiri Sankar Ulaka	810
Dr. G. Ranjith Reddy	811-813
Shri Sunil Dattatray Tatkare	814-815
Shri Rahul Kaswan	816-817
Shrimati Kirron Kher	818-822
Kunwar Pushpendra Singh Chandel	823-825
Shri H. Vasanthakumar	826-830
Shri T.N. Prathapan	831-833
Dr. Nishikant Dubey	834-836
Shri Raju Bista	837-838
Shri Vinod Kumar Sonkar	839-850
Kumari Shobha Karandlaje	851-852
Shrimati Poonamben Maadam	853-858

Shri Rajendra Agrawal	859-862
Shri Ramulu Pothuganti	863
Shri.B.Y. Raghavendra	864-868
Shri Kesineni Srinivas	869-870
Shri Ganesh Singh	871-874
Shrimati Darshana Vikram Jardosh	876
Shrimati Ranjanben Bhatt	877-879,981
Shri Ravindra Kushwaha	880
Shri C.P. Joshi	881-884
Shri E.T. Mohammed Basheer	885-886
Shri Tirath Singh Rawat	887
Shri Parbhubhai Nagarbhai Vasava	888
Shri Ajay Misra 'Teni'	889-891
Shri Rajan Baburao Vichare	892
Shri Ve. Vaithilingam	893
Shrimati Rama Devi	894-895
Shri Sunil Kumar Pintu	896-897
Shrimati Riti Pathak	898-899
Shri N.K. Premachandran	900-902
Shri Tokheho Yepthomi	903-905
Shri Naranbhai Kachhadiya	906-908
Shri Nitesh Ganga Deb	909-911
Shri Karadi Sanganna Amarappa	912-913

Shri Girish Chandra	914-915
Shrimati Locket Chatterjee	916-917
Shrimati Sandhya Ray	918-919
Shri Indra Hang Subba	920
Shrimati Jaskaur Meena	921-922
Shri P. Raveendranath Kumar	923-924
Shri Haji Fazlur Rehman	925-926
Shri Hanuman Beniwal	927-929
Shrimati Queen Oja	930
Shri P.P. Chaudhary	931-935
Shri Vijay Kumar Hansdak	936
Dr. K.C. Patel	937
Shri Sunil Kumar Mondal	938
Dr. Virendra Kumar	939-940
Shri Kanakmal Katara	941
Dr. Rajdeep Roy	942-943
Shri Pradyut Bordoloi	944-945
Dr. Bharati Pravin Pawar	946
Dr. Sujay Vikhe Patil	947-948
Shri Vinayak Bhaurao Raut	949
Shri Benny Behanan	950
Shri Guman Singh Damor	951-952
Shri Rajveer Singh (Raju Bhaiya)	953

Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki	954
Shri Mansukhbhai Dhanjibhai Vasava	955
Adv. Dean Kuriakose	956
Shri Pashupati Nath Singh	957-958
Shri Ramesh Bidhuri	959-960
Shri Rajiv Pratap Rudy	961-965
Prof. Rita Bahuguna Joshi	966-967
Dr. A. Chellakumar	968-969
Shri G.M. Siddeshwar	970-972
Shri Jagdambika Pal	973-974
Col. Rajyavardhan Rathore	975
Shri Devaji Patel	976-977
Dr Dhal Singh Bisen	978
Shri Jugal Kishore Sharma	979
Shrimati Ranjeeta Koli	980
Shri Subhash Chandra Baheria	982
Shri Kodikunnil Suresh	983
Dr. Sanjay Jaiswal	984
Dr. K. Jayakumar	985
Dr. Umesh G. Jadav	986-987

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions 989-990

Member-wise Index to Unstarred Questions 991-995

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions 996

Ministry-wise Index to Unstarred Questions 997

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shrimati Rama Devi

Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki

Shri Rajendra Agrawal

Shrimati Meenakshi Lekhi

Shri Kodikunnil Suresh

Shri A. Raja

Shri P.V. Midhun Reddy

Shri Bhartruhari Mahtab

Shri N.K. Premachandran

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

SECRETARY GENERAL

Shrimati Snehlata Shrivastava

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Monday, July 15, 2019 / Ashadha 24, 1941 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

HON.SPEAKER : Now Question Hour,Q.No. 301,
Shri Jayadev Galla.

... (*Interruptions*)

(Q. 301)

SHRI JAYADEV GALLA : Hon. Speaker, Sir, I am sure the hon. Minister is very well aware of the entire issue. Hence, I do not want to dwell too deep into it. I will get directly into the question.

I agree with the reply of the hon. Minister that these companies are Board-governed entities. But the notification issued by the Finance Ministry, Department of Financial Services bearing no. S-11012/4/2014-institutions.1 dated 23rd September, 2014 directing insurance companies including the National Insurance Company that when company transfers female employees, they have to be accommodated where the husband is stationed was issued keeping in view the genuine hardships and feelings of insecurity being faced by female employees. My question is this. Why the National Insurance Company is not following this notification?

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: माननीय अध्यक्ष महोदय, हमारी जितनी भी पब्लिक सैक्टर की इंश्योरेंस कंपनीज़ हैं, वे ज्यादातर बोर्ड गवर्न्ड एंटीटीज़ हैं। उनकी अपनी ट्रांसफर एण्ड मोबैलिटी पॉलिसीज़ हैं। जैसा माननीय सदस्य ने कहा है कि किसी महिला अधिकारी या कर्मचारी को पॉलिसी के अनुसार, अगर ऐसा कोई विशेष स्पेसिफिक केस है, उसकी आप जानकारी दे सकते हैं, लेकिन कुल-मिला कर यदि देखा जाए, इसमें सरकार कहीं भी हस्तक्षेप नहीं करती है। अगर इनके 56,798 कर्मचारी हैं, तो उनमें से केवल 604 लोगों की की ट्रांसफर्स हुई हैं, जो कि मात्र एक

प्रतिशत ही है। अगर कहीं पर उनकी जो पॉलिसी है, उसके अनुसार कहीं कुछ नहीं हुआ है, कुछ स्पेसिफिक केस है, you can give it to us. We will look into that. We will ask the insurance company concerned to look into that.

SHRI JAYADEV GALLA : Sir, the second question that I have is that it is strange that the National Insurance Company does not consider Delhi as a Metro city when all other insurance companies are considering Delhi as a Metro city. I would like to know the reasons behind this.

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : माननीय अध्यक्ष महोदय, ये इंश्योरेंस कंपनीज़ ऐसा क्यों नहीं मानती हैं, उनसे पूछ कर हम माननीय सदस्य को जानकारी दे देंगे।

SHRI SUDIP BANYOPADHYAY : Sir, there are reports of private companies using unethical methods to grab motor insurance in particular which is a very big sector depriving the public sector companies a level playing field. I would like to know what the Government and the Regulator are doing in this regard in the interest of the public sector companies and also the general public at large.

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : माननीय अध्यक्ष महोदय, लगभग चार पब्लिक सैक्टर इंश्योरेंस कंपनीज़ इस क्षेत्र में काम कर रही हैं, जिनका 45 प्रतिशत शेयर इंश्योरेंस सैक्टर में है। इंश्योरेंस सैक्टर में अगर सबसे बड़ा वॉल्यूम किसी का है तो वह मोटर व्हीकल का है, उसके बाद हेल्थ और बाकी क्षेत्र आते हैं। उस क्षेत्र में जो कम्पीटिशन मार्केट ड्रिवन है, उसमें अगर प्राइवेट कंपनी का कोई बैटर प्रोडक्ट होता होगा, तो कंज्यूमर उस तरफ जाता होगा। ये कंपनीज़ उस पर बैटर काम कर सकें, कंपीट कर सकें, इसीलिए मर्जर का निर्णय भी लिया गया था। जो तीन सरकारी पब्लिक सैक्टर इंश्योरेंस कंपनीज़ हैं, उनको मर्ज करने का निर्णय अभी विचाराधीन है। पिछले बजट में भी कहा गया था।

(Q. 302)

श्री रामचरण बोहरा : माननीय अध्यक्ष जी, आदरणीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में मानव संसाधन विकास मंत्री जी ने देश में शिक्षा के क्षेत्र में विकास एवं उन्नयन के लिए कई कदम उठाए हैं। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। साथ ही मैं आपके माध्यम से पूछना चाहूँगा कि आपने जो आंकड़े दिए हैं, वे ठीक हैं, पर क्या इंजीनियरिंग कॉलेज में प्रवेश लेने से पहले काउंसलिंग की व्यवस्था की गई है कि छात्र किस सब्जेक्ट में जाना चाहें और कितने रोजगार उस क्षेत्र में हैं, ताकि उनको रोजगार मिल सके?

डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक : श्रीमन्, स्वाभाविक है कि जब छात्र प्रवेश के लिए आता है तो उसकी काउंसलिंग भी होती है। जहाँ वह प्रवेश चाहता है, यदि उसके अनुरूप वह विषय मिलता नहीं है तो उसकी काउंसलिंग होती है और अच्छे से होती है। जहाँ तक माननीय बोहरा जी ने दूसरा सवाल किया है तो उनकी नौकरियों की जो व्यवस्था है, उसमें हमने कुछ प्रतिशत लिख कर भी दिया है। लेकिन मुझे यह कहते हुए खुशी है कि आज पूरी दुनिया में हमारे संस्थानों से निकलने वाले बच्चे अपने शिखर पर पहुँचते हैं। जहाँ विश्व के शीर्ष पर हमारी तीन संस्थाएँ रैंकिंग में आई हैं- आईआईटी, मुम्बई, आईआईटी, दिल्ली और आईसीएआर, बेंगलुरु। इन संस्थानों से गूगल के सीईओ श्री सुन्दर पिचई, आईआईटी खड़कपुर से हैं। श्री शांतनु नारायण एडोब के पद्मश्री भी हैं, वे हैदराबाद से हैं। श्री सत्य नडेला माइक्रोसॉफ्ट के सीईओ हैं, श्री राकेश अरोड़ा, अल्टो नेटवर्क के सीईओ हैं, श्री दिनेश सी पालीवाल, हर्मन इंटरनेशनल के सीईओ हैं और राजीव सूरी, नोकियो के सीईओ हैं। श्रीमन्, माननीय सदस्य ने चिंता व्यक्त की कि हमारे इंजीनियरिंग कॉलेज से निकलने वाले जो छात्र हैं, वे बहुत क्षेत्रों में तेजी से आगे बढ़ रहे हैं। हमने यह भी कहा था कि संस्थानों में ही बाहर की कम्पनियाँ जॉब के लिए आती हैं। वर्ष 2017-18 में लगभग साढ़े तीन लाख, वर्ष 2018-19 में लगभग चार लाख और इस समय भी लाखों की तादाद में इन छात्रों को वे कम्पनियाँ लेती हैं। आज दुनिया की शीर्ष 500 कम्पनियाँ हैं, उनमें से 200 कम्पनियों में सर्वाधिक हिन्दुस्तान के आईटी के छात्र हैं।

श्री रामचरण बोहरा (जयपुर): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि क्या सरकार निजी क्षेत्र में चलने वाले इंजीनियरिंग कॉलेज की गुणवत्ता में सुधार के लिए कोई कदम उठा रही हैं, ताकि विद्यार्थी इन कॉलेजों में से निकल कर नौकरी पाने में, अपना काम करने में सक्षम हों। गत वर्षों में, अभी आपने बताया है कि चार लाख के लगभग छात्रों को नौकरियां मिली हैं, मैं आपको बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूँ। मैं आपसे यह कहना चाहूँगा कि जो छात्र कॉलेज से निकल कर जाता है, क्या उसके लिए कम्पनियों में ऐसी व्यवस्था की गई है, जैसे सीए इंटरनशिप करते हैं, ऐसे ही छात्र निकल कर ऐसा कोई काम कर सके, ताकि उसको नौकरी मिल सके।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, एक ही प्रश्न पूछें। आपने दो प्रश्न पूछ लिए। माननीय मंत्री जी।

डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक : श्रीमन् माननीय सदस्य ने बहुत अच्छा प्रश्न किया है। हम लोगों ने औद्योगिक क्षेत्र से समन्वय की दिशा में हर संस्थान में एक प्रकोष्ठ को स्थापित किया है। इसके साथ-साथ इनकी गुणवत्ता बढ़ सके, जब इंजीनियरिंग करके छात्र बाहर निकलता है तो उसको फिनिश करने की योजना है, उसको और व्यवस्थित करने की योजना होती है। इसलिए हम लोगों ने दो चीजें विशेष कर, क्योंकि आपने यह भी कहा है कि क्या कोई फिनिशिंग स्कूल की स्थापना होगी, श्रीमन्, उस दिशा में हम लोगों ने कैरियर लॉन्चर एजुकेट, यूनिवर्सल एजुकेशन, ऐथेनस और टाइम इन चार संस्थाओं के साथ टेंडर किया है, इनके साथ हमारा अनुबंध हुआ है। जो तीसरे और चौथे वर्ष के छात्र हैं, उनको बाकायदा ट्रेड करते हैं। इतना ही नहीं, आपकी जो चिंता है कि वे छात्र प्रतियोगी परीक्षाओं में बहुत अच्छे तरीके से आगे कैसे निकल सकते हैं।

हम लोगों ने गेट ट्रेनिंग के लिए गेट अकादमी, गेट कोच, इंजीनियरिंग अकादमी और गेट फोरम, ऐसी 4 संस्थाओं के साथ समन्वय किया है ताकि रोजगार के लिए जो परीक्षाएं होती हैं, उनमें छात्रों को शिखर तक पहुँचाने की कोशिश कर सकें।

DR. SHASHI THAROOR : Thank you so much, Sir, for giving me this opportunity.

I listened attentively to the hon. Minister. There is one statistic which he has mentioned in his reply and also another statistic which he has not mentioned. Both of them are very serious.

The first one is this. The study by the India Skills Report shows that only 57 per cent of our engineering graduates are employable. There is another picture which he has not mentioned, and it is this. In detailed studies done by multiple people including the organisation which I have the privilege to head, that is, the All India Professionals Congress, which did a study of 10,000 engineers, it shows that 60 per cent of our country's engineering graduates end up doing jobs which do not even require an engineering degree. It is because there is such a major mismatch between what is taught in the majority of our engineering colleges and what the marketplace wants. Employers come back and say that these people are not qualified to work for us. Even big companies like Tata, TCS and Infosys have set up campuses in which they are re-educating the children, whom they have already hired, not on the job training but just teaching them what they should have learnt in college. Will the hon. Minister, using AICTE or whatever means he wishes, kindly take some serious steps to completely transform the engineering curricula of our country in order to ensure that it matches the demands of the workspace? Can we ensure, therefore, that this question about finishing school is not the right point but the right point is how do we enhance employability and what kind of skills

can we give to our people which is actually needed so that they can get real jobs and we do not have to advise them to fry *pakoras* on the side of the street? Thank you.

डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक : श्रीमन्, शशि थरूर जी ने बहुत ही महत्वपूर्ण सवाल उठाया है और निश्चित ही जो उनकी चिंता है, वही चिंता मंत्रालय की भी है। इसीलिए अभी आपने देखा होगा कि हमारे एआईसीटीई ने इन सारे पाठ्यक्रमों में तब्दीली की है और अनिवार्य रूप में की है। हम लोगों ने जो महत्वपूर्ण पहल की है, एक तो हम 'निसस' आधारित मॉडल पाठ्यक्रम तैयार कर रहे हैं, जो शुरू हो गया है। पाठ्यक्रम के भाग के अनुरूप अनिवार्य इंटरनशिप कर रहे हैं, अनिवार्य रूप में कॉलेज उन उद्योगों के साथ समन्वय करेगा। यह भावी योजना तैयार करके इसके साथ 10-15 ऐसे बिन्दु बनाए हैं, जिसकी वर्तमान में जरूरत है। जो पिछले 10-20 सालों से पढ़ाया जा रहा था, आज उसकी जरूरत नहीं है।

श्रीमन्, हम शिक्षकों के कौशल को भी विकसित कर रहे हैं कि वे अत्याधुनिक तरीके से पूरी दुनिया के साथ समन्वय करके यह देखें कि आज हम कहाँ भाग रहे हैं। आपकी चिंता है कि नये पाठ्यक्रमों के साथ छात्रों को जोड़ना, तो यह हमने शुरू कर दिया है। उद्योगों के साथ अनिवार्य रूप में कम से कम 5 समझौते हम लोगों ने कर दिए हैं ताकि इन इंजीनियरिंग कॉलेजों के साथ वे पहले से ही जुड़ जाएं और जो उनको जरूरत है, जो आपकी चिंता है, ताकि वे वहीं से उन छात्रों के साथ जुड़कर उनकी तैयारी करवाना शुरू करें। हमने ऐसे 50-52 और यदि आप कहेंगे तो मैं उनके बारे में बता सकता हूँ।... (व्यवधान) शशि थरूर जी ने जो दूसरी बात 57 प्रतिशत वाली कही है, ये 57 प्रतिशत वे हैं, जो हमारे परिसरों से होकर जा रहे हैं। जो उसके बाद एम.टेक कर रहे हैं, विदेशों में जा रहे हैं, अपना रोजगार कर रहे हैं, मेक इन इंडिया के तहत और अब तो इस देश के अंदर, वर्ष 2013 से पहले मात्र 3 मोडबल कंपनियाँ थीं, आज कुल 268 मोबाइल कंपनियाँ हो गई हैं। पिछले वर्ष हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी ने दक्षिण कोरिया के प्रधान मंत्री जी के साथ संयुक्त रूप से एक समझौता किया था।... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : उसका इसके साथ क्या सम्पर्क है?... (व्यवधान) इन्होंने गलत जवाब दिया है।... (व्यवधान)

डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक : श्रीमन्, एक वर्ष में एक करोड़... (व्यवधान) वही सम्पर्क है, ... (व्यवधान) रोजगार का सम्पर्क है।... (व्यवधान) यह रोजगार का सम्पर्क है।... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : महोदय, मंत्री जी ने जो जवाब दिया है, मैं उसकी गलतियों को आपके सामने रखना चाहता हूँ।... (व्यवधान) यह बड़ी अजीब बात है।... (व्यवधान)

डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक : श्रीमन्, यदि रोजगार पूछा जा रहा है कि ये बच्चे कहाँ जाएंगे, तो मेरा मेक इन इंडिया पूरी दुनिया में नम्बर एक होगा और उसकी शुरुआत कर दी गई है।... (व्यवधान) हमारे ये छात्र वहाँ जाएंगे।... (व्यवधान) उसकी तैयारी शुरू कर दी गई है।

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, इनके क्वेश्चन की गलतियों को मैं आपके सामने उजागर करना चाहता हूँ।... (व्यवधान) सर, इन्होंने वर्ष 2018 में 'Number of students graduated' में 'Not available' कहा।... (व्यवधान)

(Q. 303, 313 and 314)

श्री रामदास तडस : माननीय अध्यक्ष जी, धन्यवाद। भारत के लोकप्रिय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की दूरदृष्टि और संकल्प से सांसद आदर्श ग्राम योजना वर्ष 2014 के बाद कार्यान्वित हुई है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि सांसद आदर्श ग्राम योजना जैसी लोकप्रिय योजना के लिए विशेष तौर पर निधि का प्रावधान करना अत्यंत आवश्यक है। केन्द्र और राज्य सरकार की सभी योजनाएं और सांसद आदर्श ग्राम योजना को लागू करने के लिए हम हमेशा प्रयत्नशील रहते हैं।

क्या माननीय मंत्री जी यह स्पष्ट करेंगे कि सी.एस.आर. फण्ड के माध्यम से सांसद आदर्श ग्राम योजना के लिए आवश्यक तथा महत्वपूर्ण विकास कार्यों के लिए सम्बन्धित परिसर की कम्पनी को सरकार के माध्यम से कोई दिशानिर्देश जारी करने के लिए विचार किया गया है?

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : माननीय अध्यक्ष जी, सी.एस.आर. के प्रति माननीय सांसद बहुत गम्भीर हैं क्योंकि पहली तारीख को भी इनका प्रश्न सी.एस.आर. से सम्बन्धित था और आज पन्द्रह तारीख को भी इनका प्रश्न है। सांसद आदर्श ग्राम योजना एक बहुत महत्वपूर्ण योजना है, जिससे गांवों का विकास होगा, ऐसा माननीय प्रधान मंत्री जी की सोच है। लेकिन, कम्पनीज एक्ट के अन्तर्गत सी.एस.आर. के जो अपने नियम हैं, उसमें शिड्यूल-7 के अन्तर्गत दिया गया है कि आप किन-किन योजनाओं पर पैसा खर्च कर सकते हैं, चाहे वह सांसद आदर्श ग्राम योजना हो या कोई दूसरी योजना हो, कोई भी कम्पनी वहां पर अपने पैसे खर्च कर सकती है और शिड्यूल-7 में जितने प्रोग्राम्स दिए गए हैं, उनके अन्तर्गत कोई भी कार्य अगर माननीय सांसद जी अपने क्षेत्र में कराना चाहें तो इसमें सरकार का कोई हस्तक्षेप नहीं होता है। इसे कम्पनियां स्वयं करती हैं। जिन कम्पनियों की नेट वर्थ 500 करोड़ रुपये से ज्यादा हो, टर्न ओवर 1000 करोड़ रुपये से ज्यादा हो या वे पाँच करोड़ रुपये से ज्यादा की प्रॉफिट कमाती हैं तो उन्हें पिछले तीन सालों के एवरेज के दो प्रतिशत से ज्यादा पैसे खर्च करने पड़ते हैं और इसमें सरकार का सीधे तौर पर कोई हस्तक्षेप नहीं है।

श्री रामदास तडस : माननीय अध्यक्ष जी, मैं यह प्रश्न इसलिए पूछता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र में बहुत-सी कम्पनियां हैं, लेकिन वहां मुझे सी.एस.आर. फण्ड ही नहीं मिलता है। सार्वजनिक क्षेत्र में कार्यरत सरकारी कम्पनियों के माध्यम से सांसद आदर्श ग्राम योजना के महत्वपूर्ण कार्य के लिए सी.एस.आर. फण्ड निधि उपलब्ध कराई जाए। यदि यह उपलब्ध करायी जाती है तो सरकार, सार्वजनिक क्षेत्र में कार्यरत सरकारी कम्पनियों के सन्दर्भ में अपने माध्यम से दिशानिर्देश देने के लिए उचित कदम उठाए।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: माननीय अध्यक्ष जी, मैंने पहले कहा कि माननीय सांसद जी इसके प्रति बहुत गम्भीर हैं, क्योंकि पन्द्रह दिनों के अन्दर ही इनका दूसरी बार यह प्रश्न है।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सांसद जी ने आपको इसका कारण बता दिया है।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : अध्यक्ष जी, इसलिए मैं उसी विषय पर आने वाला हूँ कि प्राथमिकता उसी क्षेत्र को देनी है जहां पर वह कम्पनी काम कर रही है। यह नियम के अनुसार भी है।

माननीय अध्यक्ष : कम्पनी वह फण्ड वहां नहीं दे रही होगी, तभी तो माननीय सदस्य ने प्रश्न पूछा है। आप बस डायरेक्शंस दे दें कि वे इनके यहां काम करें।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: माननीय अध्यक्ष जी, इसमें सरकार सीधे तौर पर कहीं हस्तक्षेप नहीं कर सकती, निर्देश जारी नहीं कर सकती।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कुछ आँकड़े बताना चाहता हूँ। वर्ष 2014-15 में 380 पी.एस.यू. ने 2816 करोड़ रुपये खर्च किए। जो नॉन पी.एस.यू. हैं, ऐसी 16,405 कम्पनियों ने 7,249 करोड़ रुपये खर्च किए। इससे बढ़ कर वर्ष 2016-17 में 407 कम्पनियों ने 3,285 करोड़ रुपये खर्च किए और 21,063 कम्पनियों ने 10,956 करोड़ रुपये खर्च किए।

SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN : Sir, I would like to take this opportunity to expand on the answer given effectively by the Minister of State on this matter. The idea of Sansad Adarsh Gram Yojana, which the hon. Prime

Minister brought in 2014, was to make sure that the Member of Parliament, irrespective of whether he represents through the Lok Sabha or the Rajya Sabha, would adopt such villages which are in desperate need of help, essentially using the Member of Parliament's knowledge of the various schemes which already exist so that he, by adopting that village, will make sure that the existing programmes and the schemes reach that village and using such existing programmes, these villages will stand out as exemplary villages.

So, it is all right for a Member of Parliament to also access resources from the CSR, but it is not the funding which is the matter, there it is more the adoption, ensuring you are sitting and talking with the concerned people, stakeholders there, the Gram Panchayat there, and making sure what has not reached them through the existing scheme reaches them. So, the core idea is to make sure that the Member of Parliament, through his awareness, access, Parliament, Government, is able to bring the village up to the speed with the rest of them....(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, मैं आपको बाद में मौका दूंगा।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्रश्न संख्या 313 एवं 314 एक नेचर के हैं, इसलिए मैं इन प्रश्नों को क्लब कर रहा हूँ।

प्रश्न संख्या 313 - श्री एच. वसंतकुमार।

SHRI H. VASANTHAKUMAR : Social responsibility is the most important thing for the development of agriculture, roads, water supply, etc. It is connected with the CSR activity. I would like to know from the Minister whether the money under CSR can be used in other areas also. I also would like to know whether they have adjusted the pending amount, which they are having in the corporate office, for the next year.

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : माननीय अध्यक्ष जी, जैसा मैंने पहले भी कहा कि इसके नियम के शिड्यूल-7 के अन्तर्गत बड़े विस्तार से कहा गया है कि किस क्षेत्र में आपको पैसे खर्च करने हैं। इसका दायरा बढ़ाया गया। इसमें तीन-चार अमेंडमेंट्स की गई हैं। भारत सरकार ने जो सी.एस.आर. का पोर्टल बनाया है, उसमें 500 कम्पनियों ने कहाँ पैसे खर्च किए, इसकी विस्तार से जानकारी दी गयी है। यह पैसा सरकारी योजनाओं के अन्तर्गत सीधे तौर पर खर्च नहीं होता है, लेकिन किसी भी कम्पनी को अगर अपने क्षेत्र में विकास के काम करने हैं, तो अलग-अलग कम्पनीज़ अपनी सी.एस.आर. कमेटीज के माध्यम से सालाना रिपोर्ट तैयार करती हैं, उसमें पैसे खर्च करती हैं और अपने रिटर्न के माध्यम से यह बताती हैं कि इन पैसों को किस क्षेत्र में खर्च किया गया।

SHRI H. VASANTHAKUMAR : The corporate office, from the net profits, are supposed to spend under CSR. But it is not possible to pre-plan the amount and all those things. Whatever profit they may be having, they are able to spend that money for the development of the nation. How can they pre-plan that thing?

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: माननीय अध्यक्ष जी, जैसा मैंने पहले कहा कि जिन कम्पनियों को पता है कि उनकी नेट वर्थ 500 करोड़ रुपये है, वे उस दायरे में आती हैं, जिन कम्पनियों की 1000 करोड़ रुपये की टर्नओवर है, वे उस दायरे में आती हैं, जिन कम्पनियों का प्रॉफिट पाँच करोड़ रुपये से

ज्यादा का है, वे उस दायरे में आती हैं। उनके तीन सालों के एवरेज का दो प्रतिशत पैसा खर्च करना है। जो कम्पनियां इसके अन्तर्गत आती हैं, वे अपनी प्लानिंग पहले से ही करती हैं। सी.एस.आर. कमेटी अलग से बनाई हुई है और इसके कम्प्लायंस के लिए, सेन्ट्रलाइज्ड स्कूटनी के लिए केन्द्र सरकार ने भी अपने यहां मैकेनिज्म बना रखा है। इसके प्रॉस्क्यूशन के लिए सी.एस.पी.एम. है, जिसे हम सेन्ट्रलाइज्ड स्कूटनी एण्ड प्रॉस्क्यूशन मैकेनिज्म कहते हैं। इसे भी शुरू किया गया है। वर्ष 2015-16 से हमने इसकी जानकारी जुटानी शुरू की है और सभी कम्पनियों को इसे लागू करने के प्रति हमने सबको जागरूक किया है।

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी, कई माननीय सदस्य यहां नए हैं। वे यहां पहली बार आए हैं। इसलिए सी.एस.आर. गाइडलाइंस की एक कॉपी आप सभी माननीय सदस्यों को भिजवा दें।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: जी, माननीय अध्यक्ष जी।

माननीय अध्यक्ष: श्री उन्मेश भैय्यासाहेब पाटिल – उपस्थित नहीं।

श्री कल्याण बनजी।

SHRI KALYAN BANERJEE : CSR is basically spent by the companies or related factories situated in the area for the development of that area. That is the basic concept of Corporate Social Responsibility. Let us take the case of Eastern Coalfields Ltd.

Mines are there and company is situated. So, construction of roads, etc., in and around the locality is the basic intention of the Corporate Social Responsibility.

I am talking about the Central PSUs. Nowadays, we are seeing that a company is situated at one place but the money is going to a different State. It has happened in 15th Lok Sabha also. Let me tell you the case of a company, Durgapur Steel Plant of Steel Authority of India, which is situated at Durgapur.

The monies of CSR Funds were sent to Nagpur where nothing was there. This is one of the points.

Sir, I am talking about only the Central PSUs and not about the private companies. From the Central Public Sector Undertakings' CSR Funds, monies are going to Prime Minister's Relief Fund and Prime Minister's other development funds. I do not have any problem here. But I am also saying that in that case, why should this money not go to the Chief Minister's Relief Fund also? Why should all States not get it? Why should it only go to the Prime Minister's Relief Fund?

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय सांसद जी को थोड़ी जानकारी देना चाहूंगा। पहली बात यह है कि सी.एस.आर. के प्रोविज़न के अंतर्गत प्राइऑरिटी स्थानीय क्षेत्र को देनी है और यह तय है। जहां माइनिंग होती है, वहां डिस्ट्रिक्ट लेवल पर माइनिंग फाउंडेशन बनी हुई है। वहां पर 10 प्रतिशत पैसा देना पड़ता है, जो वर्ष 2015 के बाद की कंपनीज़ हैं और जो उससे पहले की हैं, उनको 30 प्रतिशत देना पड़ता है।

अगर आप पिछले साल का ही आंकड़ा देखें, वर्ष 2016-17 का आंकड़ा देखें, तो कुल मिलाकर 7,860 करोड़ रुपये सी.एस.आर. में खर्च किये गये और मात्र 8 करोड़ 70 लाख रुपये, केवल 8.69 करोड़ रुपये प्राइम मिनिस्टर रिलीफ फंड के लिए दिये गये, जो शायद एक प्रतिशत से भी कम हो। यह एक प्रतिशत भी नहीं होता है, 0.01 प्रतिशत भी नहीं होगा। यह आरोप लगाना कि प्राइम मिनिस्टर रिलीफ फंड के लिए दिया गया और मैं दूसरी बात कहूँ कि अगर यह होगा तो प्राइम मिनिस्टर रिलीफ फंड भी इस देश के लोगों के लिए ही खर्च होता है।

माननीय अध्यक्ष: यह अच्छी बात है। प्राइम मिनिस्टर रिलीफ फंड में देने में क्या दिक्कत है।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: माननीय अध्यक्ष जी, मैं दूसरी बात कहूँ कि यह समाज की भलाई के लिए है। समाज की जो ओवरॉल रिस्पॉन्सिबिलिटी है, उसके लिए यह पैसा है और इस क्षेत्र में बहुत शानदार काम किया गया है।

श्री दिलीप घोष : अध्यक्ष महोदय, हमारे यहां संस्थाओं को जो सी.एस.आर. फंड मिलता है, डीएम उसको नो ऑब्जेक्शन नहीं देता है, वहां पैसा पड़ा हुआ है। लोग काम करने के लिए भी तैयार हैं, लेकिन वहां काम नहीं होता है। मैं वहां तीन साल तक विधायक रहा, वहां की नगरपालिका ने डीएम को लिखकर दिया कि हम विधायक को पैसा खर्चा नहीं करने देंगे, फिर उनके ...* को कौन पैसा देगा? यहां एक प्रकार से बोलना और वहां दूसरी प्रकार से करना, यह कैसे हो सकता है? वहां की प्रशासन सरकारी पैसा खर्च करने के लिए परमिशन नहीं देती है। इसको मैंने अनुभव किया है।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप प्रश्न पूछिए।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : माननीय अध्यक्ष जी, मुझे लगता है कि यह सी.एस.आर. के बजाय अपनी पूर्व की बातें कर रहे हैं।...(व्यवधान) मुझे लगता है कि माननीय सदस्य ने कहना चाहा कि पश्चिम बंगाल में सी.एस.आर. तो दूर की बात है, बल्कि जो विधायक निधि का पैसा था, वह भी खर्च नहीं हो पाता था।...(व्यवधान) यह पहले सदस्य नहीं है, मुझे लगता है कि कि अधीर रंजन जी ने पहले भी कहा कि वे दिशा कमेटी की मीटिंग्स नहीं कर पाते थे। यह राज्य का विषय है, लेकिन माननीय सांसदों का अधिकार है कि स्थानीय कमेटी उस दिशा में देखे। यह सी.एस.आर. से रिलेटेड नहीं है, लेकिन माननीय सदस्य ने बड़ा गंभीर विषय उठाया कि अगर पश्चिम बंगाल में एक विधायक तथा सांसद के नाते पैसा खर्च नहीं हो, तो उसको गंभीरता से लेना चाहिए।

* Not recorded.

SHRI KALYAN BANERJEE : After 15th Lok Sabha, DISHA has not been constituted.

माननीय अध्यक्ष : मैंने अधीर रंजन जी की बात पर ... * को आग्रह कर दिया है कि उन्हें 'दिशा' कमेटी की मीटिंग में बुलाए।

* Not recorded.

(Q. 304)

श्री अशोक कुमार रावत : माननीय अध्यक्ष जी, देश के गरीबों के लिए हमारे लोकप्रिय प्रधानमंत्री जी ने उज्ज्वला योजना की शुरुआत की है। उज्ज्वला योजना एक बहुत ही उपयोगी योजना है, जिसके अंतर्गत गरीबी रेखा के नीचे आने वाले सभी व्यक्तियों को गैस कनेक्शन उपलब्ध कराना है। मैं इस संदर्भ में आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि मेरे मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत राज्य के हरदोई, सीतापुर, कानपुर नगर, इन तीनों जनपदों में अत्यधिक पिछड़े ग्रामीण क्षेत्र हैं, जहां पर गरीबी रेखा से नीचे आने वाले परिवारों को आज तक इस योजना के अंतर्गत कितने गैस कनेक्शन उपलब्ध कराए गए हैं तथा इस क्षेत्र में अभी तक कितने परिवार ऐसे रह गए हैं, जिनको गैस कनेक्शन उपलब्ध कराया जाना बाकी है?

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने अपने संसदीय क्षेत्र के एक जिले के बारे में पूछा है। मैं उनको निर्दिष्ट रूप में इसकी जानकारी दूंगा। उन्होंने एक और प्रश्न इसी के साथ जोड़ कर उठाया है कि कब तक सम्पूर्ण आबादी को, गरीबों को एलपीजी कनेक्शन मिल जाएगा? मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य और सभी सदस्य साथियों को सूचित करना चाहूंगा कि बहुत तेजी से प्रधानमंत्री उज्ज्वला योजना सफलता के साथ आप सभी के सहयोग से इंप्लीमेंट हुई है। हम लोग इसमें शत-प्रतिशत की ओर बढ़ रहे हैं। उत्तर प्रदेश, एक नंबर के राज्य में 7 करोड़ 40 लाख कनेक्शन्स लग चुके हैं। उत्तर प्रदेश में ही अकेले लगभग 1 करोड़ 34 लाख 49 हजार कनेक्शन्स आज की डेट में लग चुके हैं। अगर आप सभी की मदद रहेगी, तो आने वाले समय में हम मिश्रिख जाएंगे और शत-प्रतिशत कनेक्शन्स लगाने की खुशियां मनाएंगे।

श्री अशोक कुमार रावत : महोदय, गरीबी रेखा के नीचे आने वाले परिवारों के लिए प्रधानमंत्री जी ने उज्ज्वला योजना के अंतर्गत 14 किलो का गैस सिलेण्डर उपलब्ध कराया है। इसकी कीमत गरीबी रेखा के नीचे वाले परिवारों के लिए असहनीय है। गरीबी रेखा के नीचे रहने वाले परिवारों के लिए पांच किलो का सिलेण्डर उपलब्ध कराए जाने हेतु कदम उठाया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि आप ये छोटे सिलेण्डर कब तक गरीब परिवारों को उपलब्ध कराएंगे?

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष जी, 14 किलो सिलेण्डर का मूल्य आज के दिन 637 रुपए है। इसी महीने में जिसने सिलेण्डर खरीदा है, उसको तीन दिनों के अंदर 142 रुपये सब्सिडी लौटाई गई है, यानी इफेक्टिव रेट 494.35 रुपये है। मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को तुलनात्मक जानकारी दूंगा कि एलपीजी के बदले हम लकड़ी, उपले और अन्य प्रकार के प्रदूषणकारी ईंधन जलाते हैं। उसकी एक स्टडी आई है। कई संस्थाओं ने स्टडी की है कि उसी मात्रा की ऊर्जा के लिए, जो आज 494 रुपये में मिल रही है, लगभग साढ़े 850 रुपये से 1,000 रुपये खर्च करने पड़ते हैं। यह एलपीजी अन्य ऊर्जा से महंगी नहीं है। 14 किलो और 5 किलो सिलेण्डर के बारे में आपने सुझाव दिया है। जब प्रधान मंत्री जी ने ग्राम स्वराज अभियान का एक सघन मोबिलाइजेशन किया, उस समय एक फीड बैक आया कि 14 किलो वाला सिलेण्डर खरीदना गरीबों के लिए थोड़ा चुनौतीपूर्ण रहता है। पांच किलो वाले सिलेण्डर की पहले से ही व्यवस्था थी, उसको और तेजी से बढ़ाया जा रहा है।

मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि अपने चुनाव क्षेत्र में यदि आप पांच किलो कनवर्जन में थोड़ी रुचि लेंगे, तो हम आपकी तरफ सहयोग का हाथ बढ़ाना चाहेंगे। हम चाहेंगे कि ज्यादा से ज्यादा इलाकों में पांच किलो वाले सिलेण्डर चले जाए, जिससे गरीबों के लिए सहूलियत रहेगी।

श्रीमती पूनमबेन माडम : अध्यक्ष महोदय, माननीय प्रधान मंत्री जी के विजन से आज हम गर्व से यह बात बोल सकते हैं कि गरीब महिलाओं और बहनों को सशक्त करने वाली अगर विश्व की सबसे बड़ी कोई योजना है, तो वह उज्ज्वला योजना है। हमारे देश में 6 करोड़ से ज्यादा बहनों को आज इस योजना के माध्यम से लाभ हो रहा है। धुएं से बहनों के स्वास्थ्य को जो हानि पहुंचती थी, उसे सुधारने के लिए और बहनों की जो सामाजिक परिस्थिति थी, उसे ज्यादा सशक्त करने के मूलभूत उद्देश्य से माननीय प्रधान मंत्री जी ने इस समग्र योजना की घोषणा की थी।

मैं माननीय मंत्री जी को आपके माध्यम से अभिनन्दित करना चाहती हूँ कि उन्होंने इतनी बड़ी योजना को इम्प्लीमेंट किया। आज विश्व में सबसे ज्यादा लाभार्थी उज्ज्वला योजना में हैं। इस योजना की मानिट्रिंग का जो मैकेनिज्म है, उसकी जो सस्टेनिबिलिटी है, उसे भी माननीय

मंत्री जी बहुत अच्छी तरह से आगे बढ़ा रहे हैं। इस योजना का जो उद्देश्य था, क्या बहनों का स्वास्थ्य और उनकी आर्थिक स्थिति में कोई सुधार आया है, क्या इस दिशा में कोई स्टडी हुई है? अभी एक रिपोर्ट आई थी कि आज 27 करोड़ बीपीएल परिवार गरीबी रेखा से ऊपर आ गए हैं।

उस दिशा में क्या उज्ज्वला योजना ने उनको स्वास्थ्य और गरीबी रेखा से ऊपर उठाने में कुछ कंट्रीब्यूट किया है? क्या इससे बहनों को कुछ बेनिफिट हुआ है, यही मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूँ?

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष महोदय, आदरणीय सदस्या ने उज्ज्वला योजना में एलपीजी के लाभ के बारे में पूछा है। मैं उनका आभारी हूँ कि उन्होंने इसकी स्वीकृति इस पवित्र गृह में दी है। प्रधान मंत्री उज्ज्वला योजना आज विश्व में महिला सशक्तीकरण की एक बहुत बड़ी मिसाल बन चुकी है। महिलाओं के नाम पर कर्नैक्शन होने से उनका इम्पॉवरमेंट भी हुआ है। इससे तीन-चार प्रकार के फायदे हुए हैं। इससे पर्यावरण को फायदा होता है, महिलाओं को रोजगार में फायदा होता है। कई प्रकार की रिपोर्ट्स आई हैं, जिसमें सबसे उल्लेखनीय रिपोर्ट इन दिनों आईआईएम अहमदाबाद से आई है। डब्ल्यूएचओ की एक स्टडी बनी है। यूएन की अभी एक मल्टी डायमेंशनल पॉवर्टी इन्डेक्स में एक समीक्षा आई है, जिसमें कहा गया है कि भारत में इन दिनों कई प्रकार के इन्टरवेन्शन्स हुए हैं जिसमें एलपीजी भी एक कारण है, इससे लोगों को गरीबी रेखा से ऊपर आने में फायदा हुआ है।

सबसे रोचक स्टडी इंडियन चेस्ट सोसायटी और चेस्ट रिसर्च फाउन्डेशन ने किया है, वे भारत में चेस्ट कन्जेशन के बारे में निरंतर स्टडी करते रहते हैं, यह ऑटोनोमस बॉडी है। उनकी एक रिपोर्ट सामने आई है। प्रधान मंत्री उज्ज्वला योजना के कारण गरीबों में चेस्ट कन्जेशन में बीस प्रतिशत की कटौती आई है। यह उज्ज्वला योजना की सबसे बड़ी स्वीकृति है। माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की दूरदृष्टि और कल्याणकारी नीतियों की उपलब्धि है।

DR. G. RANJITH REDDY : Sir, the Prime Minister Ujjwala Yojana is a laudable scheme. But as per the definition of LPG connection, it has to include LPG cylinder, regulator and a stove. लेकिन अभी केवल सिलेंडर और रेग्युलेटर दिया जाता है। स्टोव को इन्कलूड करते हैं या नहीं? यह मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ।

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष जी, स्टोव एलपीजी कनेक्शन का पार्ट नहीं है। सिलेंडर, रेग्युलेटर और पाइप तीनों एलपीजी कनेक्शन का पार्ट हैं। ग्राहक क्वालिटी को देखते हुए स्टोव अपनी मर्जी से खरीद सकता है। इस सरकार ने उसकी भी चिंता की है। स्टोव मैन्युफैक्चरर के साथ बैठ कर उज्ज्वला योजना के लिए टिकाऊ, क्वालिटी और सस्ते स्टोव का अरेंजमेंट किया है। सरकार अभी कंपनियों के माध्यम से एक लांग टर्म एमआई के रूप में रखा है। अभी फिलहाल लोगों को यह मुफ्त में मिलता है।

SHRI RAGHU RAMA KRISHNA RAJU : Sir, my question is not directly linked to the wonderful Ujjawala scheme which has been in force. I have a question to the hon. Minister with slight deviation. Kindly pardon me for the deviation but it is an important question to the hon. Minister.

There is a proposal for blending 10 per cent ethanol with petrol by 2022. But in 2018, all ethanol imports were banned. With the growing demand for industrial consumption as well as human consumption and with the reduction in sugarcane-ethanol production in India, how are we going to achieve the target of 10 per cent by 2022? Are there any alternative measures that are there in the thinking process of the Government as it is very important environmentally to the nation?

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न मूल प्रश्न से संबंधित नहीं है, लेकिन अगर आप अनुमति देंगे क्योंकि उन्होंने अच्छा प्रश्न उठाया है, जिसका मैं उत्तर देना चाहूंगा। प्रधान मंत्री जी ने

जब देश की जिम्मेवारी ली, देश में एथेनॉल प्रोक्योरमेंट की पेट्रोल में ही ब्लेन्डिंग होती है। देश में लगभग तीन हजार करोड़ लीटर पेट्रोल सलाना खपत होती है। उसकी एक परसेंट से कम ब्लेन्डिंग होती है। हमारी सरकार की एक स्पेसिफिक नीति किसानों की आमदनी को दोगुना करना है। कुछ मित्रों को लगता है कि एमएसपी देने से ही आमदनी दोगुनी होती है, हमारी सोच ऐसी नहीं है। हमारी सोच है कि उसकी मूल आमदनी में वैल्यू एडिशन करने से उसको ज्यादा पैसा मिलेगा। एथेनॉल उसमें एक कारगर कदम है। हमारा एथेनॉल प्रोक्योरमेंट जो एक परसेंट से कम था, वह बढ़कर छह परसेंट हो चुका है।

माननीय सदस्य ने अच्छा प्रश्न पूछा है। मैं उनको विनम्रता से कहना चाहता हूं, हम इम्पोर्ट रिप्लेसमेंट कर रहे हैं। तटीय इलाकों में कुछ बिचौलिए, मिडलमैन, ट्रेडर्स बैठे हैं, यह नीति उनकी इम्पोर्ट लॉबी के लिए नहीं है। शुगरकेन हो या अन्य, धीरे-धीरे सरकार रॉटन पेटेटो, रॉटन गेहूं, टूटे हुए चावल और बॉयोमास में से इथनॉल निकालने की टेक्नोलॉजी में से इथनॉल बनाएगी। इथनॉल, जो बिचौलियों के माध्यम से होती है, उसके लिए हमारी नीति नहीं है।

(Q. 305)

श्री अरुण साव : माननीय अध्यक्ष जी, महामहिम राष्ट्रपति जी की अधिसूचना में अनुसूचित जाति और जनजातियों का उल्लेख है। ऐसी बहुत सी जनजातियां हैं, जिनकी प्रचलित जातियां अधिसूचना में प्रकाशित जातियों से मिलती-जुलती हैं, लेकिन थोड़ी भिन्नता है। इस कारण बहुत बड़ा वर्ग आरक्षण के लाभ से वंचित होता है, देश भर में उन जातियों को जोड़ने के लिए प्रस्ताव होता रहता है, मांग होती रही है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि इन जातियों को क्या अधिसूचना में जोड़ने का विचार किया जा रहा है?

श्री अर्जुन मुण्डा: माननीय अध्यक्ष जी, उत्तर में वैसे स्पष्ट किया गया है कि किस तरह से और किस प्रक्रिया के अधीन इन जातियों को सम्मिलित किया जाता है। कुछ विषय सरकार की जानकारी में हैं और कई राज्यों से भी इस सारे संदर्भ में सूचनाएं प्राप्त होती रहती हैं। राज्य सरकार से प्राप्त अनुशंसा और रिपोर्ट के अनुसार मंत्रालय आरजीआई को सारी सूचनाएं उपलब्ध कराती है और उन सूचनाओं के आधार पर बाकी की कार्रवाई रिपोर्ट आने के बाद की जाती है। ऐसे कई मामले हैं जिन पर सरकार गंभीरता से देख रही है, विचार कर रही है, इसमें कई प्रकार के सिनोनिम्स हैं। कैडस्टरल सर्वे के डाटा से लेकर जब ब्रिटिश रूल था, उस समय की एन्थ्रोपोलिजिकल रिपोर्ट के अनुसार ट्राइबल्स सम्मिलित नहीं हो पाए। ऐसी चीजों का अध्ययन करते हुए केंद्र सरकार गंभीरता से विचार कर रही है ताकि सब चीजों को संशोधित करके ठीक किया जाए। पर्यायवाची शब्द के रूप में या कुछ जगह अक्षरों में परन्निशिएशन के कारण, कई राज्यों की अपनी बोली और डॉयलाग के कारण शब्दों में थोड़ा-बहुत अंतर आ जाता है, इस विषमता को दूर करने की कोशिश की जा रही है और इस पर लगातार बैठक चल रही है।

श्री अरुण साव : छत्तीसगढ़ राज्य के बारे में केंद्र सरकार कब तक निर्णय लेगी और कब तक लोगों को इसका लाभ मिलेगा?

श्री अर्जुन मुण्डा : माननीय अध्यक्ष जी, यह कई राज्यों का विषय है, एक राज्य का नहीं है। कई राज्यों का विषय होने के कारण इस पर लगातार कार्य चलता रहता है। हम कोशिश कर रहे हैं कि जल्द से जल्द इस मामले का निपटारा किया जाए।

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: The issue is relating to the modalities that had been prepared by the Government initially in 1999 and subsequently amended in 2002.

आज जिस विषय पर यह प्रश्न बार-बार उठाया जा रहा है, वह मोडेलिटीज़ के ऊपर ही है। आपने कहा कि सिनोनिम्स है, स्पैलिंग्स में कुछ एल्फाबैट्स इधर-उधर हो जाते हैं, प्रननसिएशन अलग हो जाता है, इस हिसाब से यह लिस्ट से छूट जाता है। ओडिशा सरकार ने 21 प्रस्ताव भेजे हैं, जैसे छत्तीसगढ़ से 28 हैं और झारखंड से 10 प्रस्ताव हैं। These are the three major tribal-dominated States.

आपने उत्तर में दिया है कि तीन साल हो चुके हैं, और कितने साल लगेंगे? आपने जो मोडेलिटीज़ बनाई हैं, क्या आप मोडेलिटीज़ को कम नहीं कर पाएंगे? आपने जो व्यवस्था बनाई है, क्या इसे त्वरित ढंग से करा नहीं पाएंगे? सरकार अपने हिसाब से डिक्लेयर नहीं कर रही, आरजीआई को कहा गया है कि वह मोडेलिटीज़ तय करे। In Odisha, Saara is a tribal caste. Sabara and Saara are tribals. Just because their pronunciation is different, they are out from the list of Scheduled Tribes. How long will it take? Should you fix a timeframe that within this much of time the Registrar General of India (RGI) will finalise and declare it, and notify the Government to come to the House for passing it as a Bill to make a law.

श्री अर्जुन मुण्डा: माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि बुधवार को आरजीआई और ट्राइबल अफेयर्स मिनिस्ट्री की ऑफिशियल मीटिंग हुई थी। इन सब चीजों पर

चर्चा होने के बाद कहा गया है कि जितनी जल्दी हो सके, किया जाएगा। मंत्रालय महसूस करता है कि इसमें बहुत लोगों को कठिनाई हो रही है, इसे हम जल्दी से जल्दी कराएंगे।

श्री मनसुखभाई धनजीभाई वसावा : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे देश के आदिवासियों की वर्तमान समस्याओं पर प्रश्न उठाने का मौका दिया।

माननीय मंत्री ने अच्छा जवाब दिया है, मैंने पूरा उत्तर देखा है। सभी राज्य सरकारें और भारत सरकार ट्राइबल डेवपलमेंट के लिए बहुत अच्छी योजनाएं ले कर आई है। गुजरात, महाराष्ट्र, राजस्थान, मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश राज्यों में, जो असल में आदिवासी नहीं हैं, वे झूठे प्रमाण-पत्र लेकर आदिवासी सूची में शामिल हो रहे हैं। ऐसा होने के कारण ओरिजनल आदिवासियों के अधिकार समाप्त होते जा रहे हैं। वे लोग जो असल में आदिवासी नहीं हैं, नकली आदिवासी प्रमाण-पत्र के आधार पर शिक्षा संस्थानों, कई योजनाओं से लेकर पेट्रोल पम्प आदि के लाभ ले रहे हैं। सरकार भी आदिवासियों का जीवनस्तर उठाने का प्रयास कर रही है। अगर यह सिलसिला चालू रहेगा तो आदिवासियों को जन्म से जो अधिकार मिले हैं, नहीं मिलेंगे, इससे आदिवासी तो आदिवासी ही रह जाएंगे। सरकार इनकी सुरक्षा के लिए क्या करना चाहती है?

श्री अर्जुन मुण्डा: माननीय अध्यक्ष जी, जब इस तरह का कोई विषय आता है तो उस पर जांच होती है। मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ, महामहिम राष्ट्रपति द्वारा आर्टिकल 242 में जो अधिसूचित हैं, उन्हीं को सर्टिफिकेट दिया जाता है।

(Q. 306, 307 and 312)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न 306 ।

श्री प्रवीन कुमार निषाद – अनुपस्थित ।

श्री अजय निषाद – अनुपस्थित ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न 306 और 307 को क्लब कर देते हैं ।

श्री जुगल किशोर शर्मा ।

श्री जुगल किशोर शर्मा : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि आपने मुझे बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न पूछने का मौका दिया । राजौरी-पुंछ की पहाड़ियों पर सात जिले हैं, ये जिले इस क्षेत्र की सुंदरता को बढ़ाते हैं । इनकी मान्यता आदिकाल और महाभारत काल से है । इन जिलों के आसपास का क्षेत्र पर्यटन और आस्था से जुड़ा हुआ है । देश भर के पर्यटक इन जिलों का आनंद उठा सकें, इसलिए मेरी मांग है कि पर्यटन के नाते इन जिलों को डैवलप किया जाए ताकि यहां के स्थानीय लोगों को रोजगार भी प्राप्त हो सके । इसके लिए मंत्री महोदय क्या कदम उठाने वाले हैं?

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल : माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय सदस्य का आभार व्यक्त करता हूँ । वे एक वरिष्ठ सदस्य हैं और जम्मू-कश्मीर से आते हैं । मैं आपके माध्यम से इनसे सबसे पहले ये कहना चाहता हूँ कि पर्यटन मंत्रालय राज्य के प्रस्तावों पर विचारों करता है । उन्होंने जो कहा है, मैं उसका उत्तर दूंगा कि हम पर्यटन अवसंरचना बनाने का काम करते हैं, लेकिन राज्य के सहयोग से संवर्द्धन, मार्केटिंग एवं कौशल विकास का काम भी करते हैं । लेकिन, माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है, मैं उनके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि अभी वहां जो चालू योजनाएं हैं, उसमें इनको जानकारी होगी कि पीएमआरपी, 2004 के तहत प्रस्तावित 12 विकास प्राधिकरण, 3 सर्किट और 50 पर्यटक गांव की स्थापना तथा वूलर झील का संरक्षण है । आपने तालाब की बात की है । मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि पैसे आवंटित हुए, लेकिन उस समय जो राज्य सरकार थी,

उसने इस पैसे का उपयोग नहीं किया । यू.सी. अभी वापस नहीं आया है । प्रायः भारत सरकार यह तय करती है कि जब पहली योजना पूरी हो जाए, तब किसी दूसरी योजना के लिए पैसा रिलीज करेंगे । मेरा आपके माध्यम से माननीय सदस्य से निवेदन है, मैं उनके प्रस्ताव पर जरूर विचार करूंगा । राज्य सरकार प्रस्ताव को भेजे और साथ में यूटिलाइजेशन सर्टिफिकेट भिजवाने की कोशिश करे, ताकि भारत सरकार को कोई असुविधा नहीं हो ।

श्री जुगल किशोर शर्मा : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को बताना चाहता हूँ कि प्रदेश सरकार द्वारा दो प्रोजेक्ट्स केंद्र सरकार के पास भेजे गये हैं । एक प्रोजेक्ट राजौरी में- शक्कर मार्ग, सेवेन लेक्स प्रोजेक्ट्स हैं और दूसरा प्रोजेक्ट डेवलपमेंट ऑफ गंगा घाट सुन्दरबनी है । इन प्रोजेक्ट्स में काफी विलम्ब हो चुका है । इन प्रोजेक्ट्स पर कब काम शुरू होगा ताकि इस क्षेत्र में भी पर्यटन का डेवलपमेंट हो? इससे बाहर के जो पर्यटक हैं, वे भी उस स्थान पर आएं तो इससे वहां के लोगों को रोजगार प्राप्त होगा ।

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल: माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सदन को बताना चाहता हूँ कि जो विचाराधीन परियोजनाएं हैं, उनमें एक इको टूरिज्म का एडवेंचर एंड इको परिपथ जम्मू, जिसमें रणजीत सागर बांध, नगरौटा, सोनमर्ग, दुधपठारी है । इको टूरिज्म की दूसरी योजना, जिसमें अखनूर, सांबा, गुलाबगढ़ और सुन्दरबनी है । विरासत परिपथ में, झेलम रिवर फ्रंट, रेनवारी, और जोगी लंकार, ये तीन परियोजनाएं हमारे पास प्रस्तावित हैं । इसके अलावा हिमालयन परिपथ की पांच योजनाएं हैं । हमने राज्य सरकार को प्रस्तुत करने के लिए कहा है, लेकिन हमारे पास राज्य सरकार की तरफ से कोई डीपीआर या अन्य कोई जानकारी पूरी तरह से नहीं आई है ।

श्रीमती रीती पाठक : धन्यवाद अध्यक्ष महोदय । आज मुझे पहली बार प्रश्नकाल में प्रश्न पूछने का अवसर प्राप्त हुआ है । मैं हृदय से आपके प्रति आभार व्यक्त करती हूँ । मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए जरूर यह कहना चाहूंगी कि माननीय मंत्री जी मध्य प्रदेश से ही हैं और मेरे संसदीय क्षेत्र में उनका आना जाना अक्सर होता रहता है । इसलिए मैं बहुत आशा के साथ आज इस विषय को आपके माध्यम से यहां पर रखना चाहती हूँ ।

माननीय मंत्री जी ने जो उत्तर दिया है, उस उत्तर में मैं अपने क्षेत्र की पर्यटन विकास की संभावनाओं को ढूँढ़ रही थी, लेकिन मुझे नहीं मिलीं। मेरा बस इतना ही निवेदन है कि मध्य प्रदेश के भिंड क्षेत्र में 10 वीं शताब्दी काल के कई मन्दिर और स्तूप स्थापित हैं। उदाहरण के तौर पर, चन्देल में भगवान शिव का मन्दिर, परडी का चतुर्भुज भगवान विष्णु का मन्दिर, जो पांचवीं शताब्दी का है, माना की गुफाएं हैं, बीरबल की अराध्य देवी चंडी मां का मन्दिर है और रीवा के गढ़ में, अध्यक्ष जी, मैं आपको भी आमंत्रित करना चाहूंगी, 37 फीट की भगवान भैरव की प्रतिमा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से इतना ही जानना चाहती हूँ कि क्या इन अत्यंत पुरातन स्थलों को विशेष पर्यटन स्थल बनाकर इनके गौरव को स्थापित करने की कोई योजना है? यदि है तो क्या है और नहीं है तो कब तक संभावना है? मैं इसमें एक लाइन और भी जोड़ना चाहती हूँ कि कम से कम ग्रामीण परिपथ थीम में ही इस योजना को जोड़ दिया जाए, तो मैं बहुत आभारी रहूंगी।

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल: मैं माननीय सदस्या जी को धन्यवाद करता हूँ। मध्यप्रदेश में वन्य जीव सर्किट, बौद्ध सर्किट, विरासत सर्किट और इको सर्किट चल रहे हैं। इनमें से प्रस्तावित और विचाराधीन बौद्ध सर्किट का मामला था, जो सांची और बुद्धवापी में नहीं आता, लेकिन रामायण सर्किट सतना उसमें आता है। पहले उत्तरप्रदेश में 69.48 करोड़ का प्रस्ताव स्वीकृत हुआ था, लेकिन अभी मध्यप्रदेश सरकार ने 51 करोड़ का प्रस्ताव हमें भेजा है। इसे मंत्रालय देखेगा और उस पर काम करेगा। माननीय सदस्या को मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि उनको लगे हुए हिस्से अमरकंटक का साइड सलेक्शन हुआ है और उस पर काम चल रहा है। अब मैं उनके तीसरे प्रश्न पर आता हूँ।

अध्यक्ष जी, मुझे जानकारी है कि एक बहुत बड़ा खनन वहां पर ए.एस.आई. कर रही है। मुझे लगता है कि जब भी मैं कोई बात कहूंगा तो मैं उसकी जानकारी सदन को दूंगा। मुझे गर्व है कि सिंगरौली के हिस्से में 10वीं शताब्दी की जो चीज मिली है, मैं उसकी पुष्टि इसलिए नहीं कर सकता, क्योंकि जब तक ए.एस.आई उस बारे में नहीं दे, तब तक मुझे लगता है कि सदन में इसके बारे में नहीं कहना चाहिए। लेकिन चाहे बाणभट्ट जी की जन्मभूमि हो, जहां पर मैं खुद गया था, मैंने

जिन चीजों को वहां देखा था, उसके लिए मैंने निर्देशित किया है कि उसकी पर्याप्त जानकारी आए। ए.एस.आई. उस पर काम कर रही है, जब उसके परिणाम आएं, तो मैं आपके माध्यम से उनको सदन के पटल पर रखूंगा।

डॉ. फारूख अब्दुल्ला : मैं मंत्री जी से सिर्फ एक सवाल पूछना चाहता हूँ कि जम्मू, कश्मीर और लद्दाख इन तीनों जगहों पर टूरिज्म का काम बहुत ज्यादा है। हम छः मैम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट, जो इन तीनों क्षेत्रों से आते हैं, अगर मंत्री जी हम सबके साथ मीटिंग करें तो हम अपने टूरिज्म के मिसाइल्स सामने रख सकेंगे।

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल : अध्यक्ष जी, यह अच्छा सुझाव है। मैं इस पर जरूर विचार करूंगा।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न 312 को भी इसके साथ क्लब किया जाता है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: मैं पहले व्यवस्था दे चुका हूँ।

श्री सुनील बाबूराव मेंढे : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वहां का 44 प्रतिशत भाग जंगल से व्याप्त है। वहां कोका और नागजीरा दो टाइगर रिजर्व फोरेस्ट भी हैं। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि पर्यटन मंत्रालय की ओर से उनके विकास करने के लिए कोई योजना है? अगर नहीं है तो वह योजना कब तक बनाने वाले हैं।

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल: अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने प्रश्न पूछा था, वास्तव में एक समय पीआईडीडीसी एक योजना चलती थी, और उसके बंद होने के बाद हमने उसके लिए जो राशि रिलीज की थी। उसको महाराष्ट्र सरकार ने अपना अंशदान देकर पूरा किया है। अगर सदस्य चाहेंगे, तो मैं उसकी डिटेल्स उनको दे सकता हूँ, लेकिन मुझे लगता है कि माननीय सदस्य जो बात कह रहे हैं, उसके लिए राज्य सरकार जब तक प्रस्ताव नहीं देगी, तब तक हम अपनी तरफ से कोई इनिशियेट नहीं कर सकते हैं। जो पिछली परियोजना थी, उस पर राज्य सरकार काम कर रही है। राज्य सरकार से मैंने जानकारी मांगी है और उन्होंने बकायदा डिटेल्स दी है कि चाहे

नवेगांव बांध हो, खम्म तालाब हो आदि, भारत सरकार की निधि के अनुसार उन्होंने पूरे किए हैं। हमारे पास जो यूटिलाइजेशन सर्टिफिकेट आया है, उससे भारत सरकार का मंत्रालय सहमत है।

श्री सुनील बाबूराव मेंडे : मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि मैंने जब इन्फोर्मेशन निकाली तो महाराष्ट्र राज्य की ओर से पूर्व भाग का जो डी.पी.आर. बनाया जा रहा है और जहां तक जगल व्याप्त एरिया है और बफर जोन के जो लोग वहां रहने वाले हैं, उनके लिए रोजगार का कोई साधन नहीं है। ऐसे लोगों के लिए वहां पर सरकार अपना कुछ प्रोजेक्ट बनाना चाहती है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध रहेगा कि उसके लिए कोई निधि उपलब्ध कराई जाए, जिससे रोजगार प्राप्त हो।

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल : अध्यक्ष जी, मधु सरंचना के लिए पैसा देते हैं, यह मैंने आपके माध्यम से सदन को बताया है, इसकी पूरी तरह से वन पर्यावरण मंत्रालय से स्वीकृति ली जाती है, कोई प्रोजेक्ट बनता है तो वह राज्य सरकार का मामला है। मैं माननीय सदस्य से निवेदन करूंगा कि वह कोई प्रोजेक्ट बनाकर भेजे, मैंने भी उस स्थान को व्यक्तिगत रूप से देखा है। मेरा क्षेत्र छिंदवाड़ा और सिवनी बॉर्डर से सटा है। मैं वहां गया हूँ, लेकिन मेरी कठिनाई यह है कि राज्य सरकार को प्रस्ताव देना होगा। और वे फारेस्ट एनवायरमेंट की परमिशन लेते हैं और अगर वे योजना को स्वीकृति देते हैं तो मैं उसमें पूरी मदद करूंगा।

SHRI LORHO PFOZE : Mr. Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity to put a supplementary question during the Question Hour.

I want to ask the Minister what projects the Government has taken up for promotion of tourism in the North-East India, especially in my parliamentary constituency, Outer Manipur.

12.00 hrs

Sir, the lack of other resources in North East, tourism development is only available resource, This is a very important issue and our Minister is very well acquainted with North-East, especially Manipur. I would like to know from him about what is being done on this account.

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल : अध्यक्ष महोदय, मैं मणिपुर के सांसद का अभिनंदन करता हूं। मैं मणिपुर के उन क्षेत्रों से परिचित हूं। पिछले साढ़े तीन वर्षों में मेरा मणिपुर के उन क्षेत्रों में जाना हुआ है। मैं आपके माध्यम से उन्हें बताना चाहता हूं कि पूर्वोत्तर परिपथ में, मणिपुर में पर्यटक परिपथ विकास के लिए इम्फाल और खोंगजोम, माननीय सदस्य के क्षेत्र में इम्फाल नहीं है, लेकिन खोंगजोम है और वह पूर्वोत्तर परिपथ का हिस्सा है। अगर उसमें उनको लगता है कि कुछ और सुझाव देने की जरूरत है तो वह दें, मैं उनकी मदद करूंगा।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न काल समाप्त।

12.01 hrs

REFERENCE BY THE SPEAKER

Swachhata Abhiyan in Parliament House Estate

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे सभा को सूचित करते हुए खुशी हो रही है कि महात्मा गांधी जी के 150वीं जयन्ती वर्ष में उनकी प्रेरणा से संसद भवन परिसर में 13 और 14 जुलाई को स्वच्छता अभियान का शुभारंभ किया गया, जिसमें माननीय मंत्रीगण, संसद सदस्यगण, लोक सभा सचिवालय एवं अन्य एजेंसियों के कर्मचारियों एवं अधिकारियों ने शनिवार और रविवार को अपनी छुट्टी कैंसिल करके, इसमें बढ़-चढ़ कर हिस्सा लिया। हमारा प्रयास 'स्वच्छता अभियान' के इस संकल्प को संसद से देश के कोने-कोने, हर गांव, शहर तक ले जाना है।

इस अभियान के प्रति जनता को जागरूक बनाने में संसद सदस्यों की भूमिका महत्वपूर्ण है। आप लोग आए, आपने सक्रियता से हिस्सा लिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत साधुवाद, बधाई देता हूं। मुझे विश्वास है कि आपके सक्रिय सहयोग से, लोकतंत्र के इस मंदिर में स्वच्छता अभियान के माध्यम से हम यह संदेश जनता तक पहुंचाने में सफल हो सकेंगे और महात्मा गांधी जी के स्वच्छ भारत का सपना एवं माननीय प्रधान मंत्री जी का संकल्प 2 अक्टूबर, 2019 तक निश्चय ही पूर्ण कर पाएंगे।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे कई स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं। यद्यपि ये महत्वपूर्ण हैं तथापि अभी सभा में व्यवधान डालना उचित नहीं है। इसलिए मैं इन सभी स्थगन प्रस्तावों की सूचनाओं को अनुमति प्रदान नहीं करता हूं।

...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : सर, एक मिनट, यह बहुत गंभीर मुद्दा है।...(व्यवधान)

12.03hrs**PAPERS LAID ON THE TABLE**

माननीय अध्यक्ष : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे। डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक

मानव संसाधन विकास मंत्री (डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक) : अध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 2019-2020 के लिए मानव संसाधन विकास मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[Placed in Library, See No. LT 257/17/19]

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री अर्जुन मुंडा) : अध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 2019-20 के लिए जनजातीय 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 258/17/19]

THE MINISTER OF HEALTH AND FAMILY WELFARE, MINISTER OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MINISTER OF EARTH SCIENCES (DR. HARSH VARDHAN) : Sir, I beg to lay on the Table a copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of the Ministry of Health and Family Welfare for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 259/17/19]

THE MINISTER OF PETROLEUM AND NATURAL GAS AND MINISTER OF STEEL (SHRI DHARMENDRA PRADHAN) : Sir, I beg to lay on the Table a copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Engineers India Limited and the Ministry of Petroleum and Natural Gas for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 260/17/19]

श्रम और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार) : अध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 2019-2020 के लिए श्रम और रोजगार मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[Placed in Library, See No. LT 261/17/19]

संस्कृति मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रह्लाद सिंह पटेल): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

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

(एक) वर्ष 2019-2020 के लिए पर्यटन मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगें।

[Placed in Library, See No. LT 262/17/19]

(दो) वर्ष 2019-2020 के लिए संस्कृति मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगें।

[Placed in Library, See No. LT 263/17/19]

(2) (एक) इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मानव संग्रहालय, भोपाल के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मानव संग्रहालय, भोपाल के वर्ष 2017-2018 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[Placed in Library, See No. LT 264/17/19]

(4) (एक) एशियाटिक सोसाइटी ऑफ मुम्बई, मुम्बई के वर्ष 2016-2017 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) एशियाटिक सोसाइटी ऑफ मुम्बई, मुम्बई के वर्ष 2016-2017 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[Placed in Library, See No. LT 265/17/19]

(6) (एक) सेंटर फॉर बुद्धिस्ट कल्चरल स्टडीज, तवांग के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सेंटर फॉर बुद्धिस्ट कल्चरल स्टडीज, तवांग के वर्ष 2017-2018 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[Placed in Library, See No. LT 266/17/19]

- (8) (एक) खुदाबख्श ओरिएंटल पब्लिक लाइब्रेरी, पटना के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे
 (दो) खुदाबख्श ओरिएंटल पब्लिक लाइब्रेरी, पटना के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (9) उपर्युक्त (8) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 267/17/19]

- (10) (एक) तिब्बत हाउस, नई दिल्ली के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
 (दो) तिब्बत हाउस, नई दिल्ली के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन।
 (तीन) तिब्बत हाउस, नई दिल्ली के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (11) उपर्युक्त (10) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 268/17/19]

- (12) (एक) राजा राममोहन राय लाइब्रेरी फाउंडेशन, कोलकाता के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे
 (दो) राजा राममोहन राय लाइब्रेरी फाउंडेशन, कोलकाता के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (13) उपर्युक्त (12) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 269/17/19]

- (14) राष्ट्रीय स्मारक प्राधिकरण (निजामुद्दीन बस्ती स्मारक समूह के लिए धरोहर उपविधियां) (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति ।

[Placed in Library, See No. LT 270/17/19]

- (15) (एक) मौलाना अबुल कलाम आजाद इंस्टीट्यूट ऑफ एशियन स्टडीज, कोलकाता के वर्ष 2016-2017 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
 (दो) मौलाना अबुल कलाम आजाद इंस्टीट्यूट ऑफ एशियन स्टडीज, कोलकाता के वर्ष 2016-2017 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

- (16) उपर्युक्त (15) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 271/17/19]

- (17) (एक) एशियाटिक सोसाइटी, कोलकाता के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
 (दो) एशियाटिक सोसाइटी, कोलकाता के वर्ष 2017-2018 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

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

[Placed in Library, See No. LT 272/17/19]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF POWER, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF NEW AND RENEWABLE ENERGY AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP (SHRI R.K. SINGH) : Sir, I beg to lay on the Table a copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of the Ministry of Skill Development and Entrepreneurship for the year 2019- 2020.

[Placed in Library, See No. LT 273/17/19]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI HARDEEP SINGH PURI) : Sir, I beg to lay on the Table a copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of the Ministry of Housing and Urban Affairs for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 274/17/19]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ENVIRONMENT, FOREST AND CLIMATE CHANGE (SHRI BABUL SUPRIYO): I beg to lay on the Table a copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of the Ministry of Environment, Forests and Climate Change for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 275/17/19]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ELECTRONICS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI SANJAY SHAMRAO DHOTRE): I beg to lay on the Table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Sarva Shiksha Abhiyan State Mission Authority Manipur, Imphal, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts.
 - (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Sarva Shiksha Abhiyan State Mission Authority Manipur, Imphal, for the year 2017-2018.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library, See No. LT 276/17/19]

- (3) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Jharkhand Secondary Education Project Council, Ranchi, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Jharkhand Secondary Education Project Council, Ranchi, for the year 2017-2018.

- (4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.

[Placed in Library, See No. LT 277/17/19]

- (5) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Book Trust, India, New Delhi, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Book Trust, India, New Delhi, for the year 2017-2018.
- (6) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (5) above.

[Placed in Library, See No. LT 278/17/19]

- (7) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Rastriya Madhyamik Shiksha Abhiyan Kerala, Trivandrum, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Rastriya Madhyamik Shiksha Abhiyan Kerala, Trivandrum, for the year 2017-2018.

- (8) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (7) above.

[Placed in Library, See No. LT 279/17/19]

- (9) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Jharkhand Education Project Council, Ranchi, for the year 2016-2017, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Jharkhand Education Project Council, Ranchi, for the year 2016-2017.

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

[Placed in Library, See No. LT 280/17/19]

- (11) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Sarva Shiksha Abhiyan, Goa, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Sarva Shiksha Abhiyan, Goa, for the year 2017-2018.

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

[Placed in Library, See No. LT 281/17/19]

- (13) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Rastriya Madhyamik Shiksha Abhiyan Kerala, Trivandrum, for the years 2014-2015 to 2016-2017, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Rastriya Madhyamik Shiksha Abhiyan Kerala, Trivandrum, for the years 2014-2015 to 2016-2017.

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

[Placed in Library, See No. LT 282/17/19]

- (15) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Tamil Nadu Rashtriya Madhyamik Shiksha Abhiyan, Chennai, for the years 2014-2015, 2015-2016 and 2017-2018, alongwith Audited Accounts.

- (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 years 2014-2015, 2015-2016 and 2017-2018.
- (16) Three statements (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (15) above.
- [Placed in Library, See No. LT 283/17/19]
- (17) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Jharkhand Education Project Council, Ranchi, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Jharkhand Education Project Council, Ranchi, for the year 2017-2018.
- (18) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (17) above.

[Placed in Library, See No. LT 284/17/19]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CORPORATE AFFAIRS (SHRI ANURAG SINGH THAKUR): I beg to lay on the Table:-

(1) A copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of the Ministry of Corporate Affairs for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 285/17/19]

(2) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (4) to Section 23A of the Regional Rural Banks Act, 1976:-

1. S.O.983(E) published in Gazette of India dated 22nd February, 2019, regarding amalgamation of Pragathi Krishna Gramin Bank and Kaveri Grameena Bank as Karnataka Gramin Bank.
2. S.O.984(E) published in Gazette of India dated 22nd February, 2019, regarding amalgamation of Sarva U.P. Gramin Bank and Prathama Bank as Prathama U.P. Gramin Bank.
3. S.O.985(E) published in Gazette of India dated 22nd February, 2019, regarding amalgamation of Assam Gramin Vikash Bank and Langpi Dehangi Rural Bank as Assam Gramin Vikash Bank.
4. S.O.986(E) published in Gazette of India dated 22nd February, 2019, regarding amalgamation of Baroda Gujarat Gramin Bank and Dena Gujarat Gramin Bank as Baroda Gujarat Gramin Bank.

[Placed in Library, See No. LT 286/17/19]

(3) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (2) to Section 30 of the Regional Rural Banks Act, 1976:-

1. The Saurashtra Gramin Bank (Officers and Employees) Service (Amendment) Regulations, 2018 published in Notification No. F. No. HO/PER/2018/3471 in Gazette of India dated 6th December, 2018.
2. The Saurashtra Gramin Bank (Employees') Pension Regulations, 2018 published in Notification No. F. No. HO/PER/2018/3471 in Gazette of India dated 6th December, 2018.
3. The Central Madhya Pradesh Gramin Bank (Officers and Employees) Services (Amendment) Regulations, 2018 published in Notification No. 488 in Gazette of India dated 12th December, 2018.
4. The Central Madhya Pradesh Gramin Bank (Employees') Pension Regulations, 2018 published in Notification No. 488 in Gazette of India dated 12th December, 2018.
5. The Mizoram Rural Bank (Officers and Employees) Service (Amendment) Regulations, 2018 published in Notification No. F. No. PSN-MRB/2018-19/01 in Gazette of India dated 4th January, 2019.
6. The Mizoram Rural Bank (Employees') Pension Regulations, 2018 published in Notification No. F. No. GZT-MRB/PSN/2018-19/01 in Gazette of India dated 4th January, 2019.

7. The Pallavan Grama Bank (Officers and Employees) Service (Amendment) Regulations, 2018 published in Notification No. F. No. PGB/service (Amendment) Regulations/2018-19 in Gazette of India dated 21st December, 2018.
8. The Pallavan Grama Bank (Employees') Pension Regulations, 2018 published in Notification No. F. No. PGB/Pension/2018-19 in Gazette of India dated 21st December, 2018.

[Placed in Library, See No. LT 288/17/19]

(4) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 31 of the Securities and Exchange Board of India Act, 1992:-

1. The Securities and Exchange Board of India (Employees' Service) (Amendment) Regulations, 2019 published in Notification No. SEBI/LAD-NRO/GN/2019/15 in Gazette of India dated 8th May, 2019.
2. The Securities and Exchange Board of India (Foreign Portfolio Investors) (Third Amendment) Regulations, 2018 published in Notification No. SEBI/LAD-NRO/GN/2018/58 in Gazette of India dated 31st December, 2018.

[Placed in Library, See No. LT 288/17/19]

(5) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (4) of Section 469 of the Companies Act, 2013:-

1. The Investor Education and Protection Fund Authority (Accounting, Audit, Transfer and Refund) Amendment Rules, 2019 published in Notification No. G.S.R.343(E) in Gazette of India dated 1st May, 2019.
2. The Investor Education and Protection Fund Authority (Recruitment, Salary and other Terms and Conditions of Service of General Manager and Assistant General Manager) Amendment Rules, 2018 published in Notification No. G.S.R.1175(E) in Gazette of India dated 5th December, 2018.
3. The Investor Education and Protection Fund Authority (Form of Annual Statement of Accounts) Rules, 2018 published in Notification No. G.S.R.1023(E) in Gazette of India dated 11th October, 2018.
4. The Investor Education and Protection Fund Authority (Form and Time of Preparation of Annual Report) Rules, 2018 published in Notification No. G.S.R.1024(E) in Gazette of India dated 11th October, 2018.

5. The Investor Education and Protection Fund Authority (Recruitment, Salary and other Terms and Conditions of Service of Deputy General Manger, Private Secretary, Personal Assistant, Stenographer, Senior Secretariat Assistant and Junior Secretariat Assistant (JSA) Recruitment Rules, 2018 published in Notification No. G.S.R.793(E) in Gazette of India dated 21st August, 2018.
- (6) Four statements (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at item No. (ii) to (v) of (5) above.

[Placed in Library, See No. LT 289/17/19]

- (7) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 77 of the Narcotic Drugs and Psychotropic Substances Act, 1985:-

1. S.O.1350(E) published in Gazette of India dated 13th March, 2019, together with an explanatory memorandum declaring the substances, mentioned therein, salts and preparations thereof to be manufactured drugs.
2. S.O.1351(E) published in Gazette of India dated 13th March, 2019, together with an explanatory memorandum making certain amendments in Notification No. S.O.1055(E) dated 19th October, 2001.

3. S.O.1352(E) published in Gazette of India dated 13th March, 2019, together with an explanatory memorandum making further amendments in the list of psychotropic substances specified in the Schedule of the Narcotic Drugs and Psychotropic Substances Act, 1985.
4. The Narcotic Drugs and Psychotropic Substances (Amendment) Rules, 2019 published in Notification No. G.S.R.215(E) in Gazette of India dated 13th March, 2019.

[Placed in Library, See No. LT 290/17/19]

(8) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under section 159 of the Customs Act, 1962:-

1. G.S.R.1236(E) published in Gazette of India dated 27th December, 2018, together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 82/2017-Cus.(N.T.), dated 24th August, 2017.
2. The Courier Imports and Exports (Electronic Declaration and Processing) Amendment Regulations, 2019 published in Notification No. G.S.R.158(E) in Gazette of India dated 27th February, 2019.
3. The Courier Imports and Exports (Clearance) Amendment Regulations, 2019 published in Notification No. G.S.R.159(E) in Gazette of India dated 27th February, 2019.

4. The Sea Cargo Manifest and Transshipment (Amendment) Regulations, 2019 published in Notification No. G.S.R.165(E) in Gazette of India dated 27th February, 2019.
5. The Shipping Bill and Bill of Export (Forms) Amendment Regulations, 2019 published in Notification No. G.S.R.239(E) in Gazette of India dated 25th March, 2019.
6. G.S.R.277(E) published in Gazette of India dated 1st April, 2019, together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 12/97-Cus.(N.T.), dated 2nd April, 1997.
7. The Handling of Cargo in Customs Areas (Amendment) Regulations, 2019 published in Notification No. G.S.R.278(E) in Gazette of India dated 1st April, 2019.
8. The Shipping Bill (Electronic Integrated Declaration and Paperless Processing) Regulations, 2019 published in Notification No. G.S.R.326(E) in Gazette of India dated 25th April, 2019.
9. The Customs (Supplementary Notice) Regulations, 2019 published in Notification No. G.S.R.429(E) in Gazette of India dated 18th June, 2019.

10. S.O.1974(E) published in Gazette of India dated 18th June, 2019, together with an explanatory memorandum making certain amendments in two notifications, mentioned therein.

[Placed in Library, See No. LT 291/17/19]

(9) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 24 of the Union Territory Goods and Service Tax Act, 2017:-

1. G.S.R.74(E) published in Gazette of India dated 29th January, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to notify the date on which the provisions of the Union Territory Goods and Services Tax (Amendment) Act, 2018 shall come into force.
2. G.S.R.366(E) published in Gazette of India dated 16th May, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to notify amendment in Constitution of Authority for Advance Ruling in the Union Territories (without legislature).
3. G.S.R.367(E) published in Gazette of India dated 16th May, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to notify Constitution of Appellate Authority for Advance Ruling in the Union Territories (without legislature).

4. G.S.R.463(E) published in Gazette of India dated 29th June, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to specify retail outlets established in the departure area of an international airport, beyond the immigration counters, making tax free supply of goods to an outgoing international tourist, as class of person who shall be entitled to claim refund of applicable central tax paid on inward supply of such goods.

[Placed in Library, See No. LT 292/17/19]

- (10) A copy of the Notification No. G.S.R.460(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated 29th June, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to specify retail outlets established in the departure area of an international airport, beyond the immigration counters, making tax free supply of goods to an outgoing international tourist, as class of person who shall be entitled to claim refund of applicable central tax paid on inward supply of such goods under Section 166 of the Central Goods and Service Tax Act, 2017.

[Placed in Library, See No. LT 293/17/19]

(11) A copy of the Notification No. G.S.R.461(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated 29th June, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to specify retail outlets established in the departure area of an international airport, beyond the immigration counters, making tax free supply of goods to an outgoing international tourist, as class of person who shall be entitled to claim refund of applicable integrated tax paid on inward supply of such goods under Section 24 of the Integrated Goods and Service Tax Act, 2017.

[Placed in Library, See No. LT 294/17/19]

(12) A copy of the Notification No. G.S.R.464(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated 29th June, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to exempt any supply of goods by a retail outlet established in the departure area of international airport, beyond the immigration counters, to an outgoing international tourist from the whole of the goods and services tax compensation cess under Section 13 of the Compensation Cess Goods and Service Tax Act, 2017.

[Placed in Library, See No. LT 295/17/19]

(13) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (7) of Section 9A of the Customs Tariff Act, 1975:-

1. G.S.R.444(E) published in Gazette of India dated 23rd June, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to extend the levy of definitive anti-dumping duty on the import of 'Ductile iron pipes', originating in, or exported from China PR upto and inclusive of 9th October, 2019.
2. G.S.R.449(E) published in Gazette of India dated 24th June, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to levy definitive countervailing duty on import of new/unused pneumatic radial tyres with or without tubes and/or flap of rubber (including tubeless tyres) having nominal rim dia code above 16" used in buses and lorries/trucks, originating in, or exported from the People's Republic of China for a period of five years (with effect from 24.06.2019) based on recommendations of investigations conducted by the directorate General of Trade Remedies.
3. G.S.R.450(E) published in Gazette of India dated 24th June, 2019, together with an explanatory memorandum seeking to further extend the levy of anti-dumping duty till 09.07.2019 on imports of "Paracetamol", originating in, or exported from the China PR, in pursuance of order of Hon'ble High Court of Gujarat dated 20.06.2019 in the matter of Special Civil Application No. 5278/2019.

[Placed in Library, See No. LT 296/17/19]

12.05 hrs

STATEMENT BY MINISTER

Status of implementation of the recommendations contained in the 258th report of the Standing Committee on Transport, Tourism and Culture on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Ministry of Culture.*

संस्कृति मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रह्लाद सिंह पटेल):
अध्यक्ष महोदय, मैं संस्कृति मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2018-19) के बारे में परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति के 258वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के संबंध में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

*

Laid on the Table and also placed in Library, See No.LT 297/17/19.

12.08 hrs**GOVERNMENT BILLS - Introduced****(i) MOTOR VEHICLES (AMENDMENT), BILL, 2019 ***

माननीय अध्यक्ष : आइटम नम्बर-14, श्री नितिन गडकरी जी ।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में राज्य मंत्री [जनरल डॉ. वी.के. सिंह) (सेवानिवृत्त)]:
महोदय, मैं नितिन गडकरी जी की ओर से प्रस्ताव करता हूँ कि मोटर यान अधिनियम, 1988 का और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए ।

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि मोटर यान अधिनियम, 1988 का और संशोधन करने वाले विधेयक को
पुरःस्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए । ”

प्रो. सौगत राय । सौगत राय जी फिजिक्स के प्रोफेसर हैं और 35 साल तक इन्होंने प्रोफेसरशिप की है ।

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM) : Thank you, Sir. I rise to oppose the introduction of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019.

At present, the issue does not concern the legislative competence because of the fact that the subject is in the Concurrent List and the Parliament can make a law defining powers available to the States. It is mainly due to the reason that some of the States are concerned about new provisions, which empower the Centre to formulate a National Transport Policy through a process of consultation and not concurrence.

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section-2 dated 15/7/2019.

Under the new amendments, changes in the Motor Vehicles Act will enable the Central Government to formulate schemes for the national multi-nodal and inter-State movement of goods and passengers for rural mobility and even last-mile connectivity.

This will take away the powers of the State Governments, which have been making changes as per the requirements, suiting their local conditions as well as the needs of the local population in the hinterland. Moreover, it also takes away the powers of the States so far as providing rural connectivity as a social service instead of profitable routes for operation of such services.

Sir, this will put the people living in rural and far flung areas to disadvantage because the private operators refuse to cater to their needs because of low profits or losses due to scarcely populated regions spread across the Himalayan belt and tribal areas of Central Indian States. That is why, I oppose this Bill which infringes on the rights of the States, and takes away the powers of the States to improve road connectivity in the rural areas.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR) : Sir, I also rise to oppose the introduction of the Bill. However, not in its entirety but I oppose only a few provisions. I think, it does not comply with the established constitutional provisions. I must appreciate that the Minister has burnt midnight oil to make it a comprehensive and a robust Bill. However, certain loopholes are identified.

We all know that it is a long overdue legislation. I would simply draw the attention of the concerned Minister to Clause 33 where the Bill provides that the Central Government may modify any permit issued under the Act. It may also modify the scheme for national multimodal and interstate transportation of goods or passengers, and issue or modify license under such schemes. These permits and schemes must be for specific purposes listed in the Bill, and include last mile connectivity, rural transport and improve freight movement.

I would like to say that before taking any such action, the Central Government should consult the State Governments. So, I would propose to the Minister that he should take the State Governments into confidence before the introduction of this legislation.

Secondly, the Clause 17 of the Bill provided that, for a new motor vehicle, the dealer would apply for the registration of vehicle if the dealer is situated in the same State where the vehicle is being registered. Here, my objection is with respect to empowering the dealer or the registering authorities because it would be against public interests. These two issues I thought it prudent to raise in this House, and for Minister's consideration.

इसके साथ-साथ, यह भी सही है कि आज मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 के बारे में डिमांड्स फॉर ग्रान्ट्स के तहत चर्चा होने वाली है। हिन्दुस्तान में रोज़ाना सड़क दुर्घटनाओं में चार हजार लोगों की मौतें हो जाती हैं। मुझे हैरानी होती है कि अगर रोज़ाना इतनी मौतें हो जाएं, खासकर दिल्ली और नोएडा को देखिए, जिसके बारे में कहा जाता है कि यहाँ खूनी रोड्स बन चुके हैं। इसे भी आप थोड़ा ध्यान में रखेंगे।

SUSHRI MAHUA MOITRA (KRISHNANAGAR) : Hon. Speaker, Sir, I rise to oppose the amendments to the Motor Vehicles Act. We seek to oppose very important clauses where the Government has brought amendments to the Bill. In Clause 5(c), you have increased the time limit for renewal of licence from one month to one year after the expiry. This means that you will have people with an expired driving licence driving for one year after the licence has expired. This is detrimental to road safety as well as to the lives of others who may be on the road.

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, क्या आप जवाब देना चाहते हैं?

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्या, आप चर्चा के समय बात कर लीजिएगा।

...(व्यवधान)

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री तथा सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी) : सम्माननीय स्पीकर महोदय, मैं मैडम के सब सवालों का जवाब दूंगा। यह बिल पिछली लोक सभा के समय पास हुआ था, उसके बाद यह बिल राज्य सभा में पास नहीं हो पाया था। इस बिल के संदर्भ में मैं कहना चाहूंगा कि जब यह बिल तैयार हुआ तो कुछ सम्माननीय सदस्यों ने और कुछ लोगों ने इस बिल पर आपत्ति उठाई थी। उस समय यूनूस खान राजस्थान के ट्रांसपोर्ट मंत्री थे। उनकी अध्यक्षता में 18 राज्यों के ट्रांसपोर्ट मंत्रियों ने इस बिल को जांचा और उन्होंने रिक्मेंड किए हुए बिल की कॉपी मुझे दी, जो मैंने पार्लियामेंट में पेश की।

पार्लियामेंट में पेश करने के बाद दोनों सदनों के द्वारा आदेश हुआ, जिसके बाद यह बिल स्टैंडिंग कमेटी के पास भी गया और जॉइंट सलेक्शन कमेटी के पास भी गया। दोनों कमेटियों की रिपोर्ट के बाद यह बिल राज्य सभा में गया, लेकिन उस समय राज्य सभा में यह बिल पास नहीं हो पाया। आज मैंने फिर से एक बार वही सेम बिल इस सदन में प्रस्तुत किया है। ...(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय (दमदम) : अगर फिर यह बिल पास नहीं हुआ? ...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : प्रोफेसर सर, मैं आपसे एक ही निवेदन करना चाहता हूँ, मैं आपसे एक ही रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ। मुझे जानकारी है कि यह सब्जेक्ट स्टेट लिस्ट में है। यह सेंट्रल लिस्ट में नहीं है। यह सब्जेक्ट कॉन्करेंट लिस्ट में है। इसलिए कॉन्करेंट लिस्ट में होने के कारण इस पर लेजिस्लेशन करने का अधिकार भारत सरकार को भी है और राज्य सरकार को भी है।

मैं सबसे पहले आपको आश्चस्त करना चाहूँगा, जिसका आपने उल्लेख भी किया था। जो स्टेट इसको लागू करना चाहता है, वह कर सकता है। जो स्टेट इसको लागू नहीं करना चाहता है, उसके ऊपर कोई बाइंडिंग नहीं है, कोई मैन्डेटरी नहीं है। इस बिल के द्वारा किसी भी प्रकार से हम स्टेट के कोई भी अधिकार लेना नहीं चाहते हैं। हम उनके अधिकार में हस्तक्षेप भी नहीं करना चाहते हैं।

स्पीकर महोदय, सम्माननीय सदस्य ने अपनी बात रखी है। नई गाड़ी खरीदने के बाद ऐसा नियम है कि वह गाड़ी आरटीओ ऑफिस में ले जानी पड़ती है। उस गाड़ी को देखने के बाद आरटीओ उस पर ठप्पा लगाकर उसका रजिस्ट्रेशन करता है। मैं इस बारे में बोलना नहीं चाहता कि गाड़ी ले जाने में और लाने में क्या होता है। ...(व्यवधान) इसलिए हमने यह कहा कि डीलर उसको रजिस्टर करेगा और आरटीओ ऑफिस जो काम करेगा, उतना पैसा उसके अकाउंट में जमा हो जाएगा। ...(व्यवधान) हमने इसमें स्टेट का कोई भी अधिकार नहीं लिया है।
...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : मैं अधिकार की बात नहीं कर रहा हूँ। ...(व्यवधान) क्या इसको चुस्त-दुरुस्त करने की कोई व्यवस्था है? ...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : पहली बात यह है कि मैं हर चर्चा के लिए तैयार हूँ। ...(व्यवधान) सम्माननीय सदस्य जो-जो बातें मेरे ध्यान में लाकर देंगे, उनको हम सुधार देंगे। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : चर्चा के समय डीटेल्ड डिबेट कर लेंगे ।

...(व्यवधान)

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR) : It is a practice that you have to consult the State Governments. Their opinion should also be taken...(Interruptions).

श्री नितिन जयराम गडकरी : स्पीकर सर, मैं आपके माध्यम से वही बता रहा हूँ । 18 राज्यों के ट्रांसपोर्ट मंत्रियों ने स्वीकृति देने के बाद, उन्होंने सूचनाओं को स्वीकारते हुए यह बिल तैयार किया । इसके बाद जॉइंट सलेक्शन कमेटी और स्टैंडिंग कमेटी ने छः-छः महीने तक इस बिल की स्क्रीनिंग की ।

मैं एक बार फ्रस्ट्रेट भी हुआ हूँ, क्योंकि उस विषय का आपने उल्लेख किया । हमारे यहां हर साल डेढ़ लाख मौतें होती हैं और पांच लाख एक्सीडेंट्स होते हैं । 30 परसेंट लाइसेंस बोगस हैं । दिल्ली का एक आदमी जयपुर में जाकर लाइसेंस लेता है, मुंबई में जाकर लाइसेंस लेता है । इस पर कोई कंट्रोल नहीं है । ...(व्यवधान) वर्ल्ड में सबसे आसानी से अगर किसी देश में लाइसेंस मिलता होगा तो उस देश का नाम हिन्दुस्तान है । ...(व्यवधान) इस विषय में कोई सजा नहीं होती है । ...(व्यवधान) लोग स्कूटर चलाते समय नंबर प्लेट पर हाथ रखते हैं और पुलिस के सामने से देखते हुए आगे जाते हैं, पर कोई चिंता नहीं करते हैं । ...(व्यवधान) कानून के प्रति सम्मान भी नहीं है और डर भी नहीं है, ऐसी स्थिति है । ...(व्यवधान) 50 रुपये या 100 रुपये के फाइन की कोई चिंता नहीं करता है । ...(व्यवधान) इसीलिए लोगों की जान बचाने के लिए हम यह बिल लाए हैं । ...(व्यवधान) मैं आपसे भी बोल चुका हूँ कि यह मेरे डिपार्टमेंट का सबसे बड़ा फेलियर है । मैं इसे स्वीकारने में संकोच नहीं करता हूँ । ...(व्यवधान) पांच साल तक कोशिश करने के बाद भी केवल 3.5-4 परसेंट ही एक्सीडेंट्स कम हुए । ...(व्यवधान) इसमें तमिलनाडु एक अपवाद है । तमिलनाडु ने 15 परसेंट एक्सीडेंट्स कम कर के लोगों की जान बचाई है । ...(व्यवधान) इसलिए तमिलनाडु ने जो प्रयोग किया है, वही प्रयोग करने के लिए हम आप सबकी सहमति और अनुमति से आगे

जाएंगे । ... (व्यवधान) प्रोफेसर साहब , यह हर जगह लिखा है । ... (व्यवधान) आप मेरी बात सुन लीजिए ।

मैं आपको आश्चस्त करता हूँ कि कोई भी बात राज्य के ऊपर बंधनकारक नहीं है । ... (व्यवधान) मैं लंदन ट्रांसपोर्ट का एक मॉडल देखकर आया, जहां डबल डेकर बस को नो-ऑपरेटर्स चलाते हैं । ... (व्यवधान) हम अपनी ट्रांसपोर्ट सर्विस को सुधारना चाहते हैं, इलैक्ट्रिक बसेज को लाना चाहते हैं । ... (व्यवधान) अब इलैक्ट्रिक बसेज की शुरुआत हुई है । कल मैंने इथेनॉल से चलने वाली बाइक को इनॉगरेट किया, हम उसी तरह टैक्सी बनाना चाहते हैं । ... (व्यवधान) जिस राज्य को ये नई-नई बातें स्वीकार करनी हैं, वे स्वीकार करें और जिसको ये बातें स्वीकार नहीं करनी हैं, वे न करें ।

यह मैनडेटरी नहीं है । ... (व्यवधान) हम स्टेट का कोई भी अधिकार नहीं लेना चाहते हैं । ... (व्यवधान) मैं आपसे इतना ही कहना चाहता हूँ कि आप इस बिल पर चर्चा कीजिए । चर्चा में मैं आपके साथ बैठूंगा । *Either convince me or be convinced by me.* अगर आप मुझे कनवेंस करें, तो मैं पीछे हटने के लिए तैयार हूँ । ... (व्यवधान) लोगों की जान बचाने के लिए इस बिल को आप पास कीजिए । ... (व्यवधान) देश में डेढ़ लाख लोग एक्सीडेंट्स से मर रहे हैं । ... (व्यवधान) मैं भी इससे ग्रस्त हूँ । मेरा पैर चार जगह टूटा था । मेरी पांच सालों तक कोशिश करने के बाद भी यह बिल नहीं आ पाया । मैं आपके साथ बैठने को तैयार हूँ । जॉइंट सलेक्शन कमेटी और स्टैंडिंग कमेटी में सभी पार्टियों के सदस्य थे । मैं दो-तीन मीटिंग्स में उनके पास गया, हमारे सेक्रेट्री भी गए । ... (व्यवधान) इसके बाद 18 राज्यों के ट्रांसपोर्ट मंत्रियों ने भी इस बिल को देखा । इसके बावजूद आप सब नए चुनकर आए हुए लोग हैं, आप सब मेरे साथ बैठिये । आप लोग पब्लिक इंटरैस्ट में जो कहेंगे, मैं उसे मानने के लिए तैयार हूँ । इसमें कोई राजनीति नहीं है । लोगों की जान बचाने के लिए आप इस बिल को स्वीकार करें, यही मेरा आप सबसे निवेदन है ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि मोटर यान अधिनियम, 1988 का और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए । ”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

जनरल डॉ वी. के. सिंह (सेवानिवृत्त): अध्यक्ष जी, मैं इस विधेयक को पुरःस्थापित करता हूं ।

12.20 hrs

(II) SURROGACY (REGULATION) BILL, 2019*

THE MINISTER OF HEALTH AND FAMILY WELFARE, MINISTER OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MINISTER OF EARTH SCIENCES (DR. HARSH VARDHAN) : Sir I beg to move for leave to introduce a Bill to constitute National Surrogacy Board, State Surrogacy Boards and appointment of appropriate authorities for regulation of the practice and process of surrogacy and for matters connected therewith or incidental thereto.

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि सरोगेसी व्यवहार और प्रक्रिया का विनियमन करने के लिए राष्ट्रीय सरोगेसी बोर्ड, राज्य सरोगेसी बोर्डों का गठन और समुचित प्राधिकारियों की नियुक्ति करने और उससे सम्बद्ध या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।”

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपके नोटिस का टाइम ओवर हो गया है, फिर भी आप एक मिनट बोलना चाहे तो बोल लें।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, मैं आपको स्पेशल अनुमति दे रहा हूँ। आपके नोटिस का टाइम ओवर हो गया है, फिर भी आप बोल सकते हैं।

...(व्यवधान)

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section-2 dated 15.7.2019.

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM) : Sir, I have a procedural objection and 3 substantive objectives. Sir, as far as the procedural objection is concerned, under your direction 19B of the Directions by the Speaker, no Bill shall be introduced until its copies have been made available to the Members at least two days before the Bill is proposed to be introduced in the House. This Direction has not been complied with, Sir. We have not had the Bill for two working days. And I must say the Minister has to give special reasons for not doing so or defer the Bill.

Then, I have three substantive objections. First, it prevents same sex couples from having surrogate children even though there is credible scientific research to show that same sex parents are as good as heterosexual parents. Second, it violates the Puttaswamy judgment of the Supreme Court. The first one violates article 14 because it treats equals unequally, and the second one violates article 21 because of the Right to Privacy. And finally, requiring married couples to wait for five years after their marriage in order for them to be eligible for surrogacy, I am afraid, is an unreasonable restriction on their reproductive rights and violation of their Right to Life under article 21.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यों को इसकी कॉपी प्रोवाइड कर दी गई थी ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि सरोगेसी व्यवहार और प्रक्रिया का विनियमन करने के लिए राष्ट्रीय सरोगेसी बोर्ड, राज्य सरोगेसी बोर्डों का गठन और समुचित प्राधिकारियों की नियुक्ति करने और उससे सम्बद्ध या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

DR. HARSH VARDHAN: Sir, I introduce the Bill.

12.23 hrs**MATTERS UNDER RULE 377***

माननीय अध्यक्ष : नियम 377 के अधीन मामले सभा पटल पर रखे जाते हैं। माननीय सदस्य अपने वक्तव्य सभा पटल पर रख सकते हैं, इसके लिए 20 मिनट का समय है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आज ज़ीरो आवर नहीं है।

...(व्यवधान)

* Treated as laid on the Table.

(i) Regarding infiltration in Assam

श्री दिलीप शङ्कीया (मंगलदाई): मेरे संसदीय क्षेत्र मंगलदेई सहित पूरे असम में अवैध घुसपैठ एक गंभीर राष्ट्रीय समस्या बन गई है। जिस सम्बन्ध में सरकार अपने स्तर पर गंभीर प्रयास कर रही है। लेकिन बे-रोकटोक घुसपैठ अब एक राष्ट्रीय समस्या बन गई है। वर्ल्ड-माइग्रेशन रिपोर्ट 2018 के अनुसार, पिछले साल बांग्लादेश-भारत कोरिडोर घुसपैठ के लिए सबसे अधिक इस्तेमाल किया जाने वाला दूसरा गलियारा बन गया है। इतना ही नहीं असम में वोटर सूची में जिस तरह से वोटर्स की संख्या बढ़ी है वह भी देश के लिए काफी खतरनाक है। मेरे संसदीय क्षेत्र में पिछले पांच वर्षों में लगभग तीन लाख वोटर्स की संख्या बढ़ चुकी है। असम के स्थानीय लोगों के अधिकारों का पूर्ण रूप से हनन हो रहा है। इस घुसपैठ के कारण असम के स्थानीय लोगों के आर्थिक, सामाजिक और राजनैतिक अधिकारों का भी व्यापक रूप से हनन हो रहा है। बढ़ती घुसपैठ से वन्य भूमि, आरक्षित भूमि तथा नदी किनारे डूब क्षेत्र की भूमि पर भी कब्जा बढ़ रहा है। अतः यह घुसपैठ देश की आंतरिक और बाहरी सुरक्षा के लिए काफी खतरनाक हो सकती है।

अतः मेरा माननीय गृह मंत्री जी से निवेदन है कि इस गंभीर चुनौती से निपटने के लिए देश व्यापी कठोर कानून लागू कर इस समस्या को खत्म करने का कष्ट करें।

(ii) Regarding irrigation project for Kolar Constituency

SHRI S. MUNISWAMY (KOLAR) : Good percentage of Kolar constituency in Karnataka comprises of agricultural lands, which produce various horticulture and agricultural products. But the main problem being faced by the farmers in Kolar area is drought. This is due to the absence of water resources in the area. As a result of drought, most of the agricultural lands are useless and the harvests are not fruitful, sometimes it leads to famine. If there is an irrigation project in Kolar area, the area can overcome from drought. So I kindly request the Government to allocate fund for an 'Irrigation projects' for Kolar area.

(iii) Need to set up a Mega Food Park in Maharajganj Parliamentary Constituency, Bihar

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज): बिहार राज्य एक पिछड़ा राज्य है। इसी राज्य अन्तर्गत मेरा संसदीय क्षेत्र महाराजगंज है जो अत्यंत ही पिछड़ा क्षेत्र है। यहां पर पिछड़ेपन की मार सबसे अधिक यहां कि किसानों को झेलनी पड़ती है। इसलिए हमारे संसदीय क्षेत्र के किसानों को अधिक से अधिक सुविधा और साधन उपलब्ध कराने की अति आवश्यकता है ताकि वो अच्छा जीवन जीते हुए हम सभी देशवासियों को भी जीने के लिए ऊर्जा का उत्पादन करते रहें।

किसानों की सुविधा को बढ़ाते हुए उनके आय को दोगुना करने के लिए आज हमारी सरकार भी संकल्पबद्ध है। ऐसे में हमारे संसदीय क्षेत्र अंतर्गत केन्द्रीय खाद्य प्रसंस्करण मंत्रालय की योजना के तहत एक मेगा फूड पार्क की स्थापना हो जाती है तो किसानों की आय में वृद्धि, उनके उत्पादित माल को अधिक से अधिक दिनों तक सुरक्षित रखने, भंडारण के अभाव में औने-पौने दामों पर खाद्यान्न बेचने की उनकी मजबूरी, उनके उत्पादित फल-सब्जी, मछली आदि को भी अधिक दिनों तक सुरक्षित रखने में अधिक से अधिक मदद मिल सकेगी। इसके अलावा मेगा फूड पार्क की स्थापना से हमारे ग्रामीण क्षेत्र के बेरोजगारों को रोजगार भी मिलने का अवसर उपलब्ध होगा।

अतः केन्द्रीय खाद्य प्रसंस्करण मंत्री से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र महाराजगंज, बिहार अन्तर्गत मेगा फूड पार्क स्थापित किया जाये।

(iv) Regarding clearance to Jhalawar airport

SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR-BARAN) : There is no airport connectivity to the Hadauti region. Jhalawar is the only district which has the capacity to land airplanes due to its airport infrastructure. But this airport has not got the clearance from the Ministry of Environment, Forest and Climate Change. Therefore, I urge the Ministry to give the necessary permission in this regard. This will help tiger tourism and also help students from other parts of the country to reach Kota area. It will also help evacuation of any sick person.

Therefore, I urge the Ministry to give the necessary clearance.

(v) Need to set up a Passport Seva Kendra in Morbi district of Gujarat

श्री विनोद लखमशी चावड़ा (कच्छ) : महोदय, कच्छ में सम्मिलित नव-निर्वाचित मोरबी जिले के लिए पासपोर्ट सेवा शुरू की जाए।

(vi) Need to extend train no. 64589 and train no. 64160 upto Etawah and Phaphund respectively

डॉ. रामशंकर कठेरिया (इटावा) : मेरे लोक सभा क्षेत्र इटावा के विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर स्टेशनों के विस्तारीकरण न होने के कारण यात्रियों को आवागमन में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है, जिसके समाधान हेतु स्टेशनों की दूरी का विस्तारीकरण करने के लिए काफी दिनों से स्थानीय जनता द्वारा मांग की जा रही है। कानपुर से फफूद ईएमयू इंटरसिटी गाड़ी संख्या 64589 जिसका रात्रि ठहराव फफूद है, इस स्टेशन को विस्तारित करके इटावा तक ठहराव किया जाये, जो सुबह इटावा से कानपुर जायेगी और आगरा से इटावा ईएमयू इंटरसिटी गाड़ी संख्या 64160 जो आगरा से चलकर इटावा जाती है, जिसका रात्रि ठहराव इटावा है, इसे विस्तारित करके फफूद तक किया जाये, जिसका ठहराव फफूद रेलवे स्टेशन पर होगा, जो सुबह फफूद रेलवे स्टेशन से आगरा जायेगी। इन स्टेशनों का विस्तारीकरण हो जाने से मेरे लोक सभा क्षेत्र इटावा के लोगों को आगरा जाकर चिकित्सीय उपचार कराने और कानपुर जाकर व्यापार करने एवं शासकीय कर्मचारियों व आमजन के लिए सुगम और व्यापारिक दृष्टि से सहज हो सकेगा। साथ ही रेलवे के राजस्व में काफी बढ़ोत्तरी हो सकेगी।

(vii) Need to establish an Agriculture college in Abusar, Jhunjhunu district, Rajasthan

श्री नरेन्द्र कुमार (झुंझुनू) : कृषि विज्ञान केन्द्र आबुसर, झुंझुनू (राजस्थान) पर कृषि महाविद्यालय खोला जाये। मेरा संसदीय क्षेत्र झुंझुनू (राजस्थान) कृषि विज्ञान केन्द्र आबुसर, जो सन 1992 में झुंझुनू जिले में स्वामी केशवनानन्द (राजस्थान) कृषि विश्वविद्यालय, बीकानेर के अधीन स्थापित हुआ, उसके तहत कुल 72 हैक्टेयर भूमि उपलब्ध है। इसमें सभी आवश्यक मूलभूत सुविधायें जैसे बिल्डिंग, कृषि यंत्र, ट्रैक्टर, ट्यूबवेल, विभिन्न विषयों के वैज्ञानिक, बीज उत्पाद फार्म, बीज प्रसंस्करण संयंत्र, उद्यानिकी व कृषि प्रदर्शनी इकाई सहित अन्य सुविधायें भी उपलब्ध हैं। फलस्वरूप भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली ने इस केन्द्र को 2005-06 में राष्ट्रीय स्तर के बेस्ट केपी के अवार्ड से भी नवाजा है। अतः कृषि विज्ञान केन्द्र पर कृषि महाविद्यालय खोले जाने हेतु निवेदन प्रस्तुत है।

**(viii) Need to shut down or shift coal dumping yard situated in
Lohardaga district, Jharkhand**

श्री सुदर्शन भगत (लोहरदगा): मैं सरकार का ध्यान झारखंड राज्य के लोहरदगा जिले के कुडू थाना क्षेत्र के गांव बड़कीचांपी गाँव में चल रहे कोयला डम्पिंग यार्ड की वजह से क्षेत्रीय जनता को हो रही समस्या की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

बड़कीचांपी गांव में पिछडे डेढ़ से 2 साल से कोयला डंपिंग यार्ड का कारोबार चल रहा है, डंपिंग यार्ड के कारोबार से आसपास के गांव के हजारों लोग प्रभावित हो रहे हैं। बढ़ते प्रदूषण के कारण लोगों की जान माल का भी नुकसान हो रहा है, स्थानीय लोगों की सेहत पर दुष्प्रभाव हो रहा है साथ हजारों गाड़ियों के आवागमन से अक्सर दुर्घटना होती रहती है। इसके संचालन से स्थानीय स्तर पर लोगों को रोजगार भी नहीं मिल पा रहा है। वहीं प्रदूषण रोकने के लिए डंपिंग यार्ड कंपनी द्वारा कोई उचित प्रबंध नहीं किए गए हैं, स्थानीय लोगों ने कई बार इसका विरोध किया है, परंतु न कंपनी द्वारा और न ही प्रशासन द्वारा इसका कोई संज्ञान लिया गया। लगातार खनन नीति के नियमों का उलंघन करते हुए, स्थानीय जनता के जीवन से खिलवाड़ करते हुए यह डम्पिंग यार्ड का कार्य चल रहा है, जिससे स्थानीय लोगों को काफी परेशानी हो रही है, इसलिए जनता की मांग पर इस डंपिंग यार्ड को जनहित में बंद कर दिया जाए अथवा अविलंब अन्यत्र स्थानांतरित किया जाए।

(ix) Need to make Sariswa river in Bihar pollution free

डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण) : नमामि गंगा प्रोजेक्ट के अंतर्गत रक्सौल की जीवनदायिनी सरिसवा नदी को शामिल कर प्रदूषणमुक्त करना अति आवश्यक है। सरिसवा नदी नेपाल से निकलती है तथा बीरगंज (नेपाल) के कल। कारखानों द्वारा जहरीले दूषित अवशेषों को नदी में बहाए जाने से सरिसवा नदी का पानी काली जहरीली दुर्गन्धयुक्त एवं जानलेवा बन चुका है। इस नदी के पानी पीने से पशु-पक्षी मर रहे हैं तथा नदी के किनारे बसे ग्रामीण गंभीर बीमारी का शिकार हो रहे हैं। यह नदी रक्सौल होते हुए सिकरहना/बुढ़ी गंडक में मिलते हुए गंगा में मिलती है। गंगा को स्वच्छ एवं निर्मल बनाने हेतु नेपाल से निकलने वाली सरिसवा नदी के साथ-साथ अन्य नदियों का प्रदूषण मुक्त होना अति आवश्यक है।

(x) Regarding water problem and drought situation in Ahmednagar, Maharashtra

DR. SUJAY VIKHE PATIL (AHMEDNAGAR) : A dry spell during monsoons has aggravated the ongoing water crisis in Maharashtra to calamitous proportions. As per data provided by Office of Nashik Divisional Commissioner, due to drought, water scarcity has affected more than 15 lakh people in my Parliamentary Constituency of Ahmednagar. The occurrence of drought coupled with climate change has resulted in adverse impact on farmers who are under severe distress due to crop failure and residents of Ahmednagar are facing severe water crisis. There is an urgent need for the Government to announce a special financial assistance for Ahmednagar to tackle drought and promote water conservation techniques such as rainwater harvesting to replenish the existing groundwater table which has been depleting with the passage of time. I request the Government to take measures to solve the issue of drought and water crisis in Ahmednagar.

(xi) Need to construct railway line between Barwadih (Jharkhand) and Chirmiri (Chhattisgarh)

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू): झारखण्ड के बरवाडीह (जिला लातेहार) और वर्तमान छत्तीसगढ़ के चिरमिरी (जिला अंबिकापुर) के बीच रेल लाइन का प्रस्ताव लगभग नौ दशक पुराना अंग्रेजों के जमाने का है। 1930 के दशक में इस पर कुछ काम प्रारम्भ हुआ था किन्तु दूसरा विश्व युद्ध शरू हो जाने के कारण यह प्रस्ताव खटाई में पड़ गया। केन्द्र सरकार ने 182 किलोमीटर लम्बी इस रेल लाइन के कार्यान्वयन को मंजूरी दे दी है और वर्तमान वित्तीय वर्ष में 5 करोड़ रुपये भी स्वीकृत किया है। इस लाइन के लिए जमीन अधिग्रहण और अर्थ वर्क भी किया जा चुका है। चिरमिरी-बरवाडीह रेल मार्ग पर अंबिकापुर से बरवाडीह के बीच एक दर्जन से अधिक स्टेशन प्रस्तावित है। इनमें अंबिकापुर से आगे परसा, बरियों, राजपुर रोड़, कर्रा, पस्ता, झलरिया, दलधोवा, सरनाडीह जबकि झारखण्ड के बडगड, नौकी, बिंदा, पारो, हुटार, एवं बरवाडीह है। यह रेल लाइन व्यापारिक दृष्टि से काफी फायदेमंद होगी क्योंकि पूरा क्षेत्र जंगल और खनिज संपदा से भरा हुआ है। इस रेल लाइन के बनने से हावड़ा-मुंबई की दूरी वाया रांची-टोरी-लातेहार लगभग 200 किलोमीटर कम हो जाएगी। गत वर्ष केन्द्र सरकार ने इसके लिए छत्तीसगढ़ सरकार से एमओयू भी किया था। परियोजना के लिए राशि को लेकर केन्द्र सरकार और राज्य सरकार में पूर्व में विवाद होता रहा है। चिरमिरी-बरवाडीह रेल लाइन छत्तीसगढ़ के साथ-साथ झारखण्ड के लिए भी समान रूप से उपयोगी होगी।

अतः माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि उपरोक्त परियोजना को देखते हुए अविलम्ब रेलवे लाइन के कार्य को चालू कराने की कृपा की जाए।

(xii) **Regarding alleged dereliction of duties by officials of Electricity Department**

श्री देवेन्द्र सिंह भोले (अकबरपुर): मैं विद्युत विभाग के अधिकारियों की लापरवाही के कारण हो रही दुर्घटनाओं को रोकने तथा लापरवाह अधिकारियों के विरुद्ध कार्यवाही की मांग करता हूँ।

(xiii) Need to include Kol caste of Uttar Pradesh in the list of Scheduled Tribes

प्रो. रीता बहुगुणा जोशी (इलाहाबाद) : सन् 1931 की जनगणना में कोलारिया जाति के साथ अन्य 11 जातियों के साथ कोल जाति को भी सम्मिलित किया गया था। संविधान संशोधन 2003 में कोल जाति को छोड़ अन्य सभी शेष जातियों को अनुसूचित जनजाति में सम्मिलित कर लिया गया था। उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड, प्रयागराज, मिर्जापुर व सोनभद्र में लाखों कोल दयनीय स्थिति में निवास करते हैं। कई पत्थर के अस्थायी घरों में रहते हैं, कई खानाबदोश जीवन व्यतीत करते हैं। यह अशिक्षित जाति सिलिका सैण्ड व पत्थर की खदानों में मजदूरी करते हैं। टी.बी. व सिलिकोसिस की जानलेवा बीमारी से ग्रस्त हो जाते हैं। उत्तर प्रदेश अनुसूचित जाति/जनजाति शोध एवं प्रशिक्षण संस्थान ने सर्वे कर रिपोर्ट दी थी कि सामाजिक, आर्थिक व धार्मिक स्तर से कोल अनुसूचित जनजाति की श्रेणी में सम्मिलित करने योग्य हैं। 2002 से 2013 के बीच 5 बार उक्त प्रस्ताव उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा केन्द्र सरकार को भेजा गया परंतु किसी न किसी कारण वह अस्वीकार होता रहा। 2014 में जनजातीय मामलों के मंत्रालय ने प्रस्ताव यह कहकर वापस कर दिया कि पहले 4 बार के परीक्षण पश्चात इस विषय पर पुनः विचार करने की आवश्यकता नहीं है।

केन्द्र सरकार से मांग है कि इस विषय पर पुनः विचार कर अन्य प्रदेशों की भांति उत्तर प्रदेश की कोल जाति को अनुसूचित जनजाति की श्रेणी में सम्मिलित किया जाए।

(xiv) Need to promote water-harvesting and solar energy system

श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत) : वर्तमान समय में शहरों का विकास और शहरों की समस्यायें दोनों साथ-साथ चलती हैं। मैं, अगर अपने शहर की बात करूं तो विकास के साथ आने वाली समस्यायें एक साथ चलती दिखाई देती हैं। हमारे पास कुदरती रिसोर्सेज पानी, जमीन, जो सालों से है, वही है। भू-जल कम हो रहा है और जमीन के टुकड़े पर निर्भर रहने वालों, बसने वालों का अनुपात बढ़ रहा है। यातायात जनसंख्या के अनुपात में तीव्रगति से बढ़ रहा है। हमारे यहां हर घर में कम से कम दो टू-व्हीलर हैं। शायद हर पांचवे घर में साथ में एक फोर व्हीलर भी होगा। उसी प्रकार रहने की व्यवस्था को देखें तो मैं माननीय प्रधानमंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगी कि उनके मुख्यमंत्री काल से हर परिवार को घर का स्वप्न के चलते उनको करीब 15 साल के कार्यकाल में और प्रधानमंत्री पद के पांच साल के कार्यकाल में लोगों का अपने घर का स्वप्न करीब-करीब पूर्णता की ओर बढ़ता दिखाई देता है। स्मार्ट सिटी में सूरत को शामिल करने के बाद विकास की गति तेजी से बढ़ी है। पर मेरी विनती है कि शहरों में हर सरकारी, अर्ध सरकारी इमारत, स्थानिक संस्थायें, जो संस्थायें सरकारी अनुदान से चलती हैं, स्कूल, कॉलेज, अस्पताल को वॉटर हार्वेस्टिंग एवं सोलर पॉवर से युक्त होने का अभियान चलाया जाये। हस्पतालों में सोलर पॉवर अपनाने का आग्रह इसलिए भी करना चाहिये जिससे कि उनकी व्यवस्था में व्यवधान न आये और पॉवर जाने की स्थिति में हादसा टाला जा सके। जो यातायात की समस्या है, उसमें पब्लिक ट्रांसपोर्ट को बढ़ावा देने का अभियान चलाया जाये। स्कूल-कॉलेजों में कम्युनिटी शिक्षा को नागरिक अधिकार एवं जिम्मेदारी की शिक्षा को बढ़ावा दिया जाये।

**(xv) Need to set up a Kendriya Vidyalaya in Kheda Parliamentary
Constituency of Gujarat**

SHRI DEVUSINH CHAUHAN (KHEDA): I wish to draw the attention of the Government towards the fact that there is no Kendriya Vidyalaya in my Parliamentary Constituency i.e. Kheda, Gujarat. I continuously followed it up with the Ministry, but till date no positive action or response has been received. I am facing a lot of problems as I have no option but to recommend admissions in Kendriya Vidyalayas near my constituencies. The needy and genuine people of my Constituency are not getting admissions due to far distance of Kendriya Vidyalayas from their place. If the Ministry is facing any difficulty in Gujarat in getting land or any other issue, then please share the same with me so that I could also request the State Government to provide the same and help accordingly. I am again requesting and urging the Government to open at least one Kendriya Vidyalaya in my Kheda Parliamentary Constituency, Gujarat at the earliest.

(xvi) **Need to make Hooghly river pollution-free**

SHRIMATI LOCKET CHATTERJEE (HOOGHLY) : Hooghly river is one of the main tributaries of Ganga in West Bengal that is being polluted day in day out. Ganga gets most polluted in West Bengal. My constituency is named after the Hooghly river and I feel sad as my constituency contributes a lot to this pollution. The main reason for pollution is the dumping of untreated sewage in the river. Around 20 canals dump their waste directly into the river. The holy river turns murky grey when it passes through the Dakshineswar temple. Chandannaagar, a part of my constituency dumps most of its untreated sewage directly into the river. This is harming the aquatic life and also polluting the environment. The State Government is allowing the closed leather mills of Kanpur to open near the banks of the holy river that is polluting the river further. I would like to urge the Government to take proper and prompt corrective measures to ensure that Hooghly becomes pollution free.

(xvii) **Need to establish a Railway station in Bhandara, Maharashtra**

श्री सुनील बाबूराव मेंढे (भंडारा-गोंदिया) : मेरे निर्वाचन क्षेत्र भंडारा रेलवे स्टेशन के संबंध में एक विषय है। भंडारा काफी पुराना शहर है लेकिन नज़दीकी रेलवे स्टेशन शहर से 12 किलोमीटर दूर है। भंडारा एक डिस्ट्रिक्ट प्लेस है जहां की आबादी करीब 1 लाख के ऊपर है। यहां बड़ी संख्या में व्यापारी वर्ग के साथ किसान, विद्यार्थी वर्ग रहता है और उन्हें काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। भंडारा में ब्रॉड गेज ट्रैक और रेलवे स्टेशन के लिए 30 साल पहले ही लैंड एकवायर्ड करके रखी है मगर इन 30 सालों में अभी तक ना रेलवे स्टेशन बना कोई ट्रेन चलती है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि कम से कम लोकल ट्रेन वहां से चलाई जाए और वहां एक स्टेशन बनाया जाए जिससे कि भंडारा जैसे डिस्ट्रिक्ट प्लेस को कनेक्टिविटी मिल सके।

**(xviii) Need to revise target of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana
(PMGSY) for Kerala**

SHRI K. SUDHAKARAN (KANNUR): Kerala has lost very heavily in its due share under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana I and II. The state was sanctioned only 2624 Km in PMGSY and a meagre 570 Km under PMGSY II. For unknown reasons, this target was set significantly lower than its actual road length which is 52,000 Km calculated in the District Rural Road Plan (DRRP) and revised by the Government of Kerala. Now, in the phase III announced in 2019 Budget, the Centre had earlier informed the target will be conceived based on DRRP set for phase II and not on actual core network. This would only benefit those States which got higher target allocation in PMGSY. Considering the substantial loss in Kerala's share of PMGSY, I request the Hon'ble Minister of Rural Development to reallocate the target for Kerala, considering the wide rural network and less consumption of diesel in the State.

(xix) Construction of sea wall along the coastline of Kerala

ADV. ADOOR PRAKASH (ATTINGAL) : Kerala has very long coastline and thousands of families living along the coast depend on fishing for their livelihood. The life and property of poor fisherfolk are always at risk during the monsoon. Houses are being washed away and people live in deep and constant fear. It is almost impossible to relocate them. There is around 40 kms of coastal area in my constituency and the problem occurs very often in villages like Anchuthengu and Edava. The only solution for sea erosion is construction of sea walls and Pulimuttu. But the cost is very high and the state alone cannot afford it. I request the Government to extend all possible assistance to the state of Kerala for completing the seawall along the entire length of its long coastline. I also request the newly formed Ministry of Animal Husbandry, Dairying and Fisheries to provide financial assistance to fishermen during monsoon season.

(xx) Need to save Cordite Factory Aravankadu in Tamil Nadu by increasing its production target

SHRI A. RAJA (NILGIRIS): The production target for Cordite Factory Aravankadu (CFA) has been reduced to Rs. 132 crore for this current fiscal year as against the target of Rs. 275 crore for the last fiscal year. Thus Factory is not in a position to use its full production capacity. This has badly affected the normal life of 2000 employees including 362 women employees. This has also resulted in shutting down of many of the chemical plants and machineries. The Cordite Factory Aravankadu is manufacturing Double Base and Triple Base Propellant for the production of Bi-Modular Charge System and other propellants as per the indent received from our Armed Forces through Ordnance Factory Board, Kolkata. Presently, CFA is producing BMCS propellant 500T as against its capacity of 1000T. These propellants are sent to Ordnance Factory Nalanda, Bihar for assembling the modules. Ordnance Factory at Nalanda is having capacity of making 2 lakh modules per year whereas Army requirement is about 7 lakh modules per year. Before the commencement of Nalanda Factory, CFA itself was assembling the modules because CFA has the capacity to meet the target of Army. Moreover, presently Armed Forces are importing BMCS from foreign countries which is increasing

import bill for Defence purposes. This goes contrary to 'Make in India' motto. I, therefore, urge upon the Government of India to kindly allow CFA to start the BMCS Module Filling which costs half the price of imported price and also meet the quantity requirement of our armed forces.

(xxi) Regarding upgrading Rajahmundry Airport to International Airport

SHRI MARGANI BHARAT (RAJAHMUNDRY): The Rajahmundry airport is a domestic airport located at a distance of 16 km north of Rajahmundry in the Madhurapudi area in Andhra Pradesh. Besides the commercial low cost flights to Hyderabad, the air strip is also extensively used by the helicopters of ONGC and other Government agencies for its offshore oil exploration operations.

Sprawling on an area of 366 acres of land, the airport at Rajahmundry has been operational since the British period. It was served by Vayudoot between 1985 and 1994 and by VIF Airways in 1995. The new terminal at the Rajahmundry airport was inaugurated on 16th May, 2012 and AAI plans to extend the existing runway from 1,749 metres to 3,125 metres in order to enable landing of aircraft like Airbus A320. Limited by runway length, presently airlines operate smaller 70 seat ATR turbo-prop aircraft and Bombardier from Rajahmundry. Rajahmundry is a hub to Godavari district which has a population of nearly one crore. Therefore, A.P. State Government proposed International Cricket Stadium in Rajahmundry. The nearest international airport connecting Rajahmundry to the rest of the world is the Vishakhapatnam airport, which is 200 km away. There is one terminal at the Rajahmundry airport which has the capacity of holding 150 passengers during peak hours. There is only one gate at the terminal serving both arriving as well as departing

passengers. Proposals for the expansion of this airport are under progress and I understand that the Government has sanctioned about Rs. 80 crore for its expansion.

I request the Government to upgrade it to international airport as lakhs of people from West Godavari and East Godavari are working in the Gulf countries so that they could travel to Rajahmundry directly from the Gulf and other countries too.

(xxii) Regarding safety and security of women in Delhi

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): When it comes to women safety, Delhi is the most dangerous city. If the capital of India is not safe even during daytime, then it is unfortunate. Rape cases have become very common in the National Capital. Roads are not safe. I urge the Government to formulate an effective policy for safety and security of women in Delhi.

(xxiii) Regarding promoting generic medicines in the country

श्री कृपाल बालाजी तुमाने (रामटेक): आज भी हमारे देश में बड़ी संख्या में लोग गरीबी रेखा के नीचे और मध्यम वर्ग में रहते हैं । जब कोई व्यक्ति बीमार होता है तो उसे सब से बड़ी चिंता इलाज में खर्च होनेवाले पैसे की होती है । इलाज एव दवाइयाँ में पैसे खर्च होते हैं । ऐसे में दवाइयाँ भी महंगी होती है । जेनेरिक दवाइयाँ सस्ती होती है, एव ब्रांडेड दवाइयाँ, और जेनेरिक दवाइयाँ इनमें गुण एक जैसे ही होते हैं FDA की अनुमति भी इसके बिक्री करने पर होने से इन दवाइयों की इन दिनों दुकानों में बिक्री हो रही है । अतः ज्यादा से ज्यादा जेनेरिक मेडिसिन की दुकानें देश में खोलने की आवश्यकता है ।

मेरा माननीय मंत्री महोदय जी से आग्रह है कि देश में ज्यादा से ज्यादा जेनेरिक मेडिसिन की दुकानें खोली जाय और डॉक्टर को आदेशित कर जेनेरिक मेडिसिन मरीज के लिए प्रिसक्राइब करने की अनुमति दी जाए, साथ ही डॉक्टर मरीज को जेनेरिक मेडिसिन प्रिसक्राइब कर रहे हैं अथवा नहीं इसे सुनिश्चित करने की व्यवस्था भी बनाई जाए । इससे देश के गरीबी रेखा के नीचे रहने वाले एवं मध्यम वर्ग को बड़ा फायदा मिलेगा ।

(xxiv) Need to accord special category status to Bihar

श्री महाबली सिंह (काराकाट): बिहार को विशेष राज्य का दर्जा देने की मांग काफी समय से उठ रही है। हर स्तर पर इस मांग को उठाया गया है। लेकिन अभी तक इसे पूरा नहीं किया गया है। बिहार में उद्योग धन्धे का घोर अभाव है। रोटी-रोजगार के लिए बिहार की एक बड़ी आबादी हर दिन राज्य से बाहर जाने को विवश है। ऐसे में यदि बिहार को विशेष राज्य का दर्जा मिलता है तो बड़े पैमाने पर उद्योग धन्धे खुलेंगे तथा लोगों के लिए रोजगार के अवसर का सृजन होगा।

यह मुद्दा लोगों के मौलिक जीवन यापन से जुड़ा है। अतः बिहार को विशेष राज्य का दर्जा दिया जाए।

**(xxv) Need to amend rules of Compensatory Afforestation Fund
Management and Planning Authority (CAMPA) fund**

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Frequent death of elephants due to electrocution (both deliberate and accidental) have been reported in Elephant Movement Areas across the State of Odisha despite the fact that the Energy Department, Government of Odisha has taken various initiatives in three phases from its own budget to prevent such deaths of elephants. Further, the Department of Energy has requested the Department of Forest and Environment, Government of Odisha to fund the Phase- IV of such initiatives to strengthen electrical infrastructure in Elephant Movement Areas across the State. But, the Ministry of Environment, Forest and Climate Change has expressed its inability to fund the said initiatives unless the rules for CAMPA Fund are amended suitably. I, therefore, urge upon the Union Government to amend the rules for CAMPA fund to enable the Department of Forest and Environment, Government of Odisha to fund the Phase-IV initiatives of Department of Energy, Government of Odisha taken to prevent deaths of elephants from electrocution across the State.

(xxvi) Regarding adequate compensation to land oustees

SHRI RITESH PANDEY (AMBEDKAR NAGAR) : According to Central Housing Policies, rehabilitation prior to eviction is necessary for land acquisition by the State.

However, in Tanda, Ambedkarnagar, people have been evicted three times without being rehabilitated. The issue is that even if the Government is paying them the required compensation, people are unable to acquire land and house because of the meagre compensation of Rs. nine lakhs paid to them.

In the quest for development, we as a nation, are creating homeless people and despair. This is not just an urgent matter because of the lives and livelihoods of millions across the nation who have fallen victims to the mandatory land acquisition by the State. The matter questions the almost existence of the State. Whom does it serve? To whom does its law apply? Will it ever submit the status quo and serve it people?

(xxvii) Regarding approval to Industrial Corridors in Telangana

DR. G. RANJITH REDDY (CHEVELLA) : Industrial growth shapes up the overall economic health of any State which, in turn, helps the State to take up social sector schemes and programmes to ultimately achieve the objective of holistic development of the State. So, dedicated industrial corridors are set up so as to attract and promote industries in a particular area or corridor.

With this objective, Telangana Government proposed to create Hyderabad-Nagpur Industrial Corridor and submitted DPR. Commerce Ministry gave approval for Hyderabad-Nagpur and Hyderabad-Warangal Industrial Corridors in 2016. But, since then, Commerce Ministry has not taken projects forward to get the final approval of the Cabinet. The proposed Corridors will accommodate oil refining, textiles, handlooms, handicrafts, paper units, mining, engineering, livestock, agro-based industries, poultry and other small and medium enterprises. The identified segments have the potential to generate employment opportunities to lakhs of people and also push economic activity in and around the Corridor. The advantage of these Corridors is the presence of several professional colleges and other educational institutions which help to churn out manpower. Secondly, the Corridors are all the more important because they boost the economic activity in Ranga Reddy, Nizamabad, Nalgonda, Warangal, Medak and Adilabad districts.

Hence, I request Minister of Commerce and Industry to immediately prepare a Cabinet Note on this, get the approval of the Union Cabinet and complete it in a fixed time-frame.

(xxviii) Need to set up an Airport in Vaishali, Bihar

श्रीमती वीणा देवी (वैशाली) : प्रजातंत्र की जननी महावीर की जन्मभूमि एवं महात्मा बुद्ध की कर्मभूमि वैशाली एक गौरवशाली स्थान है जहां आये दिन दुनियाभर के बौद्ध धर्मावलम्बी आते रहते हैं लेकिन इन्हें वैशाली तक आने के लिए हवाई मार्ग से कोई समुचित सुविधा उपलब्ध नहीं है। बगल के मुजफ्फरपुर संसदीय क्षेत्र में भी कोई हवाई अड्डा नहीं है। ऐसी स्थिति में इन्हें पटना से सड़क मार्ग से ही लम्बी एवं थकाऊ यात्रा करनी पड़ती है। वैशाली पर्यटन की दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण स्थान है, जहां दुनिया भर के पर्यटक साल भर आते रहते हैं।

मैं सरकार से मांग करती हूँ कि वैशाली में एक हवाई अड्डा का निर्माण कराया जाए।

(xxix) Regarding night landing facilities at Lashadweep airport

SHRI MOHAMMED FAIZAL P.P. (LAKSHADWEEP) : Lakshadweep is a major international tourist destination but still doctors refuse to serve in the union territory's health sector. And due to this so many patients during their critical stages are shifted from Lakshadweep to other hospitals in the country. Presently there are no night landing facilities available for helicopters or planes in Lakshadweep. Due to this there is always delay for timely evacuation of patients.

No aircraft is permitted to land at night at an airport which does not have night landing facility and the flight operations.

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : स्पीकर सर, बात यह है कि इसी सदन में हमारे डिफेंस मिनिस्टर राजनाथ सिंह जी ने कुछ दिन पहले मेरे एक सवाल पर - जो इश्यू मैंने रेज किया था - सदन को आश्चस्त किया था कि हमारे हिन्दुस्तान की जो निशक्त फौजे हैं, उनकी पेंशन पर टैक्स लागू किया जा रहा है। उन्होंने कहा था कि इस विषय को ध्यान में रखते हुए अगले दिन वे सही कदम उठाएंगे, लेकिन आज भी इस बारे में इस सदन में आकर हमारे रक्षा मंत्री जी ने कुछ नहीं कहा।

सर, हमारी फौज जोखिम उठाते हुए हिन्दुस्तान की रक्षा करती हैं, हम सबकी रक्षा करती है। ये फौजें निशक्त हो जाती हैं, आसक्त हो जाती हैं, उनको सुविधा मुहैया कराना ज़रूरी है।
...(व्यवधान) यह हमारा कर्तव्य है। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, माननीय रक्षा मंत्री जी का राज्य सभा में प्रश्नकाल में हैं।

...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : स्पीकर सर, हमारी फौजों के निशक्त जवानों को पेंशन में जो छूट दी जाती थी, उस छूट को बरकरार रखना चाहिए। इस विषय पर हमारे रक्षा मंत्री जी ने सदन को आश्चस्त किया था, फिर भी आज तक कोई हल नहीं निकला।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, in the Parliament, some questions are normally allowed to be raised on the floor of the House with mild variations again and again. But ten advisories have been sent to the Government of West Bengal by the Government of India in ten days. This is hurting the parliamentary democratic system. Sir, why is the Government of West Bengal being targeted? That is our question. If any Member asks any question, that is sent to the State Government. In the last ten days, ten advisories have been sent by the Government of India to the Government of

West Bengal. It is butchering the parliamentary democratic process. Why is the Government of West Bengal being targeted in such a manner? ...*(Interruptions)* Sir, we will not allow it. We strongly protest against it.

Sir, I would draw your attention that you must take care of it and the questions should not be allowed to be repeated again and again in this manner. ...*(Interruptions)* The Government should be careful about sending advisories to the State Government. The Government should restrain itself. ...*(Interruptions)*

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR) : Sir, even to conduct the all-India examinations like IAS, IFS, the Government of India had released a notification on 5th March, 2013, during the Government of Dr. Manmohan Singh that the candidates can write all-India examinations in Hindi, in English or in any of the 22 languages as established in the Eighth Schedule of the Constitution. ...*(Interruptions)* Sir, I have to plead my case. But to my surprise and shock, the day before yesterday, the Postal Department has conducted the examination for C & D employees at Chennai, Madurai, Coimbatore and Trichy to select 986 candidates, only in English and Hindi, but not in any regional language. The regional aspirations have not been taken into account by this Government. How can it be so?

Sir, the Government's notification is there. In spite of it, this Government has ignored the aspirations of the people of Tamil Nadu. ...*(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : आइटम नम्बर 17, हम अभी राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण (संशोधन) विधेयक, 2019 को लेते हैं।

...(व्यवधान)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much Speaker Sir. On Friday, hon. Speaker was not in the Chair. I had raised a very serious matter regarding procedure, that is, Rule 220 and Rule 221 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha. When a financial business is being listed in the List of Business, it is the bounden duty of the House to transact the financial business first. Then only, the legislative business shall be taken up. Rule 220 is very specific about the introduction of the Bill. That is why these two Bills, namely, Surrogacy (Regulation) Bill and Motor Vehicles (Amendment) Bill have been introduced. Introduction of the Bill is permitted as per Rule 220 of the Rules of Procedure.

As per Rule 221 of the Rules of Procedure, it is very clear that it is the bounden duty of the House to first transact and complete the financial business, and then only, the Bill can be taken up. So, I am seeking a direction from the hon. Speaker. Let the convention of the House, let the procedure of the House, let the rules of the House be complied with. I am seeking a ruling or a direction from the hon. Chair. With these words, I conclude.

Thank you very much, Sir.

माननीय अध्यक्ष : अब आपको सभी प्रोफेसर के रूप में जानने लगे हैं।

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I am doing a professorial job now. I am teaching parliamentary procedure to the Members of the ruling party. Sir, Rule 220 states that:

“Notwithstanding that a day has been allotted for financial business under rules 207, 208, 218 or 219, a motion or motions for leave to introduce a Bill or Bills may be made and a Bill or Bills may be introduced on such day before the House enters on the business for which the day has been allotted”.

Secondly, Rule 221 states:

“In addition to the powers exercisable under these rules, the Speaker may exercise all such powers as are necessary for the purpose of....”

माननीय अध्यक्ष: यह एक सिमिलर सब्जेक्ट है।

...(व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY : Don't be cruel, Sir. Let me complete,

“The speaker may exercise such powers as are necessary for the purpose of the timely completion of all financial business...”

In the history of Parliament, not once during the discussion on financial business, a Bill has been allowed to be discussed. Only once, a debate under Rule 193 was allowed while financial business was going on. So, the Government is surreptitiously bringing in a Bill in the midst of financial

business. Today, the discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2019-20 was included in the List of Business. The hon. Minister has to state why suddenly the National Investigation Agency (Amendment) Bill is being brought. This is totally irregular, illegal and violative of Parliamentary procedures and rules. Please don't allow the discussion on this Bill even if the Home Minister is present.

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल) : अध्यक्ष महोदय, मैंने प्रेमचन्द्रन जी और प्रोफेसर सौगत राय जी को सुना। ये रूल 220 और 221 का हवाला का दे रहे हैं। हमें आर्टिकल 118 कॉन्स्टीट्यूशन को भी देखना पड़ेगा। हाउस इस मामले में सुप्रीम है और आपकी चेयर की अध्यक्षता में बी.ए.सी की बैठक में भी इन चीजों पर चर्चा हुई। मेरा यह कहना है कि रूल्स हैं, लेकिन रूल 221 में लिखा हुआ है- timely completion of financial business. टाइमली कम्प्लीशन का मतलब हुआ कि हम 17 तारीख को बुलेटिन कर देंगे। जब बिज़नेस टाइमली कम्प्लीट हो जाएगा और बीच में कोई इम्पोर्टेंट बिल आता है तो हम उसे आपकी अनुमति से ले रहे हैं। सरकार का आपसे अनुरोध है कि आप इसे अलाऊ करें।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): सर, कॉन्स्टीट्यूशन में जाने की आवश्यकता नहीं है। रूल 389 साफ कहता है कि,

“All matters not specifically provided for in these rules and all questions relating to the detailed working of these rules shall be regulated in such manner as the Speaker may, from time to time, direct.”

यदि यह स्पीकर का डायरेक्शन है तो इसके बाद चर्चा का कोई सवाल ही नहीं है। स्पीकर ने यह डायरेक्शन दी है। अभी हमारे मेघवाल साहब ने कहा है कि वह 17 तारीख को पूरा कर देंगे, बात खत्म हुई। इसमें चर्चा करने का कोई मतलब ही नहीं है।

माननीय अध्यक्ष : प्लीज माननीय सदस्य बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Shri Nishikant Dubey has rightly suggested that it is the discretion of the Speaker and the Rule 389 can be taken into account and can be used. But the problem is that it is the convention of the House that the legislative business will have importance only after the financial business has been transacted. Hon. Speaker, Sir, it is up to you to decide whether the financial business or legislative business is more important as far as this Government is concerned.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, मैंने आपके सभी पक्ष सुने। मेरी कोशिश रही है कि वित्त विधेयक हो या डिमाण्ड हो, मैंने सभी माननीय सदस्यों को पर्याप्त समय दिया है। जब रेलवे की डिमाण्ड्स थीं तब भी मैंने आपको पर्याप्त समय दिया और उस दिन हाउस रात के 12 बजे तक चला था। आज भी रोड़ ट्रांसपोर्ट पर चर्चा है। मैं आपको पर्याप्त समय दूंगा। आपके समय की कोई कटौती नहीं होगी। सदन जितनी देर बैठना चाहेगा, उतनी देर इस सदन में चर्चा होगी।

प्रो. सौगत राय : सर, सवाल व्यवस्था का है।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, जितना फाइनेंस बिल जरूरी है, उतने ही कई महत्वपूर्ण विधेयक भी हैं। इसलिए नियम 220 में यह स्पष्ट है कि कभी भी किसी वस्तु पर स्पष्ट रूप से नहीं बोला गया है कि आप फाइनेंस बिल के बीच में कोई बिल नहीं ले सकते हैं। इसलिए मैं आज व्यवस्था दे रहा हूँ कि इसको कार्य सूची में शामिल कर लिया गया है, इसलिए इस बिल पर चर्चा के लिए मैं माननीय मंत्री जी को आग्रह करता हूँ।

12.35 hrs**NATIONAL INVESTIGATION AGENCY (AMENDMENT) BILL, 2019****THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI G.**

KISHAN REDDY): Sir, on behalf of Shri Amit Shah, I beg to move:

“That the Bill further to amend the National Investigation Agency Act, 2008, be taken into consideration.”

अध्यक्ष महोदय, आतंकवाद एक गंभीर चिंता का विषय है । यह सिर्फ भारत के लिए ही नहीं, बल्कि सारी दुनिया के लिए एक खतरनाक समस्या है । हमारे देश के प्रधानमंत्री, भूतपूर्व प्रधानमंत्री और मुख्यमंत्री जैसे प्रमुख लोग भी आतंकवाद के शिकार बने हैं । इसलिए आतंकवाद के विषय पर जो इन्वेस्टिगेशन देश में होनी है, प्रॉसीक्यूशन होनी है, उसको ठीक करने के लिए वर्ष 2008 में NIA बिल लाया गया था । Our Government is committed for reinforcing intelligence set up, checking the infiltration, capacity building of special police forces in the States, constitution of National Security Guard hubs, strengthening of NIA for investigation of terrorism related issues.

माननीय अध्यक्ष जी, वर्ष 2008 में इसी संसद में एनआईए का बिल लाया गया । वर्ष 2009 में एनआईए का काम भी शुरू हो गया । आज अलग-अलग तरीकों से आतंकवादी हमारे देश पर हमला करना चाहते हैं, सारी दुनिया में हमला करना चाहते हैं । इसीलिए हम एनआईए को मजबूत करना चाहते हैं । अलग-अलग देशों में अलग-अलग इन्वेस्टिगेशन एजेंसीज़ हैं । पहले आतंकवाद से संबंधित इन्वेस्टिगेशन एंड प्रॉसीक्यूशन विषय स्टेट गवर्नमेंट के पास रहते थे । चूंकि आतंकवाद एक स्टेट, एक जिले, एक स्थान तक सीमित नहीं है, आतंकवाद इंटर स्टेट का इशू हो गया है, इंटरनेशनल इशू हो गया है । अलग-अलग देशों से लोग आकर भारत में और पूरी दुनिया में आतंकी गतिविधियां बढ़ाने का प्रयास कर रहे हैं, इसीलिए हम इस एनआईए Act को और शक्तिशाली और मजबूत बनाना चाहते हैं । इसमें कुछ सैक्शन्स में अमेंडमेंट्स करना चाहते हैं । We want to

empower NIA with extra territorial jurisdiction for investigation of terrorist offences taking place outside India.

माननीय अध्यक्ष जी, हमारी एम्बेसीज हर देश में हैं, हर देश में लाखों की संख्या में एनआरआईज हैं। हमारे एनआरआईज, हमारी एम्बेसीज, हमारी प्रॉपर्टीज, हमारी फ्लाइट्स पर कभी आतंकवादी गतिविधियां होती हैं, तो हमारी इन्वेस्टिगेशन एजेंसीज दुनिया के किसी भी देश में जाकर के इन्वेस्टीगेट नहीं कर सकती हैं। इसीलिए हम एनआईए के लिए यह अधिकार चाहते हैं कि यदि कहीं भी भारत की संपत्ति पर, भारत के नागरिकों पर आतंकी गतिविधियां हों, तो एनआईए उन देशों में जाकर इन्वेस्टिगेशन कर सके। अतः मैं आपके माध्यम से यह अमेंडमेंट बिल संसद के सामने रख रहा हूँ।

माननीय अध्यक्ष जी, दूसरा यह कि एक कॉन्स्टिट्यूशन ऑफ स्पेशल कोर्ट्स है, क्योंकि आप लोगों को मालूम है कि हमारा एनआईए कॉन्स्टीट्यूट होने के बाद देश को अच्छे रिजल्ट्स भी मिले हैं। एनआईए अच्छे काम भी कर रही है। One of the best organizations होने के नाते सारी दुनिया में भी एनआईए का नाम हो गया है। हमारे देश में एनआईए की स्थापना होने के बाद इसका हेडक्वार्टर दिल्ली में है और इसकी आठ ब्रांचेज देश भर में भी हैं, जिसमें जम्मू, लखनऊ, कोलकाता, गुवाहाटी, हैदराबाद, रायपुर, मुंबई व कोच्चि हैं। एनआईए में लगभग 272 केसेस रजिस्ट्रेशन करवाए गए हैं, जिसमें आज तक 51 केसेस का जजमेंट हो गया। उसमें 46 केसेज में कन्विकशन्स भी हो गए हैं। हमारे एनआईए में जितने भी केसेज हुए हैं, उसमें ऑलमोस्ट 90% टेररिस्टों को कन्विकशन हो गया है। आप सभी को मालूम है कि एनआईए के पास एक बहुत बड़ा केस है, जिसमें इंडियन मुजाहिदीन का सीनियर ऑपरेटर यासीन भटकल था, उसे कैपिटल पनिशमेंट मिली है।

हैदराबाद में जो बम ब्लास्ट के केस दिलसुखनगर में सचिवालय के सामने और बोधगया में हुए थे, ऐसे केसों में भी सजा दी गई है। इसीलिए, हम उसको और शक्तिशाली बनाना चाहते हैं। इसमें जो जजों की नियुक्ति है, वह स्पेशल कोर्ट के लिए है। यह क्यों हुआ है? अगर रूटीन कोर्ट में

जाएंगे, तो सालों तक इन केसों का निपटान नहीं होता है। इसीलिए, एनआईए में स्पेशल कोर्ट का प्रावधान है। कभी किसी जज का प्रमोशन हो जाता है, कभी किसी जज का रिटायरमेंट हो जाता है, कभी किसी जज का ट्रांसफर हो जाता है। नए जज की नियुक्ति के लिए हमें हाई कोर्ट के चीफ जस्टिस को चिट्ठी लिखनी पड़ती है। उनके सुझाव आने के बाद हमें नोटिफिकेशन देना पड़ता है। उस नोटिफिकेशन को देने के बाद जज की नियुक्त होती है। इसमें लगभग दो-तीन महीने लग जाते हैं। एक स्पेशल कोर्ट के जज का ट्रांसफर और प्रमोशन हो जाता है, फिर उसमें तीन-चार महीने लग जाते हैं। We would like to clarify that special judges of the NIA court will continue to be appointed by the Chief Justice of the High Court concerned. Only the process is being simplified to avoid delay as our Government wants to ensure that terrorists get punished quickly as per law. हम उनको कोर्ट के द्वारा जल्दी सजा देना चाहते हैं। इसीलिए, स्पेशल कोर्ट का जज चीफ जस्टिस के द्वारा नियुक्त हो। यह कन्टिन्यूअस प्रोसेस है। A court is a continuing process. इसीलिए, जो डेजिग्नेटेड स्पेशल कोर्ट हैं, हम उसको प्रपोज कर रहे हैं। स्पेशल जजों का अपाइंटमेंट चीफ जस्टिस के द्वारा ही होगा, इसलिए मैं आपके और संसद के सामने यह रखना चाहता हूँ।

अध्यक्ष जी, स्टेट गवर्नमेंट्स भी आतंकवाद के विषय पर स्पेशल कोर्ट का गठन करें। यह सुविधा हम राज्य सरकारों को भी देना चाहते हैं। इसके साथ ही साथ इसमें हम एक्सप्लोजिव को भी लाना चाहते हैं। The Explosive Substances Act, 1908, इसमें एनआईए जो इन्वेस्टीगेशन करती है, उसमें हमने जिन केसों को डेजिग्नेट किया है, हम उन केसों को उसके अंदर ही कर सकते हैं। आज देश में अलग-अलग जगहों पर एक्सप्लोजिव प्रयोग होते हैं। उसकी जानकारी भी एनआईए को होनी चाहिए। कौन लोग हैं, जो इल्लिगल तरीके के एक्सप्लोजिव और एक्सप्लोजिव मैटेरियल को ट्रांसफर कर रहे हैं। यह सब कुछ एनआईए को मालूम होना चाहिए। इसी दृष्टि से हम एक्सप्लोजिव एक्ट पर एनआईए को पूरा अधिकार देना चाहते हैं। देश में जहां

कहीं भी एक्सप्लोजिव हैं, जिनके मैटेरियल को पकड़ा जाता है, उसे मालूम करने के लिए हम एनआईए को यह अधिकार दे रहे हैं।

अध्यक्ष जी, आज जो यूनाइटेड नेशन्स ने बोला है, उसने तीन विषय के बारे में बताया है, आर्म्स ट्रेफिकिंग, ड्रग्स ट्रेफिकिंग, और ह्यूमेन ट्रेफिकिंग। आज ह्यूमेन ट्रेफिकिंग की बहुत बड़ी समस्या दुनिया में भी है और भारत में भी है। इसीलिए, ह्यूमेन ट्रेफिकिंग सिर्फ एक स्टेट से संबंधित नहीं है। इसमें बांग्लादेश से संबंधित लोग हैं, नेपाल से संबंधित लोग हैं। देश के अंदर अलग-अलग राज्यों में हैं। आज देश के सामने ह्यूमेन ट्रेफिकिंग एक बहुत बड़ा मुद्दा है। इसमें भी ठीक तरीके से सजा नहीं मिल पा रही है। इसीलिए, एक सेन्ट्रलाइज्ड इन्वेस्टिगेशन एजेंसी को हम जिम्मेदारी देना चाहते हैं और वह जिम्मेदारी एनआईए को देना चाहते हैं। हम ह्यूमेन ट्रेफिकिंग के विषय पर एनआईए को जिम्मेदारी दे रहे हैं। मैं संसद के सामने आपके माध्यम से यह अमेंडमेंट रखना चाहते हैं।

अध्यक्ष जी, जो आर्म्स एक्ट है, उसमें जो प्रॉहिबिटेड आर्म्स हैं, वे देश के अलग-अलग जगहों में दिख रहे हैं। उसमें भी NIA एक्ट के माध्यम से हम एनआईए को इन्वेस्टिगेशन करने का अधिकार देना चाहते हैं। जो प्रॉहिबिटेड आर्म्स हैं, वे आर्म्स जिनके पास भी हों, हम एनआईए को उन पर इन्वेस्टिगेशन करने का अधिकार देना चाहते हैं।

अध्यक्ष जी, आज साइबर टेरेरिज्म एक चैलेंज है। आज साइबर टेरेरिज्म की समस्या देश के ही सामने नहीं, बल्कि पूरी दुनिया के सामने भी है। साइबर टेरेरिज्म उत्तर प्रदेश और केरल में देखने को मिला है। इस विषय की ओर सरकार का ध्यान गया है। साइबर टेरेरिज्म के अंतर्गत एक ही घर में बैठकर विदेशों से बातचीत कर सकते हैं। इसीलिए हम एनआईए को साइबर टैरिज्म के बारे में भी एक अधिकार देना चाहते हैं। इसीलिए यह विषय भी हम आपके द्वारा संसद के सामने रखना चाहते हैं।

अध्यक्ष जी, आतंकवाद के विषय पर हमारी सरकार का, पहले ही हमारे गृह मंत्री जी और आदरणीय प्रधान मंत्री जी बता चुके हैं कि हम ज़ीरो टॉलरेंस के साथ आतंकवाद के विषय पर लड़ना चाहते हैं। इसीलिए मैं आपके द्वारा सभी संसद सदस्यों से रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ, विनती करना चाहता हूँ कि आप लोग इस बिल का अनुमोदन कीजिए। देश के हित के लिए, देश की रक्षा के लिए यह एनआईए का बिल हम ला रहे हैं। इसीलिए मैं आप सबसे प्रार्थना करता हूँ कि इस बिल को पास करें।

माननीय अध्यक्ष: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण अधिनियम, 2008 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए ”

SHRI MANISH TEWARI (ANANDPUR SAHIB): Mr. Speaker, Sir, with your kind permission, I rise to speak on the National Investigation Agency (Amendment) Bill, 2019.

Whenever such a legislation is brought before the House, it gives us an opportunity to re-visit the fundamental principles of jurisprudence and governance. I would like to broaden the ambit of this discussion slightly and most respectfully point out that if we were to take into consideration, how eight billion people on planet earth are governed, it can primarily be divided into five categories. One is democracy, second is dictatorship, third is monarchy, fourth is military rule, and fifth is tribalism or tribal customs and conventions.

When you talk of a democracy, what lies at the heart of a democracy? At the heart of democracy lies an inherent tension between civil liberties and the security of the State. Based upon our colonial experience, when our founding fathers sat out to draft the Constitution of India, they inserted into the Constitution, three articles which are called the holy trinity of fundamental rights. They are article 14, article 19 and article 21. These three articles which are justiciable through the process of writ jurisdiction provide the guarantee to a citizen that in case the State commits an excess or the State transgresses beyond law, they can access the judicial system through the process of writ jurisdiction which is provided.

The founders of the Indian Constitution gave primacy to civil liberties and the reason why they gave primacy to civil liberties is not because they were negligent or non-cognizant of the challenges which were there to the security of the State, but given the fact that we had emerged from colonial rule, there was a whole architecture and entire panoply of laws which had been put in place by an exploitative colonial State in order to keep the people of India and the citizens of India suppressed.

The reason why I am pointing out some of these fundamental facets is primarily because the founding fathers also emphasized that a democracy must be run by the rule of law. In terms of criminal jurisprudence what does rule of law translate into? The rule of law translates into three things.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य – तिवारी जी, मैं एक मिनट के लिए आपको रोकता हूँ।

माननीय सदस्य, आप बात-चीत न करें। मैं माननीय सदस्यों से फिर आग्रह करता हूँ कि हम सबको इस सदन की गरिमा बनानी है तो कम से कम जिसको बात करनी है, वह बाहर गैलरी में जा कर बात करें। इस सदन के अंदर कोई बातचीत नहीं करेगा।

SHRI MANISH TEWARI : Mr. Speaker, Sir, I was submitting that the founding fathers of our Constitution emphasised on the primacy of Rule of Law in terms of running a democracy. What does Rule of Law translates into when you talk about criminal jurisprudence? It translates into three things. First of all, every person, not only a citizen, every person should have the right to be able to freely access the criminal justice system. Secondly, that the investigation that is carried out is free, fair and impartial and thirdly, the judicial adjudication which takes place is objective, is unbiased, is transparent and delivers justice.

These are the three facets of what constitutes Rule of Law. Over and above that there is an over-arching maxim which goes across the entire structure of criminal jurisprudence that you are innocent; you are innocent until proven guilty -- कि आप बेगुनाह है, जब तक आपका गुनाह साबित नहीं होता। यह भारत के संविधान का और भारत के फौजदारी के कानून का मूलभूत उसूल है।

Now, herein lies the problem. When there is a perception that investigative agencies are being misused and abused for the purposes of political vendetta, then there is consternation; there is alarm and there is anxiety. When any Bill, maybe, for legitimate purposes, is brought before this House in order to give additional powers to any investigative agency, therein lies the fundamental problem with any such Bill which seeks to empower any such investigative agency further.

Mr. Speaker, Sir, I would like to point out that despite the Vineet Narain judgement which came in 1997, it has been 22 years since then, the separation between investigation and prosecution has not taken place. Therefore, investigation becomes a handmaiden of the Government in power, prosecution becomes a command driven performance and therefore the justice which should be meted out to a citizen gets denied. Here I am not trying to talk about one Government or the other. I am making a responsible generic comment on the state of our criminal justice system. Therefore, it is very important that when the Government brings such amendment Bills, it must provide that there has to be a separation between investigation and prosecution and prosecutors should have the authority and the autonomy to

independently come to a conclusion whether an offence is prosecutable in court and whether that investigation will stand up in court.

Mr. Speaker, Sir, I was about to say Your Lordship, ...(*Interruptions*) the third problem is media leaks. The investigation process because of inspired media leaks which emanate out of investigative agencies have stood the entire system on its head. Today, unfortunately the maxim has been turned around – you are guilty until you prove yourself innocent and that in my respectful submission is something which is extremely dangerous for our democracy.

Now, let me come to the provisions of the National Investigative Agency Bill after having made some of these generic fundamental points. The NIA Bill in 2008 came under very specific circumstances. The country had faced an unprecedented challenge of terrorism and therefore it was felt that there should be a National Investigative Agency which should be tasked with the responsibility of investigating certain specific and limited crimes so that speedy investigation and prosecution can take place. When the NIA Bill was enacted, it drew legislative competence or legislative powers from Entry 8, List 1 of the Seventh Schedule of article 246 of the Constitution of India. But there is an inherent contradiction because Entry 8 of List I of the Seventh Schedule is in conflict with Entry 1 and 2 of the State List which gives the powers of public order and police to the State Government.

Here, I would like to draw the attention of the Treasury Benches and specifically the hon. Home Minister to what I am going to say. The constitutional validity of the National Investigative Agency Act is not a settled

question so far. It was challenged in 2013 by Sadhvi Pragya Thakur who is an hon. Member of this House now. A Division Bench of the Mumbai High Court upheld the constitutional validity of the NIA Act. For some reason, they did not pursue that challenge in the Supreme Court but, as we currently speak, the Jammu and Kashmir High Court is seized of the constitutional validity of the National Investigative Agency Act and it is not limited whether the NIA can function in Jammu and Kashmir. The *vires* and the constitutionality of the entire Act is under challenge. The reason why I say that the question of the constitutional validity of the NIA Act has not been settled is because, in November, 2013, a Division Bench of the Guwahati High Court held that the Central Bureau of Investigation is an unlawful organisation and it is an illegal organisation. I remember that, when I was a Member of this House in 2009, I had raised the question of illegality and validity of the Central Bureau of Investigation. I had moved a Private Member's Bill in 2010 to give a proper legal architecture to the Central Bureau of Investigation and in 2013, my apprehensions came true when the CBI was held by a Division Bench of the Guwahati High Court to be an illegal organisation.

Now the Government will argue that that judgement has been stayed by the Supreme Court. Yes, I also know that it has been stayed by the Supreme Court but, a stay only stops the operation of the judgement. It does not take away the foundation of the judgement.

Here, I would like to pose a very fundamental question. Tomorrow, if the Supreme Court of India upholds the judgement of the Guwahati High Court,

then every prosecution which has taken place since 1963 by the CBI will be thrown out of the window and the Government of India will open itself up to

claims of thousands of billions of dollars. The law of torts in India is not so developed. Otherwise, the Government will have to face claims of hundreds of millions of dollars. I am surprised that for six years, the NDA Government has chosen not to pursue it with the Supreme Court that the constitutional validity of the Central Bureau of Investigation should be settled and adjudicated, whether it is an unlawful organisation, whether it was lawfully constituted and what is the status of the Central Bureau of Investigation. That is why I am saying that if the validity of an organisation which was founded on 1st April, 1963 could be quashed in the November, 2013, the constitutional challenge to the validity of the National Investigative Act still continues to be an open question.

Mr. Speaker Sir, with your permission, I will take five more minutes as this is an important discussion. I will come to the Amendment Bill which the Government has brought forward.

Basically, the Amendment Bill sets out to do three things. Firstly, it sets out to give extra territorial jurisdiction to the NIA. I do not think anybody should have a problem with that because that is *pari passu* with Section 3 of the Indian Penal Code whereby police forces have extra territorial jurisdiction and the Indian Penal Code goes back to the 19th century. So, I do not think that

anybody should have a difficulty with the extra territorial jurisdiction which has been given to it. ...(*Interruptions*) My colleague will make her own points.

The real problem is with designating Sessions Courts as Special Courts. Sir, when the NIA Act was brought, as I pointed out earlier, it was brought for a very specific purpose.

Sir, I will just take five more minutes. This is an important fundamental discussion which goes into the genesis of criminal jurisprudence. Please bear with me because if some parts of what I am saying or attempting to say gets registered with the Government, I think, we will be a better democracy.

13.00 hrs

That is why, I am submitting to you to please give me some time.

Therefore, Mr. Speaker Sir, when it comes to Special Courts, as I was saying the NIA was constituted with a specific remit, a very limited, focussed and narrow remit. There was a provision that Special Courts would be constituted, and there were safeguards which were built into that particular sub-section, like sub-section 3, 4, 5, 6 and 7, of that relevant provision which deals with Special Courts so that the offences, which are of a very grave and heinous nature, are tried by Special Courts constituted for that purpose. When you start designating Sessions Courts as special courts, in fact, what you are doing is that you are not strengthening this Act; you are diluting this Act because you are turning this special Act into any other kind of an Act or turning the investigating agency into any other kind of a police force. Sir, it is my last point. I think, that provision of Special Courts was very carefully considered,

and that is why, it was engrafted into the Act for special purposes. So, I would urge the hon. Home Minister not to dilute that provision.

My final point is this. Now, the Amendment Bill puts Section 66F of the Information Technology Act into the Schedule listing offences. Section 66F deals with cyber terrorism. My submission is that we do not have a Data Protection Act or the definition of terrorism. Even in the UAPA, Section 15 defines the 'terrorist act' only and it does not define 'terrorism'. Even till today, there is no laid procedure that at what point of time does an act of violence actually become a terrorist act. How do you designate an act of violence as a terrorist act? These are very fundamental legal questions which need to be gone into. Therefore, in conclusion, I would say, if you read the NIA (Amendment) Bill in conjunction with the UAPA Amendment Bill, in conjunction with the Biotechnology Bill, in conjunction with the Aadhaar Amendment Bill, you are seeking to turn this country into a Police State. The repercussions of that are going to last far beyond your tenure. This is what I want to tell the Treasury Benches. Thank you very much for bearing with me and giving me time.

SHRI A. RAJA (NILGIRIS): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to comment upon the National Investigation Agency (Amendment) Bill, 2019. I will not take much of your time.

Sir, the amendment proposed by the Government in the National Investigation Agency Act is to enlarge the ambit and scope further on the grounds that the applicability of the law is beyond the Indian territory. This is number one. The second one is regarding the power of the Investigating Officer, which can be exercised beyond India. The third one is regarding the power to register the case here. If at all the offence is committed in the foreign country, the case can be registered here, apart from the constitution of the designated courts.

Sir, much has been spoken by my learned brother about the constitutional validity and the legal apprehensions enunciated under this Bill. I must be very specific, confined to the points. I was the Minister and the Member of Parliament when the original legislation came into existence, where the then hon. Home Minister, Mr. P. Chidambaram spoke and gave all answers to the apprehensions expressed by the hon. Members in this House and also the other House. If my memory is correct, he was very categorical. He prayed in this House to pass these legislations to give a sense of confidence to the people that the criminals would be punished. This is number one; Number two, to give a sense of confidence to the police force that they would be armed with legal powers to deal with offenders; Number three, to give the confidence to the prosecutors so that they would be able to prove the offence within a

stipulated time. So, in order to give these three confidences, in spite of the apprehensions expressed in both the Houses by the Left Parties, the then hon. Home Minister requested them to sail with him and enact the Act. These confidences must be ensured.

After 10 years of experience, I want to know from the hon. Minister whether such a confidence has been created in the people, in the police force and in the prosecution. I sincerely and positively believe that the exercise that has been done by the Government was to expand the ambit and scope of the Act.

When the original Bill was passed in the other House and in this House, apprehensions were expressed that a proper study was not conducted; there was no comprehensive analysis of the issues; and no review of existing legislations and capabilities was taken into consideration while passing the original Bill. I want to know whether such an exercise has been done in the past 10 years to say that the amendments are essentially needed to fulfil the aspirations of the Government.

Sir, when the original Bill was taken up for discussion, there was a hue and cry that the Bill should not be looked through the communal prism. This country is a secular country. The opening sentences of the Preamble say:

"WE, THE PEOPLE OF INDIA, having solemnly resolved to constitute India into a SOVEREIGN SOCIALIST SECULAR DEMOCRATIC REPUBLIC"

All criminal laws must be secular, except the civil law and the personal law with regard to marriage, adoption etc. So, the apprehension which was expressed at the time of enactment of the Bill was that this Bill should not be looked through the communal prism. I want to know from the hon. Minister, how many cases were filed; how many persons were convicted; and how many people were of a particular community or particular religion in order to avoid the clouds, since there is an apprehension because of the change in political entity in this House. The Act was enacted during the period of UPA. The Minister gave categorical assurances that it will not be used against Muslims or any minorities or any religion. Now, the political entity has changed. I am not accusing you. But it is the duty of the Government to remove such a cloud that they will not look at it through the communal prism.

I want to raise one more point and it is very important. Our Constitution says India i.e. Bharat; it is not India that is Hindustan. If it is Hindustan, if you want to call it Bharat i.e. Hindustan, then the entire country will be distracted, the federalism structure will go away and the peace and harmony will not be there. I want to be specific with the Government. By amending this law, more and more powers will be with the police, more and more powers will be with investigating agencies and more and more powers will be with the prosecution.

If these types of widening of powers is enacted in a good sense, we will be supporting you. On the other hand, if the powers which have been enhanced, its ambit and scope is enlarged, to punish a particular community or a particular religion, if such an apprehension is prevailing in the country, if it is prevailing in the House, that should be removed by the Government.

It was well said by Manish that the fundamental principle of criminal law is that each and everybody is innocent before the court of law or before the investigating agencies until and unless the guilt is proved. I have had the bad experience in the 2G case. I was prosecuted and I waited for seven years. I personally deposed evidences. CBI used to cross-examine me for 15 days. Thereafter, the court said that Raja was not only innocent, but also what was done by Raja was correct under the law. Out of my own experience, I am telling you that law should not be misused. We repealed POTA. We repealed TADA. Why? We admitted in the House that these two laws were misused. After getting the rich experience, we made an open and deliberate admission before the House that the POTA and TADA were misused. But what about those persons who were punished under these Acts? How are we going to compensate them? Even I have asked for personal liberty for 15 months. Having served as Cabinet Minister, having served as 5th term MP, I lost my 15 months liberty which is ensured by the Constitution. So, Sir, I have an apprehension ...(*Interruptions*)

SHRI RAJIV PRATAP RUDY (SARAN): You are correct, Mr. Owaisi. It was done under the UPA ...(*Interruptions*)

SHRI A. RAJA : Whoever it may be; law is law.

My next point is also very important. After the destruction of twin-towers in USA on 9/11, the United States enacted a series of laws. The entire world including India applauded it. We appreciated it. The laws were amended in the USA Parliament. But one important and basic difference is there. Those Acts, which were legislated in the USA were against aliens and not the citizens of their own country, but we are enacting a law for our own domestic people, those who are Muslims or Christians or Minorities.

Sir, the Government must keep this in mind while the prosecuting agency is exercising the power.

I am on my last point, now. There was a hue and cry in the other House when the Bill was being passed. The Bill itself says that in order to address the Left-Wing Extremism, this Act came into existence. Then, a question was legitimately asked in that House: "What about the Right-Wing Terrorism?" The same question is still pending. What about writers like Kalburgi? Kalburgi was killed. Gauri Lankesh was killed. Dabholkar was killed. These were all cases of Right-Wing Terrorism. So, in order to address the Right-Wing Terrorism also, the Government must bring a law, or this law has to be further amended to curb the Right-Wing Terrorism.

With these words, I conclude. Thank you, Sir.

DR. SATYA PAL SINGH (BAGHPAT) : Hon. Speaker, Sir, I must thank you for giving this opportunity to speak on this very important Bill. I am also thankful to my party for giving me this time.

At the outset, I would like to say that in my earlier career, I was a police officer.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR) : You were a Police Commissioner and not a police officer.

DR. SATYA PAL SINGH : I was a Police Commissioner also, Sir.

I would like to say that unfortunately on many occasions, fighting terrorists and countering terrorism in this country was made political. We enacted the law many a time. First it was TADA. Then, TADA was repealed and POTA came in. Then, POTA was also repealed and UAPA came in. Unfortunately, this was the main reason why terrorism flourished in India. I say, it flourished.

Shri Arvind Sawant comes from Mumbai. I was also in Mumbai for a long time. We have seen how Mumbai had faced the acts of terrorism years after years and every year. It is because we have politicised terrorism. We never allowed terrorism to be tackled as a very serious crime against humanity.

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): You must also talk about Malegaon blasts ...*(Interruptions)*

13.13 hrs

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

DR. SATYA PAL SINGH : Sir, when they are talking about some specific cases like Malegaon blasts, I know there have been some cases. I would also like to quote some of the cases; and when we talk about Malegaon, we should also talk about Hyderabad. About Hyderabad, I know specific cases. Not one, I can quote many cases here when it was made political just because it did not suit the political interests of a political party. There were many cases like this.

In Hyderabad, I remember a very specific case. When a Police Commissioner started investigating Mecca Masjid blasts and arrested some of the suspects from a minority community, the Chief Minister himself called the Police Commissioner and said: 'Please do not do this. Otherwise, you will lose your job.' ...(*Interruptions*) When this Police Commissioner did not listen ...(*Interruptions*)

SHRI ASADUDDIN OWAI SI (HYDERABAD) : Sir, how can you allow it?

HON. CHAIRPERSON : He is not yielding. Please be seated.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Dr. Satya Pal Singh, you may continue.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: One second, Dr. Singh.

Yes, Mr. Owaisi, what is your point?

SHRI ASADUDDIN OWAI SI : Sir, I am requesting you that what the hon. Member is saying, let him corroborate, take an oath and table it here.

HON. CHAIRPERSON: No, no. This cannot be done.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Dr. Singh, you please continue.

SHRI A. RAJA : Sir, wrong information should not be given to the House.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Dr. Singh, you may continue.

SHRI A. RAJA : He must authenticate it.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, please continue.

... (*Interruptions*)

गृह मंत्री (श्री अमित शाह) : अध्यक्ष महोदय, जब ए. राजा साहब बोल रहे थे, तब आप क्यों नहीं खड़े हुए, उन्होंने काफी सारी बातें की हैं जो रूल्स के हिसाब से नहीं है, हम आराम से सुनते रहें। ओवैसी साहब, सुनने की भी आदत डालिए, इस तरह से नहीं चलेगा, आपको सुनना पड़ेगा।

13.16 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

श्री असादुद्दीन ओवैसी : मैं डरने वाला नहीं, इस तरह से ... * मत दिखाइए।

श्री अमित शाह : अध्यक्ष महोदय, मैंने डरने की कोई बात नहीं की, इतना ही कहा है कि जब दोनों ओर के सदस्य बोल रहे हैं, जब आप एक मुद्दे को सिद्धांत के तहत उठाते हैं तो दोनों ओर के सदस्य जब बोलें तब उठाना चाहिए। ए. राजा साहब के लिए एक डायमैन्शन है और सत्यपाल जी के लिए दूसरा है। मेरी इतनी ही बात है, डराने का सवाल नहीं है, अगर डर जेहन में पड़ा हुआ है तो मैं क्या कर सकता हूँ। ... (व्यवधान)

* Not recorded.

माननीय अध्यक्ष : कोई भी माननीय सदस्य डिस्टरबेंस नहीं करेंगे ।

डॉ. सत्यपाल सिंह

मैं सभी माननीय सदस्यों को मौका देता हूँ । जब कोई माननीय सदस्य बोल रहे हैं तो डिस्टरबेंस न करें । अगर आपको बोलना है तो मुझे पर्ची दीजिए । डिस्टरबेंस न करें ।

...(व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY : Sir, you should give a ruling. Can this House refer to a private conversation? ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज, माननीय सदस्यगण ।

DR. SATYA PAL SINGH : Speaker, Sir, whatever I am stating here is with full conviction. I am not speaking here because of some hearsay; it is because of my personal experience. I happened to be the Police Commissioner. I was, once upon a time, appointed as a SIT Chairman, which was investigating the Ishrat Jahan terrorist case in Gujarat. The kind of politics which was being done at that time or the way the Central Government was dealing with this case, was not good. I had spoken about it earlier also. This is not the time to talk about all such things. I want to reiterate this point that terrorism should not be made a political issue. Terrorism has become an international menace for the entire humanity; for the entire country; and for the entire world. That is why, when we discuss about terrorism; when we discuss about the law to tackle terrorism; we should be totally apolitical. We should think about the safety and security of our innocent people and the humanity at large. The NIA Act came in 2008. It came after the Mumbai attack where more than 66

people were killed and 300 people were injured. At that time, we all know, how India, as a country, was exposed to the whole world. The whole world saw the way we dealt with the terrorist attack? That terrorist attack continued for almost four days. The whole world saw our incompetence. After that, the Government had brought this Act. I want to say that it was realised at that time.

...(Interruptions)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Sir, it was not the incompetence.

...(Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य के अलावा कुछ भी रिकार्ड में नहीं जाएगा। माननीय गृह मंत्री जी कुछ बोलना चाहते हैं। माननीय सदस्य, प्लीज। ... *

श्री अमित शाह : अध्यक्ष महोदय, ऐसे तो कोई भाषण ही नहीं कर पाएगा। ऐसा नहीं होता है। आप इनके बाद बोलिए। मेरा कहना है कि इनके बाद आप जरूर बोलिए लेकिन अगर ये बीच में बोल रहे हैं तो बीच में नहीं टोकना चाहिए, बल्कि धैर्य से सुनना चाहिए।

HON. SPEAKER : Please sit down.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष: आप सभी माननीय सदस्यों ने सहमति बनाई थी।

...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : माननीय अध्यक्ष जी, फोर्स की शहादत होती है। वे कैसे इन्कम्पीटेंट हैं? क्या फोर्स इन्कम्पीटेंट है? ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, बैठे-बैठे मत बोलिए।

...(व्यवधान)

* Not recorded.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, सदन में आप सबने सहमति बनाई थी कि जब कोई माननीय सदस्य बोल रहे हैं न तो कोई माननीय सदस्य बैठे-बैठे बोलेंगे और न ही डिस्टर्बेस करेंगे। जब सदन में सहमति बन गई, माननीय सत्यपाल जी के बाद जो भी माननीय सदस्य बोलना चाहें, मुझे पर्ची दीजिए, मैं सहमति दूंगा, तब बोलेंगे। कोई भी माननीय सदस्य बैठे-बैठे नहीं बोलेंगे।

...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : माननीय अध्यक्ष जी, क्या फोर्स इनकम्पीटेंट है? ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप प्वाइंट ऑफ आर्डर में रूल बताएं?

...(व्यवधान)

SHRI HIBI EDEN (ERNAKULAM) : Sir, I have a point of order under Rule 352.

माननीय अध्यक्ष : रूल 352 में कुछ नहीं है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, व्यवस्था दे दी है, आप बैठिए।

श्री सत्यपाल जी।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप इसमें अंतिम पैरा पढ़िए, अध्यक्ष की व्यवस्था अंतिम है। व्यवस्था दे दी गई है।

...(व्यवधान)

DR. SATYA PAL SINGH : We all know that America has a terrorist attack on 11th September, 2001.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, मैं पीछे की बेंच से अंतिम बार आग्रह कर देता हूं कि पीछे की बेंच बात करने के लिए नहीं है।

...(व्यवधान)

DR. SATYA PAL SINGH : Sir, I am demanding all the hon. Members here that US saw this terrorist attack on 11th September, 2001. Immediately, the American Government brought a law and called it 'Patriot Act', which provides appropriate tools to intercept and offset the terrorism. But in India, we waited for almost seven years to bring that kind of an act. We waited till 2008 when the terrorist attack happened in Mumbai. Why was it brought in? It is because at that time, it was realised that the State police were not well-equipped and they were not well-trained to handle these terrorists' acts. That is why, they thought that terrorism will become a global problem. They, the terrorists, recruited the people from one country. They raised the fund from some other country. They get the training from the third country and they target the fourth country. That is why, it was believed that the State police are not competent or not well-equipped to deal with such kind of cases.

13.24 hrs

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

At that time, it was also realised that the CBI was investigating such kind of cases. Some CBI officers felt that CBI was over-burdened. But that was not the main reason. The main reason was that the CBI required the State consent before taking up any investigation in any case.

We know that in India, some of the States have withdrawn this consent clause and that is why, CBI cannot investigate. Mr. Manish Tewari was telling as that in List 1 of the Constitution, 'internal security' was brought in.

There were some other problems we really faced after 2008. Recently, in Sri Lanka, many Indians were killed and in Afghanistan, our Indian Embassy was attacked. It is because we could not register a case and we could not investigate the case, we realised that we require amendment to the NIA Act. We all know and I am reminded of the 2008 Mumbai terrorist attack case. The US registered a separate case in America. You all know that David Headley was convicted because of the Mumbai case because America has a separate Act like what we are doing today. What we are doing today, America has done long back, and that is why, they registered a case against David Headley and ultimately, he was convicted.

We all know that Section 3 of the IPC has extraterritorial jurisdiction but the NIA was not having that. Even when we have the Indian victims, our Indian interests became the victim, the NIA was lacking this kind of provision to deal with that. While I congratulate the MHA for bringing this kind of amendment to the Act- do not know whether it is there or not—I would also like to request the hon. Home Minister who is sitting here that earlier as per the NIA Act, the power to attach the property of a terrorist was vested with the State DGPs. I know one case in West Bengal. In West Bengal, the then DGP refused to attach the property of the terrorist. So, I would also like to request that this power should be given to the DG, NIA.

Sir, about the designation of the court, it has already been done. We have faced many cases like this and our MoS for Home also mentioned about it that when the judges were being appointed by their names, it used to create

a lot of delays in the case. It should be by number that the court should be there.

There is one more thing. Today, everybody knows about human trafficking and cybercrime. Many persons are recruited from India. It is not only the question of Nepal or Bhutan or Bangladesh but it is the question of Indian nationals also. They are also taken to some other country. For example, they might be taken to Syria or some other country for terrorism purpose. They are being trained in some other country for terrorism purpose. That is why, we required a law where the provision must be there to deal with wherever human trafficking is there only for terrorism purpose, and similarly, to deal with cybercrime.

Similarly, Mr. Chairperson, Sir, through you, I would like to suggest one more thing that the NIA Act is applicable to J&K. When we have the enabling provisions of the IPC, in J&K, we have the Ranbir IPC and Ranbir Cr.PC and those provisions of the Ranbir IPC and Ranbir Cr.PC have not been actually given in the NIA Act. So, I would request that that should also be taken care of and they should be notified in the case of NIA also.

With these things, I am supporting this Bill. This is the need of the hour, need of the humanity and need of the country. Thank you very much.

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Mr. Chairman, Sir, while speaking on the amendment Bill, before I go into the merit of the Bill, I have a very general question or appeal. When India is attacked and when India is the worst sufferer in the world because of terrorism, we do not find other countries speaking so much about this. But when the Twin Tower in the USA was attacked, all the countries in the world were making a hue and cry. Why could we not bring these extreme terrorist activities, which are perpetrated in our country every year and every day, to the notice of the entire world?

Is there any failure on our part? That is a question. The National Investigation Agency Act, 2008 was brought in with an objective, which is stated as:

“Over the past several years, there have been innumerable incidents of terrorist attacks, not only in the militancy and insurgency affected areas and areas affected by Left Wing Extremism, but also in the form of terrorist attacks and bomb blasts, etc., in various parts of the hinterland and major cities. A large number of such incidents are found to have complex inter-State and international linkages.”

Sir, through you, I would like to bring the attention of the hon. Minister to the expression ‘inter-State and international linkages’. The question is whether it is being diluted by any of the amendments which are being brought or the Government is trying to take the power or interfering with the powers of State

regarding law and order situation. This is the only thing. I will come and address this aspect later on.

First of all, I would like to say that an amendment has been correctly brought in clause 2 which says that "and" shall be inserted. This Act shall be called as the National Investigation Agency Act, 2008.

Chairman, Sir, through you, I would like to seek certain clarifications or certain answers from the hon. Minister since he is present in the House.

Clause 2(iii)(d) says:

“to persons who commit a Scheduled Offence beyond India against the Indian citizens or affecting the interest of India.”

Then, you come to clause 4 which says,

“In section 3 of the principal Act, in sub-section (2), after the word "India", the words "and, subject to any international treaty or domestic law of the concerned country, outside India," shall be inserted.”

Therefore, the objective is, if any act of terrorism is committed by any person outside India, this Act gives you power to proceed.

But, again, I would like to refer to clause 4 which says ‘subject to any international treaty or domestic law of the concerned country’. I would like to know whether it will really help you achieve your objective. Is there any treaty with Pakistan? It is because our country is suffering from terrorist activities mostly emanating from Pakistan. Do you have any treaty with them? If you do

not have any treaty, how will this Act be made applicable to Pakistan? Can you proceed with this Act against any person in Pakistan? So, this clause is not applicable with a country which has no treaty with us. In that case, the clause will remain in the statute book only, which I have also brought in. If the treaty is not there with a particular country, you cannot make this Act applicable there. If we do not have any treaty, say, with Spain, or any other country, I am not taking any name, this Act will be futile.

Sir, I will take some time.

HON. CHAIRPERSON : The time allocated is very short.

SHRI KALYAN BANERJEE : Sir, this is a very important Bill. I am talking on merit. Therefore, this is the point which needs to be addressed. Since the hon. Home Minister is here, I am sure that he will clarify this point.

The object of the Bill is speedy trial. Sir, through you, I have a humble suggestion to give to the hon. Home Minister. Kindly fix up the time in the statute. I know that it will not be mandatory, but also make a clause that if time is extended, the Special Judge shall give reason for extending the time. Then, he will be having accountability. Since you are extending the time after retirement or after transfer, he will remain with the file and not finish the trial. That will also not be acceptable. Therefore, he should give the reason. Since the inception of the 2008 Act up to 2019, we want to know how many terrorists have been hauled up.

So far as the designated Special Judge is concerned, the question is whether you are creating the post of Special Judge or you are empowering the present Sessions Judge with that power. If you are empowering the Sessions Judge with that power, then it will not be helpful. The pity is that the Sessions Judge is already over-burdened with cases and he cannot do it. If you create Special Courts, then creation of the posts is also necessary. If the post is created, only then it will be helpful. If the post is not created, it will not be helpful.

The hon. MoS was submitting about women trafficking. I have read the object. If the women trafficking is inter-State or international, you apply our power. There is no difficulty. If it is only within the State itself, and you interfere, then you are interfering with the power of the State and hitting the federalism itself. How can it be done? ...*(Interruptions)* If it is not involved within the local area, you cannot do it. ...*(Interruptions)* Shri Satya Palji said about that. This Act should not be misused. I also support this.

You were referring to the West Bengal case. As per the Central Government Report, the West Bengal Government has given extensive cooperation in that matter. This is on record so far as the Burdwan blast case is concerned. Therefore, under no circumstances, this Act should be misused or abused for achieving any political gain. Whoever or whichever political party may be in power, power does not remain with any party forever. Someone comes, someone goes.

HON. CHAIRPERSON: Shri Kanumuru Raghurama Krishnaraju.

SHRI KALYAN BANERJEE : Sir, I will finish it. You have given me very minimal time. It is such a big Bill. It should have been allotted more time.

HON. CHAIRPERSON: I think, you have made almost all the points.

...(Interruptions) *

HON. CHAIRPERSON: Please make the concluding comments.

SHRI KALYAN BANERJEE : I will just finish it by speaking on one more point.

I have one very constructive suggestion to give. Since the hon. Home Minister is here, I will request him that so far as these cases are concerned, when they are appointing the designated Special Judges, they may also consider appointment of Special Public Prosecutors who will be having a good knowledge of the subject. This is very important. These subjects cannot be handled by everybody. Take the example of a cyber crime where a prosecutor is needed who understands the cyber laws. This thing is lacking and we have to fulfil this.

With these words, I conclude. Thank you.

* Not recorded.

SHRI RAGHU RAMA KRISHNA RAJU (NARSAPURAM) : Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity to speak on this very important Bill. At the very outset, I am very happy that to make everybody understand the seriousness and concern of the Government, hon. Minister of Home Affairs has been sitting all through. I am very happy for that.

Coming to the Bill, the NIA Act, 2008 was originally intended to cover offences affecting integrity and sovereignty of the country. It was extended to include offences under the Atomic Energy Act 1962 and the Unlawful Activities (Prevention) Act 1967, which was a very welcome amendment.

In this regard, I would like to refer to what ex-Police Commissioner pointed out.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member.

SHRI RAGHU RAMA KRISHNA RAJU : Yes, hon. Member. I am sorry.

He basically spoke about the people who are used for terrorism. I slightly differ from him. It should include women trafficking which is a heinous crime. It is becoming a major problem in the country. In majority of cases, women from one State are being trafficked to other States. No State is really taking any interest in handling these kinds of issues. So, I am glad that this has been included in this Bill.

13.42 hrs

(Hon. Speaker *in the Chair*)

It also includes offences related to counterfeit currency notes and cyber terrorism. Of late, we have seen that offences related to cyber space has been increasing. So, including that is the need of the hour. I would like to bring to the

notice of the hon. Minister, through the Speaker, that while we are adding so many offences in this Bill, we should also look at the staff strength of the NIA to handle these cases. In a similar situation, the CBI also said that it does not have the strength to take up several cases. So, when you are including so many offences under the ambit of the NIA, which is a welcome step, the strength of the officers of the NIA should match its workload.

Hon. Member, Shri A. Raja has made some points. I would like to mention that terrorism has no religion. In the society, there are religions and tolerance towards religion should be there. But there is no religion when it comes to terrorism. He mentioned that whenever cases are taken up, the religion of those involved in those cases should also be mentioned. I object to that because, as I said, terrorism has no religion. They would be punished irrespective of their religion they belong to. So, publishing that these many people from these religions have involved in terrorism is not in the interest of secular fabric of this country. I object to that.

Hon. Member, Shri Manish Tewari has said that it should not diluted by bringing it to the Sessions Court. That is a very welcome suggestion. He spoke about the CBI. In Assam they have dismantled the CBI. ...(*Interruptions*) I will take just a minute. This is an important point though it is not directly related to this subject. I would like to bring to the notice of the Government one small point.

For every stay that was granted, the Supreme Court has given a direction that beyond six months, the stay would expire. This stay was given by the Supreme Court six years ago. So, I would like to know whether that six months' rule would apply for the Supreme Court or not. This is the question which many legal stalwarts are asking.

Since the topic has come, I would also request through you the hon. Minister to expedite the matter. Otherwise the problems which our learned friend, Shri Manish Tiwari, being a senior advocate, has mentioned would create a major problem at a later stage. Our party, YSR Congress is wholeheartedly supporting this NIA (Amendment) Bill and kindly look at improving the strength of the NIA team.

श्री राहुल रमेश शेवाले (मुम्बई दक्षिण-मध्य) : माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने देश की सुरक्षा को मजबूती देने वाले नेशनल इनवेस्टीगेशन एजेंसी (संशोधन) विधेयक, 2019 पर चर्चा में मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

दरअसल एनआईए, 2008 के कानून में और संशोधन करने के लिए लाया गया यह विधेयक एक तरह से 26/11 के मुम्बई आतंकी हमले में शहीद हुए सैकड़ों भारतीय नागरिकों के प्रति श्रद्धांजलि है। वर्ष 2008 में मुम्बई में हुए आतंकी हमलों के बाद इस तरह के आतंकी हमलों और देश विरोधी गतिविधियों पर रोकथाम लगाने के लिए नेशनल इनवेस्टीगेशन एजेंसी एक्ट, 2008 का निर्माण किया और एनआईए का गठन भी हुआ। आज इस विधेयक में हो रहे संशोधन के माध्यम से हमारा देश आतंकवाद के खिलाफ और कड़े कदम उठाने जा रहा है। यह हरेक भारतीय के लिए गर्व की बात है।

आदरणीय गृह मंत्री श्री अमित शाह जी द्वारा राष्ट्रीय सुरक्षा को और मजबूत करने के लिए यह संशोधन विधेयक सदन में प्रस्तुत किया गया है। मैं शिव सेना की ओर से गृह मंत्री जी का आभार मानता हूँ और इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

शिवसेना प्रमुख बालासाहेब ठाकरे जी हमेशा ही राष्ट्रहित को सर्वोच्च मानते थे। वर्ष 2014 में शिव सेना ने जो गठबंधन किया, वह राष्ट्र हित को मजबूत करने के लिए किया और राष्ट्र हित को मजबूत करने के लिए शिवसेना पक्ष-प्रमुख आदरणीय उद्धवजी ठाकरे ने एक बार फिर वर्ष 2019 में भी शिव सेना-बीजेपी गठबंधन का निर्णय लिया। एक मजबूत और सुरक्षित राष्ट्र के लिए और मजबूत नेतृत्व के लिए हमने यह गठबंधन किया है। आज भाजपा-शिव सेना सरकार के पहले ही अधिवेशन में इस संशोधन विधेयक को लाकर, एनडीए सरकार ने फिर एक बार अपना रुख स्पष्ट किया है कि राष्ट्र से बढ़कर कोई नहीं और राष्ट्रहित से बढ़कर कोई हित नहीं। अभी एनडीए सरकार ने इस बिल के माध्यम से यह दिखाया है।

इस संशोधन की जरूरत और उपलब्धियों पर बात करने से पहले पिछले 10 सालों का एनआईए का परफॉर्मेंस संक्षेप में रखना चाहता हूँ। मुझे ये कहते हुए गर्व होता है कि एनआईए की ओर से इनवेस्टीगेशन किए हुए मामलों का कनविकशन रेट 95 प्रतिशत से भी ज्यादा है। एनआईए की ओर से अबू जिंदाल, यासीन भटकल जैसे कई आतंकियों की धरपकड़ का मार्ग प्रशस्त हुआ। इंडियन मुजाहिद्दीन जैसे कई आतंकी संगठनों पर प्रतिबंध लगाया गया। कुछ समय पहले अलगाववादी संगठनों पर प्रतिबंध लगाया गया। देशहित के लिए काम करने वाले हमारे एनआईए को आतंकी गतिविधियों पर रोकथाम लगाने के मामले में कुछ दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा था। इसी कारण से इस संशोधन विधेयक को लाने की आवश्यकता हुई।

एनआईए एक्ट को और सशक्त करने के लिए इसमें संशोधन करना अत्यन्त आवश्यक हो रहा था। इसी कारण से, इसमें कुछ प्रोविज़न की आवश्यकता थी। इस संशोधन की वजह से केवल संगठन ही नहीं, आतंकवाद को बढ़ावा देने वाले किसी एक व्यक्ति के खिलाफ भी कड़ी कार्रवाई की जा सकती है। यह बात हमारे भाइयों को भी पता चलनी चाहिए कि जो बढ़ावा देते हैं, इस विधेयक के माध्यम से उनके ऊपर भी कार्रवाई हो सकती है। भारत के खिलाफ षडयंत्र रचनेवाले व्यक्ति, जो आतंकी संगठनों से जुड़े हैं, वे देश के किसी भी कोने में होंगे या किसी दूसरे देश में होंगे, फिर भी एनआईए के अधिकारी उसके खिलाफ शिकंजा कस पाएंगे और उचित कार्रवाई कर पाएंगे। हमारे देश के खिलाफ साज़िश रचने वाला आतंकी, विश्व के किसी भी देश में हो, उसके खिलाफ कड़ी कार्रवाई करना अब एनआईए के लिए आसान होगा।

ह्यूमेन ट्रेफिकिंग, फेक करंसी, गैर कानूनी तरीके से शस्त्रों का लेन-देन और सबसे महत्वपूर्ण सायबर क्राइम को खत्म करने के लिए एनआईए को ताकत देने वाला यह संशोधन विधेयक हमारे राष्ट्र की सुरक्षा के क्षेत्र में क्रांतिकारी कदम साबित होगा।

अध्यक्ष जी, देश की आंतरिक सुरक्षा के लिए मनी लांड्रिंग की रोकथाम भी आवश्यक है। मादक पदार्थों की तस्करी, संगठित अपराध और आतंकवाद के बीच घनिष्ठ संबंध को देखते हुए,

नारकोटिक्स कंट्रोल ब्यूरो की प्रभावशीलता में सुधार करना भी आवश्यक है। हथियारों की खरीद के वित्त और चैनलों के दृश्य और अदृश्य माओवादी स्रोत हैं, जो उच्च प्राथमिकता के लायक हैं। कुछ तथाकथित एनजीओज और थिंक टैंक हैं, जो गुप्त रूप से बहुत कुशलता से काम करते हैं, उन्हें सामाजिक क्रांतिकारियों के रूप में पेश करके बौद्धिक और वैचारिक स्थान के साथ चरमपंथी प्रदान करते हैं। ऐसे संगठनों और लोगों को जवाबदेह ठहराया जाना चाहिए, क्योंकि वे आंतरिक सुरक्षा व्यवस्था में बाधा डालने के लिए उतने ही दोषी और जिम्मेदार हैं।

वर्षों से चली आ रही लचर आपराधिक न्याय प्रणाली और बड़े पैमाने पर भ्रष्टाचार, अपराधियों, पुलिस और राजनेताओं के बीच सांठ-गांठ के परणामस्वरूप संगठित अपराध बेरोकटोक चलते हैं।

महोदय, भारत की अधिकांश आंतरिक सुरक्षा चुनौतियां राज्य केंद्रित हैं। जम्मू कश्मीर में प्रायोजित अलगाववादी उग्रवाद, पूर्वोत्तर के राज्यों में नस्लीय और सांस्कृतिक अशांति, पंजाब में हिंसा, माओवादी द्वारा पूर्वी समुद्री बोर्ड और अन्य इलाकों में फैलने की धमकी के बाद वर्ष 1947 से इसकी व्यापक शुरुआत हुई। जबकि इनमें से कुछ बाहरी प्रायोजित और समर्थित हैं। अन्य राजनीतिक कुप्रबंधन, शासन की कमी और भ्रष्टाचार के उत्पाद हैं। आज अधिकांश राज्यों में स्थिति संतोषजनक नहीं है। चीन के साथ वास्तविक नियंत्रण रेखा (LAC) सीमा प्रबंधन में सिंक्रोनाइजेशन की कमी इसका एक जीवंत उदाहरण है।

माननीय अध्यक्ष : श्री भर्तृहरि महताब जी।

...(व्यवधान)

श्री राहुल रमेश शेवाले : सर, मैं अपनी बात कनक्लूड कर रहा हूँ। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप अंतिम पैरा पढ़ दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री राहुल रमेश शेवाले : सर, भारत अपनी राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए चार प्राथमिक खतरों का सामना करता है। बाहरी रूप से, पाकिस्तान के साथ उसका संघर्ष प्रतिस्पर्धी भूराजनीतिक हितों और कड़वी ऐतिहासिक विरासतों से प्रेरित है। भविष्य में भारत सरकार को उन बाधाओं के भीतर काम करना होगा, कश्मीर पर तनाव भविष्य में भी जारी रहेगा। आंतरिक रूप से, भारत कई अलगाववादी और यूटोपियन आंदोलनों का सामना करता है, जिनमें से सबसे प्रमुख माओवादी नक्सली हैं। महाराष्ट्र के गढ़चिरौली जिले में सबसे अधिक नक्सली गतिविधियां होती हैं, जिनको रोकने के लिए सख्त कानून बनाने की आवश्यकता है।

अपनी वाणी को विराम देने से पहले मैं एक बार फिर माननीय गृह मंत्री श्री अमित शाह जी को इस बिल को लाने के लिए अभिनंदन करता हूँ।

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Hon. Speaker, Sir, we remember very clearly that in 2008, when this Act was promulgated, many Members had justified why this Act was necessary. I would say that the situation has worsened further. I am saying this because there was a time, some 20 years ago, when in this House the then Home Minister used to say with pride that wherever terrorist activities are happening in the world not a single Indian is found to be a terrorist. But the situation worsened or became bad in 2008, and this law came into effect, especially, after the Mumbai carnage.

Subsequently, after 10 years, we are deliberating again relating to the functioning of the National Investigation Agency (NIA). It is being called an investigation agency as the prosecution power also is being given to this agency to find out who should be the best person to prosecute on the basis of whatever has been collected through investigation.

There are three major issues, which come up for consideration today. One is to expand the scope of investigation. Second is to expand the scope of investigation to foreign shores, and also to bring in human trafficking and other issues.

I would just like to mention here that there is a need to expand the scope of NIA. But my point here is what I had said last time when this Bill was before this House that in this Bill you have mentioned that investigation can be conducted by NIA without informing the State police. I had raised objection to

this issue that we are not only a federal structure, but the highest police officer of the respective State is also a Government of India service holder. At that time, an assurance was given by the then Home Minister that : “Yes, we will make provision that the highest police officer of the State will be informed”. Today, as I was going through the papers, I came to know that he is informed. When is he informed about it? It is in case there would be a law and order situation during investigation. This is the situation when the local police at the DGP-level will be informed.

I am not talking about West Bengal where another incident had occurred when the CBI went into the Commissioner’s residence.

Local police gheraoed them. Subsequently, and luckily, the Army was not called in. But why this type of mismatch between the State police and the Central forces? This could have been avoided. Here, I would like to say that if the DGP is taken into confidence, not only of being informed but also becomes part and parcel of the investigation, it will be helpful. There are certain areas where you need secrecy at the time of investigation but a number of meetings do take place, especially to target the terrorist activities inside the country.

Today, the alarming situation is this. Due to Internet services, people have direct contact with the Islamic State (IS). Boys have gone out of our country to join the IS. How to tap them? How to prosecute them? What you have in this Bill is this. When you are making an investigation in foreign shores or countries, you have to take their Governments into confidence. But in this,

you have a provision that you don't take your own State Government into confidence, your own State police into confidence. At certain level, at least at the highest level of the State police, information should be shared before investigation, and they should become part and parcel of the investigation and prosecution.

It has been mentioned about the power of the Central Government to constitute Special Courts. Special Courts shall be presided over by a Judge to be appointed by the Central Government on the recommendation of the Chief Justice of the High Court. This is all right. But subsequently in Clause 22, it is stated that the State Government may constitute one or more Special Courts for the trial of offences under any or all the enactments specified in the VI Schedule. Even it comes down to the Sessions Court. I need a clarification from the Government. Ultimately, who appoints the Special Court? Is it the Central Government? Is it the State Government? At what level, the prosecution will take place, decision will be given and punishment will be imparted? While going through this amendment, I feel a bit unsure because ultimately it is the prosecution and punishment which matters, not only apprehending the terrorists.

Some seven years ago, a boy was apprehended in our State because he had some connection with IS – it was earlier ISIS, now they are terming it as IS. I would like to understand whether the local police or State police is involved in that investigation. But prosecution of that person has not gone a bit

further. Therefore, I would like to mention here that it is necessary that human trafficking needs adequate investigation. Narcotics issue also was mentioned here. But here I would like to just mention that under Sections 370 and 371 of the IPC relating to human trafficking also has inter-State and international linkages, which also needs to be looked into with full vigour. With these words, I support the amendments but I need certain clarifications, especially in regard to taking the State police into confidence.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण बी.ए.सी. के अंदर सभी पार्टियों का समय अलॉट है, लेकिन बिल पर चर्चा होती है तो हम कुछ अतिरिक्त समय निश्चित रूप से देते हैं। इसलिए माननीय सदस्य को विषय ध्यान में रहे।

14.00 hrs

कुंवर दानिश अली (अमरोहा) : माननीय अध्यक्ष जी, नेशनल इन्वेस्टिगेटिंग एजेंसी का अमेंडमेंट बिल, जो यहां पर आया है, उस पर मैं अपनी पार्टी का रुख साफ करने के लिए खड़ा हुआ हूं। जब-जब एनआईए पर चर्चा होती है और इस तरह के कानून देश में बनते हैं, तब बहुत साफ है कि कोई भी पार्टी, कोई भी दल या कोई भी सदस्य, जो इस सदन में है, सब एकजुट हो जाते हैं कि आतंकवाद के खिलाफ जीरो टॉलरेंस होना चाहिए। इसमें कोई भी मतभेद नहीं है। लेकिन कई बार जब हम थोड़ा पीछे जाते हैं, तो देखते हैं कि आतंकवाद के नाम पर लड़ने के लिए जो कानून पहले भी बनाए गए, उनका काफी दुरुपयोग हुआ और कई इनोसेंट लोग बिना ट्रायल के जेलों में डाले गए। फर्क सिर्फ इतना है कि कभी जो लोग इस तरफ बैठे हुए होते हैं, वे उस तरफ पहुंच जाते हैं, तब वे कानून बनाते हैं और जब उस तरफ के लोग इधर आ जाते हैं तो वे अपनी बात करते हैं।

माननीय अध्यक्ष जी, टाडा इधर वाले लोगों ने बनाया था, जो आज इधर बैठे हैं और पोटा उधर वाले लोगों ने बनाया था, जो आज उधर बैठे हैं। दोनों ही कानून बाद में रिपील करने पड़े। मेरा सिर्फ इतना कहना है कि इन्वेस्टिगेटिंग एजेंसीज और प्रॉसीक्यूटिंग एजेंसीज अलग-अलग होनी चाहिए। जिस तरीके से हमारे देश में जब से 24x7 इलेक्ट्रॉनिक्स चैनल्स आए हैं, मैं समझता हूं कि कई टीवी चैनल्स और एंकर्स इस चीज की जरूरत ही नहीं समझते कि इन्वेस्टिगेशन करने का काम पुलिस अधिकारियों का है और सजा देने का काम कोर्ट्स का है। मैं समझता हूं कि कई माननीय सदस्य, जो उधर बैठे हैं, वे भी मेरी बात से सहमत हैं। मेरा कहना है कि जिस तरीके से मीडिया में ट्रायल होते हैं, उसे देखते हुए कहीं न कहीं हमें एक बाउंड्री तय करनी चाहिए। मान लीजिए किसी के यहां रेड हो गई, तो एजेंसीज का काम है रेड करना, आतंकवादियों को पकड़ना। कई बार रेड होती है, पर रेड की इन्फॉर्मेशन सही नहीं होती है, लेकिन सुबह से शाम तक मीडिया ट्रायल करके उसे आतंकवादी घोषित कर देता है।

महोदय, ऐसी कई घटनाओं के केसेज़ आए हैं, जिसमें बाद में लोग कोर्ट से बाइज्जत बरी हुए हैं। मैं उन स्पेसिफिक केसेज़ का नाम नहीं लेना चाहता, लेकिन कहीं न कहीं ऐसे कानूनों का, चाहे टाडा हो या पोटा हो, दुरुपयोग हुआ था, इसीलिए इस सदन ने उन कानूनों को बाद में रिपील किया था। जहां तक साइबर क्राइम की बात है, हमारा यह मानना है कि डाटा प्रोटेक्शन बिल लाने पर तो सरकार इधर-उधर की बात कर रही है, लेकिन उससे पहले वे सारे बिल्स आ रहे हैं, जो कहीं न कहीं डाटा प्रोटेक्शन बिल से इंटरलिंग करते हैं। मेरी आपके माध्यम से सरकार से यह मांग है कि डाटा प्रोटेक्शन बिल भी जल्द से जल्द लाया जाए। मैं फिर एक बात साफ कर देना चाहता हूँ कि आतंकवाद से लड़ने के लिए सदन की नीयत जीरो टॉलरेंस है, लेकिन इस सदन में, जो हमारे संविधान निर्माता थे, उन्होंने बहुत साफ तौर पर कहा था कि लोकतंत्र में जो मौलिक अधिकार दिए गए हैं, उनका हनन किसी कानून के तहत नहीं कर सकते।

आज मुझे यह कहने में ज़रा भी गुरेज नहीं है कि कहीं न कहीं यह सरकार इतनी जल्दी में है कि इस स्टेट को एक पुलिस स्टेट में तब्दील करने की कोशिश कर रही है। मैं इतना ही कहूंगा कि देश की आम जनता के मौलिक अधिकारों का हनन नहीं होना चाहिए और आतंकवाद की लड़ाई में पूरा विपक्ष और हम सब लोग सरकार के साथ हैं।

श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले (बारामती) : अध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवदा । मैं इस बिल को सपोर्ट करने के लिए यहां पर खड़ी हुई हूं । मैं इसे सपोर्ट करने के लिए खड़ी हुई हूं, लेकिन मेरे मन में एक दुख की बात है । मुझे महाराष्ट्र पुलिस पर सार्थ अभिमान है, जिस पुलिस के कारण इस देश में, पुलिस डीजी विर्क जी, पंजाब सरकार ने उनको मुंबई (महाराष्ट्र) से बुलाया था कि यहां पर बहुत दिक्कतें हैं, आप आ जाइए । श्री जूलियो रिबेरो जी, जब पंजाब में अड़चनें थीं, तब उनको महाराष्ट्र से बुलाया गया था । हमारी ऐसी पुलिस को आज एक महाराष्ट्र का एक रिटायर्ड पुलिस अधिकारी इन्कॉम्पिटेन्ट कहता है, मैं उसका खंडन करती हूं । मेरी उनसे विनती है कि हमारी पुलिस जोन के बहुत से लोगों ने इस देश और हमारी सुरक्षा के लिए अपनी जानें दी हैं, इसलिए आप प्लीज इसको रिकार्ड से निकाल दीजिए । The hon. Member had great pride in working in Maharashtra Police. He was CP Pune, CP Mumbai, CP Nagpur. So, I please urge him. ...*(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप प्लीज बैठ जाइए ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ऐसा कोई विषय होगा, तो मैं देख लूंगा ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : उन्होंने नहीं बोला है, वह मना कर रहे हैं ।

...(व्यवधान)

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE : We should not call any police officer incompetent. We are sitting here safely because thousands of people give their lives for our security. So, I request this to be corrected. हमारी पुलिस पर हमको सार्थ अभिमान है ।

I just have three-four quick questions to ask the hon. Minister. उन्होंने कहा कि 95 प्रतिशत कन्विकशन हो चुके हैं। महाराष्ट्र में ऐसे 14 केसेज हुए हैं, उनमें से एक का ही कन्विकशन हुआ है, 13 का नहीं हुआ है। Where is he getting your data from? I am getting my data from the replies of the Government of India. There is obviously some disparity. So, this may kindly be clarified.

I have three pointed questions to the hon. Minister. Point No.2(i) of the Statement of Objects and Reasons says: "... to persons who commit a Scheduled Offence beyond India against the Indian citizens or affecting the interest of India...". Of course, there will be the international court and international pressure. You remember the issue of the Italian Marines. They came to India but they were taken back. In such situations, what will the Government do or what is it doing specifically to improve these relationships so that any Indian who suffers anywhere in the world gets a fair trial and justice? Is the Government able to get each terrorist from anywhere in the world and what is the timebound plan for it? It should not be another *jumla* like: मैं दारुद को लाऊंगा, इसको लाऊंगा, उसको लाऊंगा, अभी पांच-छः साल हो गए हैं, लेकिन कोई नहीं आया है। So, please be committed. This is about terrorism, about national security. आपके भी बच्चे हैं, मेरे भी बच्चे हैं और सबके बच्चे हैं। This is a national security issue. This is not about UPA vs NDA. When it comes to national security, this House must stand together to tell the world in one voice that we stand united against any corruption or any national security issue. So, I request that this be not made a political debate.

Point No. 3(ii) of the Statement of Objects and Reasons says: "... National Investigation Agency shall have the similar powers, duties, privileges and liabilities, being exercised by the police officers ...". We have all objected to this. I will not repeat the point. But I just want to ask one question. I would like this to be verified because I am not sure about this point. When this first came during the UPA time, I think the Gujarat Government had raised some reservations about NIA. So, could the Minister kindly clarify if that stand was different then and is this different now? If it is the same, I stand corrected. I will not raise it. But I want to know for the record of this House when NIA proposed a similar Act, what was Gujarat Government's line at that time. The hon. Minister may kindly clarify that.

The third point is regarding the scheduled offences committed outside India, registration of the case and taking up investigation. Now, this is also as per the Indian Convention, 1948. I will give you an example. You are talking about drugs. If you are caught up with drugs in Singapore, there is a punishment that you will be hung immediately. Are we going to do the same here? So, when it is Singapore versus India, we are going to have this exchange of law. How is there going to be a common law? How are you going to take this forward?

This looks very idealistic and I support it. I am very happy if this happens. But how are you going to do it? How are we going to have the agreements with several countries for Indian citizens? You keep talk about

cooperative federalism. When there is so much cooperative federalism, why are we showing mistrust in States? If the State is willing to cooperate, let us work together. I do understand that there are cases where CBI can walk in. But when you are saying that this is a national security interest, why should NIA go parachuting on any State? There can be misuse and this country has shown misuse in the past.

So, let us have something where national security and terrorism are above political agendas. Even, in the Treasury Bench, one of the speakers – I do not want to get into that speech – talked about misuse of power.

I have two questions. When you are in position of power and there is misuse, why do you not stand up and say that I will not do this or expose the Government. So, these are all *tu tu, main main*. This is not the time to make a political statement. This issue is about national security. You should kindly come through on all these three things.

Sir, I have one last point to make. I come from a State where Dabholkar ji, Kalburgi ji, – who are all modern people – were shot dead. Also, Gauri Lankesh, has been shot. There are hundreds of examples like this, which I can give you. We have not been able to close those cases. Here, you are worrying about international safety and security. What about our own security here, first?

So, I urge this Government that we are all willing to support these things but let us have clarity. Let it not just be a peacock which will come and flash its feathers and there will be no outcome. Let us put our hand where our mouth is. I think, globally, everybody is willing to work together. Let us not give examples of other countries because we need to have our own rules. What other countries do idealistically, we can definitely copy but it has to be effectively implemented above politics. This is the only request.

So, I think, the sense of this House is that we should not misuse any of these things politically in the larger interest of this nation and for the safety and the security of this nation.

Thank you, Sir.

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA) : Sir, I rise to support the National Investigation Agency (Amendment) Bill, 2019.

The original 2008 Act, empowers the Government to constitute special courts for the trial of scheduled offences listed in the act. The amendment seeks to change this and empower the Central Government to designate a Sessions Court to rule over the offences under the purview of the National Investigation Agency. Designating Sessions Courts as special courts dilutes the importance of the effect of an investigation agency created especially for a particular purpose.

We are well aware of the burden of pending cases on the Judiciary. According to a question answered by the Minister of Law and Justice, the total number of pending cases in District and Subordinate Courts is 3.12 crore. Can we really afford shifting burden to Sessions Courts as the amendment proposes?

Let us also take a look at the National Investigation Agency's performance. As the Minister of State for Home Affairs has stated, since its inception, the NIA has had 272 cases. Out of the 272 cases, trial has concluded in 52 cases, that is, 19 per cent cases have seen trial concluded for them. Though, the conviction rate of the NIA is high, as the Minister said, the number of cases for which trial has concluded with respect to total registered cases is low and that needs to be looked at.

The amendment adds new offences added to the already existing schedule in the NIA Act including trafficking, cyber-terrorism, counterfeit currency among others.

It is a good move to add such offences but it must be taken care of that the powers of the National Investigation Agency are kept in check so that they do not encroach upon the liberties of the citizens. A mechanism to keep a check on the powers of the National Investigation Agency needs to be put in place to safeguard the Fundamental Rights of the citizens.

Another concern with a powerful agency like the National Investigation Agency is that it will not be free from political interference and this will undermine the purpose of this purpose. We also need to look at the larger picture here. The National Investigation Agency was set up as a policing mechanism to investigate terror attacks but we lack a preventive mechanism to foil such attacks from happening in the first place. The Government needs to look at this also. With this, I support the Bill.

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA) : Hon. Speaker, Sir, first of all, I support all the views and apprehensions raised by the Shri Manish Tiwari, Shrimati Supriya Sule and other hon. Members of the Opposition. At the outset, my major concern with the National Investigation Agency (Amendment) Bill, 2019 is the provisions of the closely related Unlawful Activities Prevention (Amendment) Bill, 2019.

The Unlawful Activities Prevention Act, 1967 is included in the offences scheduled under the National Investigation Agency Act, 2008. The amendment to Schedule 4 of the Bill will allow the National Investigation Agency to designate an individual suspected to have terror links as a terrorist. As the other Members from the Opposition stated, it is nothing but State-sponsored terrorism and violates the Fundamental Rights and ethos of our Constitution. The hon. Member, Shri N.K. Premachandran, at the time of opposing the introduction of the Bill, spoke about the case study of A.K. Gopalan vs. State of Madras regarding the unlawful detention. As of now, only groups are designated as terrorist organisation. The Unlawful Activities Prevention (Amendment) Bill, 2019 that seeks to allow an individual suspected to have terror links to be designated as a terrorist could prove to be draconian. At the time of formulation of Unlawful Activities Prevention Act, former Prime Minister Atal Bihari Vajpayee was opposed to such a provision and the BJP-led Government should keep in mind the veteran leader's views. A large number of under-trials are languishing in various jails without hearing under the

National Investigation Agency Act. The Unlawful Activities Prevention (Amendment) Bill, 2019 is unleashing the Frankenstein's monster that could turn to you in future. Please don't think you will be in power till the end of the world.

I would like to invite your attention to another act of terrorism which was a classic example of the use of State power in the name of national security. The Terrorist and Disruptive Activities (Prevention) Act, commonly known as TADA, was in force between 1985 and 1995. It was the first anti-terrorist law legislated by the Government to define and counter terrorist activities. It was allowed to lapse in 1995 due to the increasing unpopularity after widespread allegation of abuse.

The widespread human rights abuse under the TADA is evident from the following example. After spending nearly 20 years behind the bars under the TADA and several other sections of the Indian Penal Code, 11 Muslim persons were found innocent on Wednesday, February 27, 2019 by a special court in Nasik. Then there is Abdul Nazer Mahdani's case in Kerala. He was detained under judicial custody for nine years and released after he was found not guilty.

The Bill amends the National Investigation Agency Act, 2008. The Act provides for a national level agency to investigate and prosecute offences listed in a Schedule. Further, the Act allows for creation of special courts for the trial of scheduled offences. The Bill states that the Central Government

may designate Sessions Courts as special courts for the trial of scheduled offences. Further, the State Governments may also designate Sessions Courts as special courts for the trial of scheduled offences.

I am not going into the details of pending cases in all the courts of India. Our courts are already clogged with huge backlogs and it is illogical that now the Government is adding more cases through the amendment to the NIA Act. Under the NIA Act, in spite of mandating special courts, all the Session courts have been designated as Special courts.

The proposed amendments will also allow the NIA to probe cybercrimes. As per section 66 F, Chapter XI of the IT Act, 2000, the cybercrime is not defined officially in the IT Act or in any other legislation. In fact, it cannot be too.

To conclude, the NIA (Amendment) Bill, 2019 and the Unlawful Activities (Prevention) Amendment Bill are amorphous and vague. It is the sign of a growing repressive state. I would urge the Government to set up real and functionally efficient special courts and remove the draconian provisions of the Unlawful Activities (Prevention) Amendment Bill, 2019 which, in the name of tackling terror, contravene the fundamental rights of the citizens.

Thank you, Sir.

माननीय अध्यक्ष : आपने इतने संशोधन मूव कर रखे हैं, आप उस समय बोल लेना ।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM) : Thank you, Sir. I will take only a few minutes.

I fully support the observations made by the hon. learned Member, Shri Manish Tewari in his concluding part. The democratic, secular fabric of our country shall never be destroyed in the name of terrorism. If you examine the past experience of TADA and POTA at a micro level, it is very clear that a section of the society has been targeted and they have been put behind bar for long. If you examine, in most of the cases, the convicts have not been found guilty and have been released. This is the situation prevailing in our country. So, I would like to urge upon the Government of India to revisit the criminal jurisprudence which highly essential for the time being because even the basic elements of the criminal jurisprudence is under threat.

Shri Ariff has just now rightly cited that a person who has not been found guilty, is unnecessarily put behind bar for 20 years and after 20 years, it is proved that there is no evidence against him. He is being declared innocent and is being released. Who is responsible for 20 years of punishment that he has to suffer in the jail? Who will answer for it and who will compensate it? That is why I would suggest that the system of criminal jurisprudence has to have a drastic amendment. That system has to be re-looked. This is my first suggestion.

The original Bill of 2008 was enacted,” to constitute an investigation agency at the national level to investigate and prosecute offences affecting the sovereignty, security and integrity of India, security of State, friendly relations with foreign States and offences under Acts enacted to implement international treaties, agreements, conventions and resolutions of the United Nations.”

The NIA (Amendment) Bill, 2019 is intended to provide an extra territorial jurisdiction or an extra territorial power to National Investigating Agency so that an offence committed outside India by a citizen, can be taken as a case which has happened in this country and the National Investigating Agency is empowered to investigate into that case, prosecute the case in the special court being designated under this Bill.

In such a situation, the cloud of suspicion among the minorities has already been discussed here. A number of amendment Bills are being brought before this House; Human Rights (Amendment) Bill, Aadhaar (Amendment) Bill, and Unlawful Activities (Prevention) Amendment Bill. Taking into consideration all these Bills, the cloud of suspicion is increasing. I would like to know from the hon. Minister, from 2008 to 2019, that is from the POTA to the UAPA, how many FIRs have been lodged, and cases charge-sheeted? How many have been prosecuted and punished? How many have been declared innocent? This statistical information is highly essential to look into the veracity and merit of this Act. With this point of clarification, I conclude my speech.

Thank you very much, Sir.

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण (संशोधन) विधेयक, 2019 पर हो रही चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, यह कानून एन.आई.ए. को और अधिक अधिकार देने के लिए बनाया जा रहा है और संशोधन के बाद जांच एजेंसी विदेश में भारतीयों के खिलाफ आतंकवादी गतिविधियों की जांच कर सकेगी। अब एन.आई.ए. को साइबर अपराध और मानव तस्करी के मामलों की जांच करने की भी इजाजत होगी।

अध्यक्ष महोदय, आज डिजिटल का जमाना है और देश में साइबर अपराध दिन-प्रतिदिन बढ़ते जा रहे हैं। अतः इसकी जांच के लिए एन.आई.ए. का हाथ मजबूत करना जरूरी हो गया है। साथ ही, मानव तस्करी के भी मामले अधिक होते जा रहे हैं। इससे शोषण को संरक्षण मिल रहा था। अब एन.आई.ए. को मानव तस्करी या कबूतरबाजी की पूर्ण जांच का अधिकार होगा। अब तस्करों को किसी भी प्रकार का संरक्षण प्रदान करने वाले भी पकड़े जाएंगे और उचित दण्ड का भी प्रावधान होगा।

अभी कानून में मात्र संगठनों को ही आतंकवादी घोषित करने का नियमन था। किन्तु, इस संशोधन के बाद एन.आई.ए. किसी व्यक्ति या समूह, जिसका किसी आतंकी संगठन या घटना में संदेह हो, उस व्यक्ति या समूह के व्यक्तियों को भी आतंकी घोषित कर दण्ड देने का प्रावधान होगा। उनकी सम्पत्ति भी जब्त होगी। धारा-4 में संशोधन से एन.आई.ए. पूरी तरह ताकतवर होगा। कोई व्यक्ति या संगठन, चाहे विदेश में क्यों न हो, एन.आई.ए. वहां भी जा कर अब बिना रोक-टोक जांच करने में सक्षम होगा। सरकार का यह कदम उचित और आज के माहौल के अनुरूप है, ऐसा मेरा मानना है।

महोदय, अतः सरकार से यह भी अनुरोध करना चाहूंगा कि इसका किसी भी प्रकार से दुरुपयोग न हो । निर्दोष व्यक्ति को जबरन किसी दुर्भावना में न फंसाया जाए । इससे हमारी संविधान प्रदत्त स्वतंत्रता की अवहेलना होगी ।

अध्यक्ष महोदय, इस कानून के तहत काफी केस लम्बित हैं । अदालत भी इसका त्वरित निपटारा करेगा । अतः कानून के तहत लम्बित मामले या कोई नया मामला अदालत में है तो उसका भी जल्द निपटारा होगा ।

महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करता हूं । बहुत बहुत धन्यवाद ।

माननीय अध्यक्ष : मैं माननीय सदस्यों से पुनः आग्रह करना चाहता हूँ कि यह विधेयक महत्वपूर्ण है और सभी माननीय सदस्य विद्वान हैं। इसलिए हम एक ही विषय को रिपीट नहीं करेंगे। अगर कोई नया विषय आएगा तो आपकी पार्टी के लिए जितना समय होगा, उससे भी एक्स्ट्रा समय दूंगा, इसकी दिक्कत नहीं है। लेकिन, एक ही विषय को रिपीट करना, ऐसा पार्लियामेंट का स्तर नहीं होना चाहिए। अगर कोई नया सब्जेक्ट आएगा, अगर किसी माननीय सदस्य की पार्टी के पास दो मिनट का समय होगा और नया सब्जेक्ट दस मिनट का होगा, तो मैं उन्हें दस मिनट का समय दूंगा, लेकिन किसी भी विषय का रिपिटीशन न करें।

श्री रवनीत सिंह (लुधियाना) : स्पीकर सर, धन्यवाद। आपने सदन में इस इम्पोर्टेंट मौके पर मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं अपने आप पर गर्व महसूस कर रहा हूँ क्योंकि मैं एक शहीद परिवार से सम्बन्ध रखता हूँ। मैं होम कमेटी में था, जब यह एन.आई.ए. बिल बन रहा था, एन.आई.ए. खड़ी हो रही थी। वेंकैया नायडू जी, जो अभी वाइस-प्रेसिडेन्ट हैं, उस समय वे उस होम कमेटी के चेयरमैन थे। उनके नीचे मुझे मेम्बर रहने का मौका मिला।

सर, इसकी मेन बात यह है कि पंजाब में, जैसा सुप्रिया सुले जी ने कहा, उस पंजाब में जो हालात थे, उसमें रिबेरो साहब आए, विर्क साहब रहे, के. पी. एस. गिल साहब रहे और मेरे दादा जी सरदार बेअंत सिंह उस समय वहां के मुख्य मंत्री थे। मैं, खुद की बात, अपनी तरफ से यह बात रखना चाहता हूँ कि जब केस होगा, उस समय मीडिया भी उसके बारे में बहुत बताता है और देश में एक दूसरे प्रकार का सेन्टिमेंट और माहौल होता है। लेकिन, जब उसमें डिले हो जाता है, तब उस केस में जान नहीं रहती है और लोगों का ध्यान उस चीज़ की तरफ से हट जाता है। यह ठीक है कि कोर्ट्स बन रहे हैं। तीन महीने के अन्दर नीचे के कोर्ट से सजा होनी चाहिए। हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट में तीन-तीन महीने में ही उस केस का निपटारा होना चाहिए, क्योंकि इसके बाद उस केस में वह सेन्टिमेंट और वह जान ही नहीं रहती।

सर, मेरे दादा जी के केस में एन.एस.जी. के तीन लोग शहीद हुए, सी.आर.पी.एफ. वाले शहीद हुए, उनका स्टाफ था और इस तरह दिनांक 31 अगस्त, 1995 को 17 लोग शहीद हुए। इसका ट्रायल चलता रहा और वर्ष 2012 में उन लोगों में से एक को फाँसी की सजा हुई। उस समय वहाँ के मुख्य मंत्री बादल साहब थे। वह पिटीशन वर्ष 2012 में प्रेसिडेंट साहब के पास आ गई और वह पिटीशन अभी पड़ी है। उस पर कोई फैसला नहीं हुआ। लेकिन, इस केस का क्या हुआ?

सर, यह दोनों तरफ है। अगर कोई टेररिस्ट है, यदि उसको एक साल के अंदर सजा मिल जाती है, तो वह अच्छा है। अगर कोई निर्दोष पकड़ा गया, जो इन्वॉल्व नहीं है, तो वह एक साल में बाहर निकल जाएगा। उसे भी जेलों में लंबा टाइम तक नहीं रुकना पड़ेगा। सबसे जरूरी बात यह है कि कोर्ट में इसकी जल्दी से जल्दी इन्वेस्टिगेशन हो जाती है, पुलिस सब कुछ कर देती है। सीबीआई पहले से थी, लेकिन जब कोर्ट में वह केस लंबे टाइम तक रहता है, तो उनकी महत्ता नहीं रह जाती है, वह सेन्टिमेंट नहीं आ पाती है, ह्यूमन राइट्स वाले आ जाते हैं, और भी बहुत सारे संगठन आ जाते हैं और उनके बूढ़े माँ-बाप के बारे में दिखाने लग जाते हैं, उनके परिवार के बारे में दिखाने लग जाते हैं। उसके बाद इस देश का सेन्टिमेंट ही बदल जाती है। इसी तर्ज के आधार पर उस टेररिस्ट का कोर्ट भी कुछ नहीं कर पाती है, क्योंकि जज भी इंसान हैं। जो सेन्टिमेंट छह महीने पहले थी, वह दो साल बाद कुछ और हो गयी, इसलिए इन्हें जल्दी से जल्दी सजा मिलनी चाहिए। इतनी बड़ी एजेंसी बनाई गई है, उसका लाभ जरूर होना चाहिए, तभी ये लोग सुधरेंगे। ये लोग प्यार से सुधरने वाले नहीं हैं। जेलों में ये लोग खाते-पीते हैं और वहाँ बैठकर स्कीमें बनाते हैं। इनकी जल्दी से जल्दी सजा हो और वे फाँसी पर जाएं।

पुलवामा में जो घटना हुई, उसके लिए बाहर से पैसा आया और बाहर से हथियार आये। सी.बी.आई. एक ऐसी एजेंसी है, जो इंटरपोल के माध्यम से दूसरे देशों में जा सकती है। इनको टाइम से सजा मिलनी चाहिए, यह हमारी एजेंसी का मेन काम होना चाहिए। जहाँ पर हम लैक

करते हैं, वहां हमारा नुकसान होता है। वे जेल में आपका ही खाकर आपके लिए प्लानिंग करते हैं और फिर नुकसान करते हैं। इनको जल्दी से जल्दी सजा होनी चाहिए।

इसी तरह से सरदार बेअंत सिंह जी वाला जो केस है, उसके लिए भी मैं आपके माध्यम से राष्ट्रपति जी से अपील करता हूं कि उनको जो सजा मिली है, सुप्रीम कोर्ट ने जो सजा दी है, वह अपने मुकाम तक पहुंचनी चाहिए। थैंक्यू, सर।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य मनीष जी, आप एक किताब लेकर घूम रहे हैं। मैंने कहा कि आप बार-बार किताब लेकर घूम रहे हैं। यदि आपको कोई किताब उठानी है, तो उठा लीजिए।

SHRI E.T. MOHAMMED BASHEER (PONNANI) : Sir, as far as terrorism is concerned, we should deal with it with iron hand. Of course, the whole nation should stand together against that. There are no two opinions about that.

As far as the performance of NIA is concerned, while introducing the Bill, the hon. Minister was saying that its performance is excellent. With due respect, I differ with it. As regards credibility of NIA, I would not hesitate to say that its credibility is eroding. We all know that the NIA is becoming an instrument in the hands of the Government for attaining its political wish and will. There are many things to say but because of time constraint, I do not want to take much of the time.

When we made the first enactment on this, there was high objective in it, such as, investigation and prosecution of offences affecting the sovereignty, security and integrity of the nation. But what is really happening? If we analyse, we have to see whether NIA is moving in the proper direction or not. I would like to say that its credibility is facing challenge. As a classical example, I will give you the example of Malegaon blast case. ... * has said publicly that ever since the change of the Government at the Centre, pressure is being imposed to favour the accused in this trial. It is the shame on the nation. How can the Government interfere in these kinds of things? It was said openly and not secretly that the Government pressurized the ... * to support the accused.

* Not recorded.

With all politeness, I would like to tell you not to misuse the investigation agencies for political motives. As has been said by earlier speakers, innocent youths are languishing in jails. What is the position of the CBI? It is also like that. The CBI is called, the 'caged parrot' and now NIA looks like a chained agency because they are not having any free hand to move.

In this case, if the Government verify the cases and also looks at history, one would find that a majority of people belonging to the minority community and the people belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes are in jail. Even charge sheet against them have not been filed. As has been correctly mentioned by other hon. Members, after 10 years or maybe, more, there may be acquittal but who will compensate for those lost years in jail? Their lives are completely ruined. That is the situation.

Sir, so I urge upon the Government to keep this investigation agency as independent as possible. If that is not done, then there is no meaning in making any kind of enactment in this regard.

What is justice? If justice is not dispensed on time, then it is said that justice delayed is justice denied. We have to keep this in mind. I urge upon the Government not to interfere in the work of the investigating agency. If the Government does not allow them to work freely, then they will be doing a kind of injustice to the people. With these words, I conclude. Thank you.

माननीय अध्यक्ष : श्री विष्णु दयाल राम । विष्णु दयाल राम जी फॉर्मर डी.जी. रहे हैं ।

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : महोदय, आपने मुझे नेशनल इनवेस्टिगेटिंग एजेंसी एक्ट, 2008 में प्रस्तावित संशोधन के पक्ष में बोलने का अवसर प्रदान किया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

मैं आदरणीय गृह मंत्री श्री अमित शाह जी का, आदरणीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का भी आभारी हूँ, क्योंकि उन्होंने एक स्पष्ट नीति की घोषणा की है – आतंकवाद के विरुद्ध जीरो टॉलरेंस की। यह देश आतंकवाद का दश वर्षों से झेल रहा था। वर्ष 2008 पहला वर्ष हुआ, जब एनआईए का गठन हुआ। एनआईए की परिधि में देश की अखण्डता, सम्प्रभुता और सुरक्षा से सम्बन्धित घटनाओं के अनुसंधान के लिए उसको प्राधिकृत किया गया। इसके पहले देश में कोई ऐसा एक्ट नहीं था कि जब अपराधी दूसरे देश में जाकर हमारे नागरिकों के विरुद्ध कोई अपराध करे या हमारे राष्ट्र के हितों के विरुद्ध कार्य करे, तो ऐसे अपराधी के विरुद्ध किसी प्रकार का कार्य हमारे देश में हो सके।

महोदय, मैं समझता हूँ कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण एक्ट बना है। संशोधन तो देशकाल, परिस्थिति और आवश्यकताओं के अनुसार होता है। कानून भी देशकाल, परिस्थिति और आवश्यकताओं के अनुसार बनता है। इससे पहले कि मैं इस संशोधन प्रस्ताव के सम्बन्ध में कुछ बातें कहूँ, हमारे बीच में आदरणीय मनीष तिवारी जी हैं, सबसे पहला और मैं समझता हूँ कि सबसे प्रभावकारी भाषण उन्होंने दिया। उन्होंने संविधान के आर्टिकल 14, 19 और 21 की चर्चा की और सही चर्चा की। मैं उसमें केवल एक शब्द जोड़ना चाहता हूँ कि नागरिकों को इन अनुच्छेदों के माध्यम से क्या अधिकार मिला, उसकी चर्चा तो उन्होंने विस्तार में की, लेकिन उस अधिकार पर किस तरह का रिस्ट्रिक्शन इंपोज किया गया है, इसके बारे में कुछ भी नहीं कहा।

महोदय, संविधान का प्रथम संशोधन जो हुआ, उसके द्वारा ही आर्टिकल 19 में जो अधिकार दिए गए हैं, उस पर रिस्ट्रिक्शन इंपोज किया गया। संविधान के 16वें संशोधन में हमारे देश की इंटिग्रिटी और सॉवरेनिटी के बारे में चर्चा की गई और उसे वर्ष 1992 में इनसर्ट किया गया। वर्ष 2008 में जो एक्ट बना, देश की अखण्डता और देश की सम्प्रभुता से सम्बन्धित जितने भी

अपराध होते हैं, उन अपराधों को अनुसंधानित करने का अधिकार वर्ष 2008 के अधिनियम के द्वारा एनआईए को दिया गया है।

हम सभी जानते हैं आतंकवाद किसी देश की परिधि में सीमित नहीं है। यह देश की परिधि से बाहर भी होता है इसलिए इसमें एक्सट्रा टेरिटोरियल जुरिसिडिक्शन की बात की गई है। इस पर किसी सदस्य ने आपत्ति नहीं की है, आपत्ति होनी भी नहीं चाहिए। इसमें जो अधिकार दिया गया है उसमें एक बात अहम है, दूसरे देशों में जहां इस तरह के कानून हैं, उन कानूनों में भी यह अधिकार दिया गया है, जैसे SAARC Convention, Suppression of Terrorism Act, 1993, International Convention for the Suppression of Financing of Terrorism, International Convention for the Suppression of Terrorists Bombings, the Suppression of Unlawful Acts against Safety of Maritime Navigation and Fixed Platforms on Continental Shelf Act, 2002 ऐसा नहीं है कि पहला देश है जहां एक्सट्रा टेरिटोरियल जुरिसिडिक्शन दे रहे हैं। हमारे नागरिक जो बाहर के देशों में रहते हैं, उनकी सुरक्षा और हितों की रक्षा करना हमारे देश का कर्तव्य है। उसी कर्तव्य के अनुपालन में एनआईए का संशोधन आया है। इसके अलावा सिर्फ दो और महत्वपूर्ण बिन्दु हैं जिसकी चर्चा माननीय सदस्यों ने की है, एक स्पेशल कोर्ट है, हम ज्यादा चर्चा शिड्युल के ऊपर करना चाहेंगे क्योंकि शिड्युल की चर्चा कम हुई है। जो शिड्युल में इन्सर्सन हो रहा है वह एक्ट से रिलेटेड हो रहा है। आर्म्स एक्ट है, एक्सप्लोसिव सब्सटेन्सिव एक्ट है, ट्रेफिक एक्ट है, एंटी-ट्रेफिंग एक्ट है, बहुत सारे एक्ट हैं। इसका इन्सर्सन इसलिए हुआ है, इसके अंतर्गत जो अपराध होते हैं उसको दूसरे कानूनों के साथ जोड़ कर इन्वेस्टिगेट न किया जाए, इसको सेपरेटली इन्वेस्टिगेट किया जाएगा, इसका इम्पोर्टेंस किसी भी आधार से कम नहीं है। इसमें काफी सशक्त प्रावधान किए गए हैं। इनके इन्सर्सन से किसी को कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए। अंत में समय अभाव को देखते हुए आपके आदेशानुसार समाप्त करता हूँ, बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI ASADUDDIN OWAISI (HYDERABAD) : Sir, I oppose the National Investigation Agency Bill, 2019. I will list out the various reasons for opposing this Bill.

Firstly, as a student of law, I was taught that criminal law is based on territorial jurisdiction. By bringing this Bill, you are extending the territorial jurisdiction. The concept of universal jurisdiction does apply only in cases of crime against humanity or genocide. The classic case is the case of PANACEA trial which was held in UK. That is why I feel that we, as a country, have not yet signed International Criminal Courts Statute. I want to know from the hon. Minister as to whether they are going to sign the International Criminal Courts Statute so that any dictator who has indulged in crimes against humanity or genocide will be tried. Till you sign that, we do not have that territorial jurisdiction. It is fine to say that you will do it.

Secondly, assuming that a terrorist offence takes place. You send an NIA officer there and say that our laws will prevail. They will not prevail because the local laws will prevail there. What powers are you giving to that NIA officer? For example, God forbid, something happens in the Indian Embassy of Afghanistan. Will the Afghans allow it? No. Even Nepal will not allow it. The reason behind this is that we do not have the diplomatic clout.

... * This is my opinion. Are you so afraid of US? I do not know. You love US so much. Good luck to you and Israel ! ...(*Interruptions*)

Here, this amendment talks about affecting the interests of India. What is that? Can you please define as to what is affecting the interests of India? In a Bill, it cannot be so vague. You say "affecting the interests of India". You are creating a device for yourself to even bring in some people who write a blog against your ideology and your Party.

Thirdly, in this Bill, you say "Special Court designated for an area or areas". Again, it is violating Article 14 of the Constitution because the notification has to be made, and you cannot make it for a specific case or area. It is violating the provision of equality. If you refer to the case of Anwar Ali Sarkar vs. The State of West Bengal, you will get to know why I am saying this.

My fourth point is this. Does the NIA have special investigative techniques? If yes, do they have the legislative approval and sanction? No. Now, in administrative and constitutional law, we follow the rule that any power is coupled with responsibility. May I know from the hon. Minister, the responsibility of the Government towards the victims? I can quote you numerous examples. Regarding Samjhauta blast case, the judge said that the NIA could not even produce the CCTV footage of the Delhi Railway Station. May I know from the hon. Minister whether the Government will issue a letter of

* Not recorded.

apology to the accused of Malegaon blast who were exonerated by the Courts of law?

In this Schedule, you have included the IT Act. Can he confirm to this House that the ISIS in Khorasan had issued a video with my photograph stating that I am a *Ghulam* of this Hindu Nation – whether that video is there or not? Please tell that. The reason why I am saying that is this. The hon. Minister quoted that Hyderabad is a den of terrorists. The ISIS in Khorasan issued a video with my photograph. So, who am I? Am I for the nation or for the terrorists? Let the Government reply to that.

Sir, will you appeal against the Mecca Masjid blast? Who killed those nine people which included a 11-year old Hafiz-e-Quran? I had seen his body. His head was in two pieces. I cannot still go to his house. Why are you not appealing? Do you have a firm resolve against terrorism? Why are you not appealing against the Mecca Masjid blast? Who is responsible for that? Where is the accountability? Who is responsible for those 66 people who died in Samjhauta blast? Why are you not appealing? Why are you not appealing against the Ajmer blast? These are all terrorist offences and I hope that the Government will reply to it. नरेटिव क्या हो गया है, अगर विक्टिम मुसलमान है और एक्यूज नॉन मुस्लिम है, तो आप कुछ नहीं करेंगे।

इसके साथ ही मैं इस बिल को अपोज करता हूँ।

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : माननीय अध्यक्ष, ओवैसी साहब ने दो-तीन बातें कही हैं, एक तो इजरायल के बारे में और एक यूएस के बारे में, दोनों सॉवरन कंट्रीज़ हैं। इसके बारे में रूल 352 के 7 में कहा गया है – “A Member cannot use treasonable, seditious and defamatory words.”

माननीय अध्यक्ष : यह प्वाइंट बहुत लंबा है। मैंने पढ़ा है।

...(व्यवधान)

डॉ. निशिकान्त दुबे : माननीय सदस्य ने जितने केसेज़ के बारे में जिक्र किया है, वे केस भी ज्यूडिशियल स्कूटनी में है, मैम्बर इस तरह से रेज़ नहीं कर सकते हैं।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: मैं इसे देख लूंगा।

...(व्यवधान)

श्री असादुद्दीन ओवैसी : अगर प्राइम मिनिस्टर जाएंगे तो इनको ट्रम्प से जरूर मिलवा दीजिए, गले मिलवा दीजिए।...(व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): माननीय अध्यक्ष जी, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण (संशोधन) विधेयक, 2019 पर बोलने का मौका दिया।

आतंकवाद हिंदुस्तान की नहीं, पूरे वर्ल्ड की बहुत बड़ी समस्या है। अमेरिका जैसा देश भी आतंकवाद का दंश झेल चुका है। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी, गृह मंत्री जी, गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि एनआईए की शक्तियों को और मजबूत कर रहे हैं। अगर भारत के बाहर रहने वाले भारतीय मूल के लोगों पर कोई अटैक होता है, इसके लिए बिल का क्राइटेरिया बढ़ाया है।

अध्यक्ष महोदय, यह पूरा देश जानता है कि दो पूर्व प्रधान मंत्री आतंकवादियों के निशाने पर रहे और बेअंत सिंह जी जो पंजाब के पूर्व मुख्य मंत्री थे, हमारे सांसद भाई बिट्टू जी बोल रहे थे कि वे इनके दादाजी थे, उन्होंने पंजाब के अंदर आतंकवाद को खत्म करने के लिए अपने प्राण

न्यौछावर कर दिए। बेअंत सिंह जी का केस भी अभी चल रहा है। मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करूंगा कि इस प्रकार के केसेज को, हम लोग कानून बनाते हैं, आतंकवादियों को पकड़ते हैं और ये आतंकवादी पूरी जिन्दगी जेल की रोटियां खाते हैं, फिर उनमें से कई बरी हो जाते हैं, कई नहीं भी होते हैं, इसलिए एक सिस्टम होना चाहिए कि जिस कानून के तहत इनको पकड़ा जाए, उनका एक, दो, तीन, छः महीने, एक साल या दो साल के अंदर डिस्पोजल होना चाहिए। जो निर्दोष होंगे वे तो बरी हो जाएंगे, लेकिन जो दोषी हैं उनको जेल के अंदर डाला जाए, फांसी पर चढ़ाया जाए। जब तक ऐसा नहीं होगा तब तक ये आतंकवाद मिट नहीं सकता। मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने आतंकवादियों को करारा जवाब दिया। पुलवामा के बाद एयर स्ट्राइक और सर्जिकल स्ट्राइक हुए। आज आप देश में चाहे नार्थ ईस्ट जाएं या साउथ जाएं, हिन्दुस्तान के अंदर हर जगह देशभक्ति की धारा बह रही है। हर कोई कहता है कि मैं भारतीय हूँ, मेरा सीना चौड़ा हो गया है। मैं गृह मंत्री जी को भी धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने कश्मीर के अंदर जो नौजवान पत्थरबाजी कर रहे थे, कुछ अलगाववादी नेता, जिन्हें दुनिया भर की सिक््योरिटी पूर्ववर्ती सरकारों ने दी हुई थी, बहुत-सारा पैसा उनकी सिक््योरिटी में खर्च होता था, उसको वापस लिया जिसके कारण वे नेता डर के मारे कश्मीर के अंदर अपने घरों में दुबक गये और साथ-साथ वहां के नौजवान भी मुख्य धारा के अंदर आ गए।

अध्यक्ष महोदय, टाडा और पोटा की बात भी हुई, टाडा और पोटा के अंतर्गत कई दुर्दांत आतंकवादियों को पकड़ा गया और उन्हें फांसी पर लटकाया गया। आतंकवाद को खत्म करने में टाडा और पोटा की भी महत्वपूर्ण भूमिका है। इसके अंदर छोटे-मोटे दुरुपयोग भी हुए हैं, छोटे-मोटे दुरुपयोग तो होते ही रहते हैं। पार्टी के कई नेताओं को, जब वे सत्ता में थे, उनको जेल के अंदर डाला था। लेकिन, मैं इस बात का धन्यवाद दूंगा कि मोदी जी ने उस तरफ से एक को भी जेल में नहीं डाला। कम से कम जांच कराकर, इतने बड़े-बड़े घोटाले हुए, कहा चले गए वे घोटाले?
...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, अक्षरधाम और हमारी पार्लियामेंट पर भी अटैक हुए, आप इनके दुस्साहस देखिए, मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि वे अजहर मसूद को अंतर्राष्ट्रीय आंतकवाद घोषित कराएंगे। यह विश्वास पूरी दुनिया को है। एनआई द्वारा जितने भी केस हैंडल किये हैं, उनमें से 95 प्रतिशत केसेज के अंदर सजा कराई।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए। अब दूसरे माननीय सदस्य बोलेंगे।

SHRI K. SUBBARAYAN (TIRUPPUR) : Thank you, Speaker Sir, for the opportunity given by you. I will conclude my speech within two minutes. At the outset, I oppose the Bill further to amend the National Investigation Agency Act, 2008. I am forced to suspect the motive of the Government in bringing this amendment. The proposed amendments are aimed at attacking and scuttling any democratic struggle. If enacted into a law, this will be used to intimidate, threaten and victimize the persons and organizations who fight in a democratic manner. Our experience of the last five years and few months now only augment our fear that this amendment only seeks to empower the National Investigation Agency to unleash institutionalized terrorism against dissenting voices. Therefore, I oppose this Bill. Thank you.

श्रीमती मीनाक्षी लेखी (नई दिल्ली) : अध्यक्ष जी बहुत-बहुत धन्यवाद, एक वो है जो वायदा करके भुला देते हैं और एक हम हैं जो उनके वायदों को भी निभा देते हैं। अब आप पूछेंगे कि मैंने यह बात क्यों कही? तो मैं चिदम्बरम जी का भाषण पढ़ना चाहती हूँ और उनके भाषण में, जब वह एन.आई.ए. बिल लेकर आए थे तो उन्होंने कहा था:

“There are no extraordinary provisions and there are no unusual provisions. I have explained broad features of the NIA. I would respectfully request all sections of the House to support the NIA . Let us allow this Bill to be passed. I know, there may be reservations about one clause or another clause but this is the time to demonstrate to the country that despite our reservation, we are all united. Let us pass the Bill. If in the working of the Bill, we find there are any deficiencies, then we will meet again. ”

Unfortunately, he could not be in the House and we could not meet. So, I am here to complete that job, which is that the lacunae, which were found in the Bill need to be completed. Those lacunae are in the administration of justice.

बिट्टू जी ने बात कही उनके परिवार में शहादत हुई। हमारे पूर्व प्रधान मंत्री जी की शहादत हुई, हमारे एक संसद सदस्य मनीष जी के पिताजी की शहादत हुई और उन सब शहदतों से कांग्रेस पार्टी ने कुछ सीख ली और तय किया कि एन.आई.ए. बिल आना चाहिए because nature of terrorism has changed. Nature of terrorism is no longer restricted to the jurisdiction where the crimes are committed. When the objection by Mr. Owaisi

was taken on the jurisdictional issue, I have to tell him that when IPC and CrPC were brought in in 1900 or so, at that time, there was no internet; at that time, the global movement was low; and at that point in time, the natures of crime were very different. So, criminal jurisdiction had a different point of view altogether. Today, crimes are cutting across nations; crimes are cutting across States; nature of crime has changed; planning is happening somewhere else and execution is happening somewhere else. Third is a transitional route. We are not just a global village but we are a global hub. In that global hub, we get into the problems, which are faced by other countries. I was just thinking about Sri Lanka bomb blast.

So, this particular Amendment and these particular enactments are with a view to support the UN Conferences on anti-terrorist activities. UN Security Council in Samjhauta Express blasts was talked about by Mr. Owaisi. I want to inform him that in that case there were three narcoanalysis of Nagori in which admission to the contrary has happened. Whatever has happened in so-called cases is because of poor and bad investigation. To strengthen investigation, to train the officers is what we need to do.

It is surprising that people, who have suffered due to terrorism in this country, are Members in this House and they are opposing a Bill like this. One objection, which was taken is the rule of law. Unfortunately, the Member, who had talked about the rule of law, is not present here. I have to inform him that the rule of law is prescribed by rules. When you are creating special courts,

you are working under the rules. The power of the courts has not been taken away. In fact, the Judiciary has been brought in and the Chief Justice of a High Court is the appointing authority. By doing that, when you designate a court, you take away the problems of nominating particular Judges by name. Those notifications delay the prosecution of cases, and that delay in prosecution gets to be tackled by these amendments. Bittu-ji's objection was that ' इतने साल केस चलते रहते हैं उसी की वजह से तकलीफ है ।' To handle that, this particular Amendment, which is necessary, has been brought in.

We all understand independence of Judiciary. Independence of Judiciary is ensured. Independency of Parliament, the Legislature, and the independence of Judiciary is very much part of this. This Act, in no way, hinders that.

There are four such courts, which have to be appointed at Guwahati, Kochi, Kolkata and Delhi. This particular aspect was told to West Bengal Government. Mr. Kalyan Banerjee is not here, but I want to inform him that his Government's role, while in the DG's case, was positive but in this particular case, the Government of West Bengal has not been cooperating in assigning this task of ensuring that there is a court, which is assigned as an NIA court.

15.00 hrs

The word 'cyber terrorism' has been imported from Section 66(f) and a couple of Members talked about that. जब ओवैसी जी ने कहा है कि मेरे बारे में एक विडिया खोरसान में आईसीस ने चलाया कि मैं एक हिन्दुस्तानी हुकूमत का गुलाम हूं, आप बताइए कि आज की तारीख में उसको कौन-सी एजेंसी हैंडल कर सकती है, उसे कोई एजेंसी हैंडल नहीं कर सकती, इसलिए यह अमेंडमेंट चाहिए।

If this amendment is not there, such videos or such issues will come. People from Kerala, so many of them visited ISIS, are involved in terrorism activities outside the country. Under which law, will you prosecute them? Under which law, will you investigate them? Under which law, will you cooperate with the external agencies of other countries? For doing all that, this gap needs to be filled. And for filling that gap and fulfilling the interests, which Mr. Chidambaram expressed at that time, this particular amendment has been brought in.

Now, coming to deletion of sub-sections 3,4,5,6 and 7 of Section 11 which is regarding the appointment of judges, this particular aspect was also brought in by Mr. Manish Tewari. I need to tell him that if a particular Court is assigned as a NIA Court, then these particular enactments become irrelevant and obscure. For that reason, these are unnecessary sections and that is why this amendment has happened.

The prosecutor's training was also brought in by Mr. Banerjee. I must tell him that the Bhopal Judicial Academy is not only dealing with training of judges but also it is dealing with the training of prosecutors as well.

Intervention in State's jurisdiction was what Mr. Mahtab brought in. Now, I must tell him, as I have already stated, if the nature of crime is different, the State Government ...(*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR) : Let the Minister to reply. You have not been nominated by the Minister. ...(*Interruptions*)

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : अध्यक्ष जी, मुझे अपने भाषण में, जिन विषयों को लाया गया है, उनको डील करने का अधिकार है या नहीं।

माननीय अध्यक्ष : अधिकार है।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : अध्यक्ष जी, यह ऑब्जेक्शन क्या ले रहे हैं?

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : The Minister may comment. ...(*Interruptions*)

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : अध्यक्ष जी, मिनिस्टर मेरे भाषण पर भी कमेंट करेंगे। It only shows I was listening to all of you very carefully. I was not sleeping. ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप उनका जवाब न दें।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : भर्तृहरि महताब जी ने ज्यूरिडिक्शन की बात की है। I have already stated that the nature of crime has changed and since the nature of crime has changed, the State police is not equipped to deal with those aspects. It is for this reason, this amendment has happened. ...(*Interruptions*)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Is the DGP not an Investigating Officer?...(*Interruptions*)

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI : The DGP is not an Investigating Officer. He is only an administrative head. Mr. Mahtab, what are you saying?
 ...(*Interruptions*)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : You are understanding my point that is why you are saying this. My point of contention here is this. You are informing the DGP when you are going to investigate. Why are you not involving him in investigation?

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI : No.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : You cannot say 'no'. You have no authority to say this. I have asked the Government. I have repeatedly asked the Government: "You consider that." ...(*Interruptions*)

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI : I will say why I am saying this because I am a trained lawyer. ...(*Interruptions*) Mr. Mahtab...

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, नाम लेकर न पुकारें।

माननीय सदस्य, आपस में डिबेट करने के लिए सदन नहीं है। आप मुझे संबोधित करें।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : अध्यक्ष जी, जब आईपीसी के तहत क्राइम होता है और अरेस्ट वारंट अगर सीआरपीसी में निकाला जाता है, उसमें भी इंटरस्टेट क्राइम्स हो सकते हैं कि किसी ने दिल्ली में क्राइम किया और उत्तर प्रदेश में भाग गया तो उसके लिए कानून है कि उत्तर प्रदेश पुलिस में यहां का इन्वेस्टिगेटिंग ऑफिसर जाएगा, वारेन्ट्स के साथ जाएगा, लोकल पुलिस को इंफॉर्म करेगा। उसको यहां प्रोड्यूस करेगा। यानी इंटरस्टेट के अंदर भी एग्जिस्टिंग जो बेसिक क्रिमिनल लॉ है, उसके तहत भी इन्वेस्टिगेशन से लेकर अरेस्ट का प्रावधान है। इसलिए इन्वेस्टिगेटिंग ऑफिसर की क्या सक्रिय भूमिका होगी, वह यह कानून बता रहा है। This law is

giving NIA officers the same powers as that of a police officer. Under those powers, the officer is allowed to investigate the matter wherever the crime may have happened. Now, I have given some examples as to why registration of case is important. If the crimes have happened in Syria or in Sri Lanka or in Bangladesh, what is the provision under which the Indian Courts or the Indian Judicial system will act? The first and the foremost is the registration of a case. Till these gaps are filled, the registration cannot happen and till registration of case happens, the evidence cannot be collected and till the evidence is collected, the persons cannot be prosecuted.

This is the first step under which registration of case becomes imperative and thus prosecution. ट्रांसफर होता है या कुछ होता है, to maintain the continuity of prosecution, the courts have been designated, rather than people, by notification. उन्होंने जो बात एग्जिस्टिंग सेशन जज के बारे में कही थी कि उन पर आलरेडी बहुत बर्डन होता है और यदि ये काम भी उन्हें दिए जाएंगे, तो ये सब करना उनके लिए संभव नहीं होगा।...(*Interruptions*) Let me complete.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्या, आप चेयर को संबोधित करें।

...(व्यवधान)

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI : So, the designation of a court helps in maintaining the continuity of prosecution even if people get transferred or go to some other jurisdiction. It is all meant for expeditious disposal.

Mr. Raja commented about communalisation of the Act. Let me explain to him, I can take him back to what Mr. Chidambaram said. I am quoting

Mr. Chidambaram – 'कि वह जो था, वह कम्युनल लॉ था, यह सैक्युलर लॉ है, यह तो नहीं कहोगे। ऐसी उम्मीद करता हूँ कि आपने देश का बहुत नुकसान किया है।' What I am trying to say is this. This particular enactment is actually a secular enactment. It is not defining the religion of a terrorist or the religion of a criminal. In fact, in practical side of its jurisdiction, Left Wing terrorism, terrorism in North East and all these things have been handled in a pretty much exemplary way. चलते-चलते एक बात, I just want to point out that आलरेडी 8 चीजें लिस्टेड थीं। इन 8 चीजों के अंदर 4 चीजें और इम्पोर्ट की गई हैं। वे चार चीजें हैं Section 66F of the IT Act, the Explosive Substances Act क्योंकि जब टैरोरिज्म के केसेज इन्वेस्टीगेट करते हैं, तो बम या इस तरह का मैटीरियल उनके पास होता है, जिसका अधिकार राज्य सरकार के पास होता है, इनके पास नहीं होता है इसलिए इस चीज को इम्पोर्ट करना जरूरी था। Trafficking of women and drug trafficking, हम लोग गोल्डन क्रिसेंट और गोल्डन ट्राईएंगल के बिलकुल बीच में बैठे हैं, जहां सबसे ज्यादा स्मगलिंग होती है, ह्यूमन ट्रेफिकिंग भी होती है, इसलिए उससे डील करने के लिए Sections 370 and 370A of the Indian Penal Code have been brought in. अलग-अलग तरीके की बंदूकें AK-47 वगैरह हैं, इन्हें आर्म्स एक्ट के अंदर इम्पोर्ट किया गया है और जो प्रोहेबिटेड आर्म्स हैं, उनका बोर तक डिफाइन करके शेड्यूल में डाला गया है, जो एंटी हाईजैकिंग या एटोमिक एनर्जी आदि से संबंधित हैं।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्या, आप चेयर को संबोधित कीजिए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्या, आप उनको उत्तर क्यों दे रही हैं?

...(व्यवधान)

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : माननीय अध्यक्ष जी, NIA has a pan-India presence in which 272 cases were registered. Judgements have been pronounced in 51 cases out of which conviction was secured in 46 cases. Overall, the conviction rate is more than 90 per cent. NIA has secured conviction of five Indian Mujahideen (IM) senior operatives including Yasin Bhatkal who has been awarded capital punishment for the twin blasts in Dilsukhnagar, Hyderabad and serial bomb blasts at Bodh Gaya. बातें कहते समय इन्हें पता होना चाहिए कि जिन 12 लोगों को पकड़ा गया और जिन पर जम्मू-कश्मीर में छः केस तय किए गए, उसमें हाफिज़ मुहम्मद सईद, एलईटी ऑपरेटिव, सैयद सलाउद्दीन, हैड आफ हिज्बुल मुजाहिदीन, यासीन मलिक, चीफ आफ जेकेएलएफ, शब्बीर शाह, सैपेरटिस्ट, आसिया अंद्राबी, चेयरपर्सन ऑफ दुखतरन-ए-मिल्लत, मसरते आलम, इन सबके खिलाफ कार्रवाई करने से इनकी टैरिस्ट फंडिंग को कम किया गया है और इसलिए यह आवश्यक है कि एक तरफ धर्म को न जोड़ा जाए, लेकिन धर्म को जोड़कर जिस तरह की हरकतें पूर्व में हुई हैं, वे आपके सामने हैं। आपको यह भी जानकारी है कि उन्होंने कहा था कि *accused is not guilty till proven guilty*.

महोदय, मैं आखिरी बात कहना चाहती हूँ कि *The person is not guilty till proven*. साध्वी प्रज्ञा जी के लिए किस-किस तरह की बातें कर रहे थे और जो पेंडिंग केसेज हैं, जो खत्म केसेज हैं, उनके लिए वे किस-किस तरह की बातें कर रहे थे।

डॉ. फारूख अब्दुल्ला (श्रीनगर) : माननीय अध्यक्ष जी, आप जानते हैं कि हमारे स्टेट में कितना टेररिज्म है।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप बाद में मंत्री जी से क्लैरिफिकेशन माँग लीजिएगा। गृह मंत्री जी सक्षम हैं।

...(व्यवधान)

डॉ. फारूख अब्दुल्ला : इससे पहले कि गृह मंत्री जी बोलें, हमारे एक मेम्बर को भी थोड़ा बोलने दीजिए।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, मैं आपको क्लैरिफिकेशन के लिए एक मिनट का मौका दे दूँगा।

...(व्यवधान)

श्री अमित शाह : फारूख साहब, आप क्या गुजारिश करना चाहते हैं? ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपके बोलने के बाद इनको क्लैरिफिकेशन का मौका देंगे।

डॉ. फारूख अब्दुल्ला : इनको बोलने दीजिए क्योंकि आप जानते हैं कि हमारा स्टेट टेररिज्म में कितना इनवॉल्व्ड है।...(व्यवधान) हमारे एक वर्कर को गोली मारने की कोशिश की गई, लेकिन बेचारा एक पुलिस वाला उसमें घायल हो गया। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, मैं गृह मंत्री जी को बोलने के लिए कह चुका हूँ। मंत्री जी के बोलने के बाद मैं क्लैरिफिकेशन कराने के लिए कहूँगा।

...(व्यवधान)

गृह मंत्री (श्री अमित शाह) : माननीय अध्यक्ष महोदय, जवाब तो हमारे एमओएस किशन रेड्डी जी देंगे, मगर चर्चा में कुछ चीजें आई हैं, आपके माध्यम से सदन के सदस्यों के लिए और देश की जनता के लिए मुझे लगता है कि उसे मेरे स्तर से स्पष्ट करना जरूरी है।

सबसे पहले बहुत-से सदस्यों ने कहा कि इसका मिसयूज होगा, ये होगा, वो होगा आदि। कुछ धर्मों के नाम भी दिये गये, कुछ ऑर्गेनाइजेशंस के नाम भी दिये गये। मैं सबसे पहले सदन को आश्चस्त करना चाहता हूँ कि नरेन्द्र मोदी सरकार की इस कानून को मिसयूज करने की न कोई इच्छा है, न मंशा है, न ऐसा हम कभी होने देंगे। इस कानून का 'शुद्ध रूप से' उपयोग आतंकवाद को खत्म करने के लिए ही किया जाएगा। मगर उसको खत्म करते वक्त हम यह भी नहीं देखेंगे कि यह किस धर्म के व्यक्ति ने किया है। ये दोनों चीजें स्पष्ट होनी चाहिए। जो कोई भी इसके दायरे में आएगा, जो कोई भी इस कानून की जद में गुनाह करेगा, उसको नसीहत देने का काम यह कानून करेगा। मैं सदन को यह आश्चस्त करना चाहता हूँ।

दूसरी बात, काफी सदस्यों ने कहा कि 'पोटा' को रिपील करना पड़ा, 'टाडा' को रिपील करना पड़ा क्योंकि इनका मिसयूज हुआ था। मैं रिकॉर्ड क्लीयर करना चाहता हूँ कि 'पोटा' को मिसयूज के कारण रिपील नहीं किया गया था, बल्कि 'पोटा' को वोट बैंक बचाने के लिए रिपील किया गया था। 'पोटा' का कोई मिसयूज नहीं हुआ, मैं स्पष्ट करना चाहता हूँ। 'पोटा' एक कानून था, जो देश को आतंकवाद से बचाता था, 'पोटा' एक कानून था, जो देश की सीमाओं की सुरक्षा करता था, 'पोटा' एक कानून था, जो आतंकवादियों के जेहन में भय पैदा करता था। जो इसके खिलाफ काम करते थे, उनको जेल की सलाखों के पीछे ले जाता था और फाँसी के तख्ते पर चढ़ाता था। उस कानून को वर्ष 2004 में यूपीए सरकार के आने के बाद पहली कैबिनेट के पहले प्रस्ताव में रिपील किया गया था।...(व्यवधान) मैं मानता हूँ कि यह एक राजनीतिक कदम था। हमें कोई आपत्ति नहीं है। राजनीतिक कदम उठाइए, परन्तु संसद के सदन का उपयोग तो राजनीति के

लिए न कीजिए। ... (व्यवधान) आप ऐसा कहेंगे कि 'पोटा' का मिसयूज हुआ था और जो पकड़े गए, इस धर्म के कितने गए, ओवैसी साहब ने कहा कि मुसलमानों पर कार्रवाई होती थी। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय गृह मंत्री जी के अलावा कुछ रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

... (व्यवधान) *

श्री अमित शाह : मैं कांग्रेस के सदन के नेता को कहना चाहता हूँ कि हमने रिपील नहीं किया था। वह एक्सप्लानेशन ही पॉलिटिकल था। ... (व्यवधान) जब ये बोल रहे थे, तो हम इस तरह की बहस नहीं कर रहे थे। अध्यक्ष जी, मुझे आपका संरक्षण चाहिए। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: गृह मंत्री जी, आप सक्षम हैं।

... (व्यवधान)

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, MINISTER OF COAL AND MINISTER OF MINES (SHRI PRALHAD JOSHI) : When the entire discussion

was held, there was absolutely no interruption from this side. Now, it is your turn. Please listen to him. The hon. Home Minister is replying. ... (Interruptions)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : I want to listen with rapt attention.

... (Interruptions)

SHRI PRALHAD JOSHI : With rapt attention, you are trying to disturb him. I am telling you that it is unfair. I am only appealing to you. This is a very important enactment that we are bringing. Kindly listen very patiently. If you have got any clarification, you will have ample opportunities for that.

... (Interruptions)

* Not recorded.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : I want to get enlightened by the hon. Minister. ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मैंने पूर्व में भी स्पष्ट किया था। पूर्व में भी व्यवस्था न होने के बाद भी जब कश्मीर के विषय पर चर्चा हो रही थी, तो माननीय मंत्री जी से मैंने आप सबका क्लैरिफिकेशन कराया था। मैं सभी सदस्यों को सदन के अंदर पर्याप्त मौका देता हूँ। मैं सरकार से भी यह अपेक्षा करता हूँ कि हर सदस्य का क्लैरिफिकेशन सरकार करे। माननीय गृह मंत्री जी अपनी बात रख रहे हैं। अगर किसी माननीय सदस्य को कोई क्लैरिफिकेशन चाहिए तो आप टेबल पर कागज़ भेजिये। अगर आवश्यकता होगी और विषय ऐसा होगा, तो निश्चित रूप से मैं आप सबका सरकार से क्लैरिफिकेशन कराऊंगा। माननीय गृह मंत्री जी, अब आप बोलिये।

श्री अमित शाह : माननीय अध्यक्ष जी, मैंने जो कहा, उसके समर्थन में मैं कुछ और कहना चाहता हूँ। पोटा को रिपील करना उचित कदम नहीं था, ऐसा मेरा आज भी मानना है। न केवल मेरा, बल्कि ढेर सारी सुरक्षा एजेंसियों के अंदर सालों तक सर्विस करने वाले अफसरों को भी यह मानना है कि पोटा को रिपील करना ठीक नहीं था। इसके परिणाम क्या हुए? वर्ष 2004 से वर्ष 2008 तक देश में आतंकवाद इतना बढ़ा, इतना बढ़ा, इतना बढ़ा, कि जिस एनआईए को आज हम और ताकत देने जा रहे हैं, वह यूपीए सरकार को ही लेकर आनी पड़ी। देश के अंदर स्थिति काबू में नहीं रही। जब मुंबई के अंदर बम ब्लास्ट हुए, घंटों तक आतंकवादी अपना तांडव दिखाते रहे, तब जाकर एनआईए लाने का फैसला हुआ। अगर पोटा न हटाया जाता तो देश के अंदर वह आतंकवाद की स्थिति न होती, शायद मुंबई ब्लास्ट भी न होता।

माननीय अध्यक्ष जी, इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि जब हम कोई भी कमेंट करते हैं तो देश की जनता इस सदन के बारे में क्या सोचती है, सदन के सदस्यों के बारे में क्या सोचती है, सदन 'एज ए होल' का इंप्रेशन दुनिया में फैल रहा है, हम देश की जनता के मन में क्या संदेश दे रहे हैं, इन सब बातों को सोचकर बोलना चाहिए, सिर्फ कोरी पॉलिटिक्स करने के लिए नहीं बोलना चाहिए। ओवैसी साहब ने कहा मुसलमानों पर कार्रवाई होती है, हिंदुओं पर नहीं होती। ओवैसी

साहब को मालूम नहीं है कि जब एक तमिल ऑर्गनाइज़ेशन टैरिज़म करती थी, तब भी कसकर कार्रवाई होती थी। किसी ने किसी का धर्म नहीं देखा है, न देखना चाहिए, मगर जब हम यहां खड़े होकर इतने गंभीर मसले पर अपनी तकरीर देते हैं, अपना भाषण देते हैं तो हमें यह भी सोचना चाहिए कि इसके दूरगामी असर होते हैं। इससे टैरिस्ट्स का मोराल भी बढ़ता है। टैरिस्ट्स को काबू में रखने के लिए एजेंसी को और ताकत देने की बात हो और सदन एकमत न हो, इससे आतंकवाद फैलाने वालों का मनोबल बढ़ता है। मेरी सभी दलों के लोगों से यह अपील है कि यह कानून देश के टैरिज़म को टैकल करने के लिए, हमारी एजेंसियों को और ताकत देने के लिए है। कल यदि कोई हमारे दूतावास को उड़ा देगा तो एनआईए कैसे जांच करेगा?

माननीय अध्यक्ष जी, ये सारे प्रश्न खड़े हुए हैं। लंका में हमारे लोग मारे गए, बांग्लादेश में हमारे लोग मारे गए, हमारी एजेंसी के पास वहां जाकर जांच करने का कानूनी अधिकार नहीं है। हम अपनी एजेंसीज को वह कानूनी अधिकार देने के लिए यह बिल लेकर आए हैं। ... (व्यवधान) इस पर टिप्पणी करने की जगह अगर पुराने खाके और पुराने हिसाब निकालने हैं तो आप अध्यक्ष जी से समय मांग लीजिए, और मन खोलकर चर्चा कीजिए, मैं भी चर्चा करने के लिए तैयार हूँ। ... (व्यवधान) जहां तक एनआईए को और ताकत देने का सवाल है, यह सदन एकमत रहे, एकजुट रहे, यह देश की जनता को संदेश देने के लिए भी ज़रूरी है, दुनिया को संदेश देने के लिए भी ज़रूरी है और सब से ज़्यादा आतंकवादियों को संदेश देने के लिए ज़रूरी है। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, फारूख साहब ने जम्मू कश्मीर का एक मसला उठाया है। उनकी पार्टी के एक मंत्री, एक रिटायर्ड जज साहब थे, वो किसी के घर गए थे, वहां फायरिंग हुई है, जिसमें एक सिविलियन पर्सनल को थोड़ी चोट भी लगी है। फारूख साहब, मैं आपकी इस बात की, आपके इस कन्सर्न को नोट करता हूँ। तंत्र इस पर कार्रवाई कर रहा है और मुझे भरोसा है कि हम जल्द ही इसके मूल तक पहुंचेंगे और कठोर से कठोर कार्रवाई करेंगे।

माननीय अध्यक्ष : माननीय गृह राज्य मंत्री जी।

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी. किशन रेड्डी) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, सभी पार्टियों ने इस चर्चा में भाग लिया है। मैं सबसे पहले सभी सांसद महानुभावों को इसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ।

अध्यक्ष जी, हमारी सरकार आतंकवाद के खिलाफ है। देश को आतंकवाद से बचाने के लिए हम यह एक्ट लेकर आए हैं।

इसमें संसद की जिम्मेदारी बनती है और सरकार की भी जिम्मेदारी बनती है। इसलिए हम यह एक्ट लाए हैं। आदरणीय सांसद श्री मनीष तिवारी जी ने सिविल लिबर्टी के बारे में, प्रजातंत्र के बारे में, डेमोक्रेसी के बारे में फ्री एण्ड फेयर प्रोसिक्यूशन के बारे में बताया। मैं आश्चर्य दिलाना चाहता हूँ और अभी हमारे आदरणीय होम मिनिस्टर साहब ने आपके सामने बताया भी है। फेडरल सिस्टम की कोई प्रॉब्लम नहीं है। मैं आपके द्वारा संसद को बताना चाहता हूँ कि स्टेट की जितनी भी पुलिस एजेंसीज हैं और हमारी एनआईए एजेंसी है, सब मिल-जुलकर काम करें। इसमें कोई भेदभाव नहीं है। It has been provided in our Constitution. There exists well-established interagency intelligence dissemination platform for terrorism related acts and intelligence inputs. The Multi Agency Centre (MAC) has been strengthened and reorganised and enabled to function 24x7 basis with real time collection and sharing of intelligence with intelligence agencies of State which ensures sharing of information between State and Central agencies and Subsidiary Multi-Agency Centres (SMACs) mostly in State capitals and connected to MAC.

स्टेट और सेंटर के साथ हमारी एन.आई.ए. का लगातार तालमेल है। कोई प्रॉब्लम नहीं है। हम स्टेट में कोई दखल नहीं देंगे। स्टेट पुलिस और स्टेट गवर्नमेंट द्वारा टेरेरिज्म के विषय पर मिल-जुलकर काम करेंगे। संसद में बैठकर स्टेट और सेंट्रल के भेदभाव की बात नहीं करनी चाहिए।

अध्यक्ष जी, इण्टरनेशनल कार्यवाही के बारे आपको क्या अधिकार है, कैसे आप विदेश में जाकर करेंगे? संसद में कुछ लोग बोले कि पाकिस्तान में जाकर कैसे कार्यवाही करेंगे? पाकिस्तान के साथ कैसी इन्वेस्टीगेशन करनी चाहिए, हम यह पुलवामा और पठानकोट के बाद बता चुके हैं। हमारी नरेन्द्र मोदी सरकार पाकिस्तान के साथ कैसी इन्वेस्टीगेशन करती है, यह हम बता चुके हैं।

अब मैं दूसरे देशों की बात कर रहा हूँ। There is a SAARC Convention (Suppression of Terrorism) Act, 1993, which provides for extra territorial jurisdiction for investigation of terrorism offences. The Act is appended to the Schedule to the NIA Act.

जो आपने एक्ट बनाया है, कांग्रेस सरकार ने जो एक्ट बनाया है, इसको भी सार्क के साथ जोड़ा है। विदेश में जाकर कार्यवाही करने को एक्टिव नहीं थे, लेकिन अब हमें कुछ करना चाहिए। जब सरकार ने एक्ट बनाया तो उसमें जो इश्यूज हैं, मैं उनको बताता हूँ। The Acts which are appended to the Schedule to the NIA Act are the Atomic Energy Act, 1962, the Unlawful Activities (Prevention) Act, 1967, the Anti-Hijacking Act, 1982, the Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Civil Aviation Act, 1982, the SAARC Convention (Suppression of Terrorism) Act, 1993, the Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Maritime Navigation and Fixed Platforms on Continental Shelf Act, 2002 and the Weapons of Mass Destruction and their Delivery Systems (Prohibition of Unlawful Activities) Act, 2005. So, anything that is waging war against our country is looked through this Act. बहुत कुछ ऐसा है, जिसमें आपकी सरकार के समय में ठीक तरह से काम नहीं हुआ है। इसलिए हम एन.आई.ए. Act को अमेण्डमेंट के साथ ठीक तरह से लाना चाहते हैं।

अध्यक्ष जी, अभी कोर्ट के बारे में भी बात की गई है। विदेशों के बारे में बोलते हैं, इसमें अन्य 2-3 एक्ट हैं, मैं उनके बारे में बताना चाहता हूँ। *The International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings also provides for extra territorial jurisdiction. This is an international Act. Then, there is the Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Maritime Navigation and Fixed Platforms on Continental Shelf Act, 2002.* यह इंटरनेशनल एक्ट है।

इसके अंदर भी विदेशों के साथ समझौता करते हैं। समय-समय पर जिस देश में जो भी इंसिडेंट होते हैं, उस देश के साथ बात कर सकते हैं। आज जितने भी देश हैं, वे टेररिज्म को सपोर्ट नहीं करते हैं। कुछ लोग टेररिज्म के बारे में, हिन्दू-मुस्लिम के बारे में बोलते रहते हैं। आदरणीय डीएमके सांसद श्री राजा जी ने हिन्दू-मुस्लिम के बारे में बोला है। टेररिज्म का कोई मजहब नहीं है, टेररिज्म का कोई रिलीजन नहीं है, टेररिज्म की कोई कास्ट नहीं है, टेररिज्म का कोई रीजन नहीं है। टेररिज्म, टेररिज्म है। यह ह्यूमैनिटी के खिलाफ है। यह कोई जेंडर भी नहीं है, इसीलिए टेररिज्म के खिलाफ लड़ना सारी दुनिया की जिम्मेदारी है, सांसदों की जिम्मेदारी है, राजनीतिक पार्टियों की जिम्मेदारी है, हमारी सरकार की जिम्मेदारी है, क्योंकि यह चौकीदार की सरकार है और देश की रक्षा के लिए हमारे चौकीदार सदा आगे रहेंगे।

अध्यक्ष जी, अभी ह्यूमन ट्रेफिकिंग की बात की गई है। जो स्टेट गवर्नमेंट्स के अंदर होते हैं, उनकी स्टेट टेरिटरी में होते हैं, उसमें ये नहीं आते हैं। जो इंटर स्टेट के इशूज होते हैं, उसमें स्टेट गवर्नमेंट से बातचीत करके हम ह्यूमन ट्रेफिकिंग का इशू लेते हैं। इसलिए इसमें कोई प्रॉब्लम नहीं है। जो इंटर स्टेट हो, इंटरनेशनल भी हो, इस विषय पर एनआईए को इसमें अधिकार दिया गया है। एनआईए रेगुलरली, जिस भी केस के अंदर इन्वेस्टिगेशन करना चाहती है, जिस स्टेट में आतंकवाद की गतिविधि हुई है, उस स्टेट के चीफ सेक्रेट्री को चिट्ठी लिखते हैं। उस स्टेट के डीजीपी को चिट्ठी लिखते हैं। उस स्टेट के इंटेलेजेंस चीफ को चिट्ठी लिखते हैं कि आपके पास जो

इसका विषय है, उसे हमें दीजिए, उसके बाद हम भी आना चाहते हैं। वैसी बातचीत करके अंडरस्टैंडिंग के साथ, उस स्टेट में जाकर एनआईए आतंकवाद के विषय पर इन्वेस्टीगेट करती है। ऐसी एक अंडरस्टैंडिंग चल रही है, जो आप लोगों को मालूम नहीं है। आपके स्टेट्स के जितने भी डीजीपीज़ हैं, उनसे बात करिए, किसी भी डीजीपी के साथ ऐसी प्रॉब्लम नहीं है, स्टेट के साथ कोई प्रॉब्लम नहीं है। एनआईए मिलजुलकर काम करने वाली एक संस्था है।

अध्यक्ष जी, मैं केसेज़ के बारे में बोलना चाहता हूँ कि 90 परसेंट कैसे कैसे हो गए। अभी तक 272 केसेज़ में एनआईए ने एफआईआर दर्ज करके इन्वेस्टिगेशन शुरू किया है। उसमें से 51 केसेज़ में कोर्ट ने जजमेंट दिया है। 51 केसेज़ में से 46 केसेज़ में दोषी कनविक्ट हो गए हैं। मैंने इसके लिए 90 परसेंट बोला था। आदरणीय सुप्रिया सुले जी, जो जजमेंट्स हुए हैं, उनमें 90 परसेंट लोगों को कनविक्शन हुआ है, ऐसा मैं पहले बता चुका हूँ। दूसरी बात, 272 केसेज़ में से लगभग 199 केसेज़ में एनआईए ने चार्जशीट दाखिल की है, क्योंकि स्टेट गवर्नमेंट्स में, स्टेट पुलिस में बहुत अलग-अलग तरह के केसेज़ रहते हैं। उसमें ठीक तरह से काम नहीं होता है, इसीलिए हम इसे और मजबूती देना चाहते हैं। कन्विक्शन रेट 90 परसेंट कैसे हुआ, ये मैं बता चुका हूँ। दूसरी बात, मालेगांव केस भी उठाया गया है। स्पेशल पी.पी. रोहिणी जी ने स्टेटमेंट भी दिया है।

The SLP is pending in hon. Supreme Court. Since the matter is *sub judice*, it will not be proper to comment. Secondly, the issue of judges has been raised. I would like to clarify that the appointment of judges of NIA Special Courts will continue to be done by the Chief Justice of the High Court concerned as is being done now. जैसा हो रहा है, फ्यूचर में भी वैसा ही होगा, उसमें कोई बदलाव नहीं है। The proposed amendments are for simplification and to avoid delay as our Government wants to make sure that the terrorists are punished

quickly in accordance with the legal provisions. The amendment will result in speedy investigation and prosecution that improves NIA's performance. दूसरा, स्टेट गवर्नमेंट के इशूज पर हायर कोर्ट्स क्या करते हैं, अनलॉफुल एक्टिविटीज का जो एक्ट है, उसके अंदर उस केसेज को प्रॉसीक्यूट करने के लिए स्टेट गवर्नमेंट को अधिकार दिया गया है। अनलॉफुल एक्टिविटीज, जो गवर्नमेंट ऑफ इंडिया का एक्ट है, उसके अंदर जितने भी केसेज हो सकते हैं, उन केसेज पर स्पेशल कोर्ट कॉन्स्टीट्यूट करके उनको स्पीड अप करना है, वह अधिकार देने का काम स्टेट गवर्नमेंट का है। स्टेट गवर्नमेंट के जो स्पेशल कोर्ट्स हैं, उसमें सेंट्रल गवर्नमेंट का कोई लेना-देना नहीं है।

दूसरे, यह सिर्फ अपने ही देश में नहीं है। फेडरल ब्यूरो ऑफ इन्वेस्टिगेशन है, उनका अपना सिस्टम है, उनका हमारे जैसे बहुत देशों के साथ समझौता है। वह जहां पर जा सकते हैं, तो वहां पर इंडिया भी जा सकता है। हम बातचीत करके आ सकते हैं। हम भी फ्लाइट से तुरंत उतरकर, जाकर इन्वेस्टिगेशन नहीं करते हैं। उसके पहले हमारे एम्बेसडर जाते हैं, बात करते हैं, क्या केस है यह देखकर, तुरंत जाते हैं। आप सब लोगों को मालूम है। आप सब बुद्धिजीवी लोग हैं। इसलिए एक सिस्टम है, सब देशों के साथ बातचीत करके उनकी अनुमति से इन्वेस्टिगेशन करते हैं, क्योंकि इंटरनेशनल लेवल और यूनाइटेड नेशन लेवल पर टेररिज्म के विषय पर एक एग्रीमेन्ट हुआ है। यह एक देश की समस्या नहीं है, यह ग्लोबल इश्यू है। इसके लिए सभी देशों के साथ एग्रीमेन्ट्स हैं, उस एग्रीमेन्ट्स के अंतर्गत काम होगा।

मैंने जवाब दिया है, कर्नाटक के बारे में, दाबभोलकर के बारे में और अन्य के बारे में भी बात की है। उधर कांग्रेस पार्टी के लोग बैठे हैं। हम भी चाहते हैं कि देश के अंदर किसी भी व्यक्ति की आतंकवाद के कारण हत्या नहीं होनी चाहिए। मैं सबसे पहले श्री रवनीत सिंह जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, उन्होंने अच्छी बात की है। उनके दिल को मालूम है, उनको दुख होता है। हमारी सेना काम करती है, पैरामिलिट्री, मिलिट्री, हमारी पुलिस के लोग और आम जनता की किसी

आतंकवादी के कारण किसी एक आदमी का भी बलिदान हो जाए, तो उसके परिवार को कितना दुख होता है, वह रवनीत सिंह जी को मालूम है। सभी लोगों को इसको समझना चाहिए कि इसमें राजनीति नहीं है। किसी मजहब का कोई संबंध नहीं है। इसीलिए यह काम होना चाहिए। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि असादुद्दीन ओवैसी साहब ने पाकिस्तान और इजराइल की बात की है। आपने इजराइल की बात की है।... (व्यवधान) इजराइल हो या कोई दूसरी और कंट्री हो, हमारे लिए सब एक ही है।... (व्यवधान) मैं यह बताना चाहता हूँ कि हिन्दू-मुस्लिम और इस आतंकवाद के विषय पर हमारा कोई नहीं है।... (व्यवधान) मैं जनरल बात कर रहा हूँ।... (व्यवधान) हमारे लिए चाहे पाकिस्तान हो या फिलिस्तीन हो... (व्यवधान)

श्री प्रहलाद जोशी : वह सुनना नहीं चाहते हैं। आपको सुनने की क्षमता रखनी चाहिए।... (व्यवधान)

श्री जी. किशन रेड्डी : अध्यक्ष जी, हमारी और हमारी सरकार के लिए चाहे पाकिस्तान हो या फिलिस्तीन हो... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आप उनका जवाब मत दीजिए।

... (व्यवधान)

श्री जी. किशन रेड्डी : अध्यक्ष जी, हमारे लिए चाहे फिलिस्तीन हो या इजराइल हो, हम दोनों देशों से दोस्ताना करते हैं, दोनों देशों के साथ मिल-जुलकर रहते हैं। किसी से हमारा कुछ भी नहीं है।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए। मैंने आपको मौका दिया है।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय गृह राज्य मंत्री जी के वक्तव्य के अलावा कुछ भी रिकार्ड में नहीं जाएगा।

... (Interruptions) *

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप जवाब मत दीजिए। गृह राज्य मंत्री जी सक्षम हैं।

...(व्यवधान)

श्री जी. किशन रेड्डी : अध्यक्ष जी, हमें और हमारी सरकार को किसी को सिखाने की जरूरत नहीं है। हमारी सरकार को भारत के 130 करोड़ की जनता ने अपनी रक्षा करने की जिम्मेदारी दी है। हिन्दू हो, मुस्लिम हो, ईसाई हो, हमारे लिए सब एक ही है।...(व्यवधान) इस देश में हिन्दुओं को, हिन्दुओं के भगवानों को, राम को, 15 मिनट पुलिस को हटाओ, भारत के 130 करोड़ हिन्दुओं को...(व्यवधान) ऐसे बोलने की जरूरत नहीं है। आपको हमें सिखाने की जरूरत नहीं है। हम ऐसा कभी नहीं बोलते हैं। उनको हमें सिखाने की जरूरत नहीं है। यह संसद में बोलना कोई जरूरी नहीं है। 15 मिनट पुलिस को हटाओ, हम इस देश और हिन्दुओं को देख लेंगे।...(व्यवधान)

अध्यक्ष जी, मैंने और हमारे गृह मंत्री जी ने बताया है। हमारी सरकार आने वाले दिनों में आतंकवाद को जड़ से उखाड़कर फेंकने की जिम्मेदारी लेगी।...(व्यवधान) इस देश के चौकीदार के नाते हम जीतकर आए हैं। देश की सेवा करने के लिए, देश की रक्षा करने के लिए, चौकीदार के साथ काम करेंगे। इसलिए, मैं सभी सांसदों से बोलता हूँ कि राजनीति से ऊपर उठिए। यह राजनीति से संबंधित नहीं है, यह देश से संबंधित विषय है। यह आतंकवाद का विषय है।

कुछ सदस्यों ने बोला कि एनआईए को स्ट्रेंथन करना है, उनका स्टाफ बढ़ाना है। यह सब मैं जरूर मानता हूँ। हम भी इस पर सोच रहे हैं। हम अलग-अलग इंस्टीट्यूशंस को जोड़ रहे हैं। उसके लिए हम आने वाले दिनों में एनआईए को एक शक्तिशाली, एक इनवेस्टिगेशन एजेंसी बनाना

* Not recorded.

चाहते हैं। इसलिए आप सब लोग इस बिल का समर्थन कीजिए। यह मज़हब से संबंधित नहीं है। यह राजनीति से संबंधित नहीं है। हम सब मिल कर इसको करना चाहते हैं। क्योंकि मैं पहले ही बता चुका हूँ कि इस देश में मुख्य मंत्री को भी आतंकवाद के खिलाफ बलिदान देना पड़ा है। प्रधान मंत्री को भी आतंकवाद के कारण बलिदान देना पड़ा है। प्रधान मंत्री भी, भूतपूर्व प्रधान मंत्री को भी आतंकवाद के कारण बलिदान देना पड़ा है। अभी-अभी पुलवामा में हमारे पैरामिलिट्री के, सीआरपी के 40 जवानों को आतंकवाद के कारण बलिदान देना पड़ा। उनका परिवार गरीब होगा, वे लोग एम्प्लॉयमेंट के लिए और देश की सेवा करने के लिए आए होंगे, मगर वे सब भी इंसान हैं, उनका परिवार है, उनके बच्चे हैं, उनकी माँ है, उनके पिता हैं। आतंकवाद को किसी भी तरह से हम इस देश में आने वाले दिनों में खत्म करने के लिए मिल जुल कर प्रयास करेंगे। जय हिन्द।

SHRI HASNAIN MASOODI (ANANTNAG): Hon. Speaker, Sir, it is nobody's concern that the problem should not be addressed. Our concern is that the mechanism evolved or sought to be employed must be in tune with the Constitution.

We say that the parent Act of NIA is not in conformity with the Constitution. It offends the Constitution and it offends the superior mandate of Part III of the Constitution. Now, what is the superior mandate of Article 21? It is said that had there been only Article 21, that would suffice in absence of even Part III of the Constitution."

Article 21 guarantees right to life and personal liberty. Personal liberty is multi-dimensional. Article 21 provides that nobody should be deprived of his life and his personal liberty except according to procedure established by law. ...*(Interruptions)* What does Supreme Court say?...*(Interruptions)* Supreme Court says that the procedure should be just, fair and reasonable. Whenever we say 'just, fair and reasonable', it includes all the three stages – investigation, trial and sentence.

One of the dimensions of Article 21 is access to justice. Now, let us see, law in action. Sir, in case of Jammu and Kashmir, it is an unbridled power of the Central Government to have a designated court. Previously it was constituted at any place they liked irrespective of the place of registration of the cases. Now take the case of Jammu and Kashmir. We do not have any NIA court designated or appointed in Kashmir.

People from far-flung areas, from Nobra, Zanskar, Teetwal etc. have to come all the way to Jammu for a simple application. Is it not a denial of access to justice? Is the law in tune with the mandate of the Constitution? Is the law in conformity with what has been laid down by the Supreme Court?

Sir, that was the parent Act. It was so vividly and objectively put forth by Shri Manish Tiwari Ji. He touched all the dimensions. Regarding conflict of jurisdiction, in case of Jammu and Kashmir, we do not have the State List. Hon. Member referred to conflict between the Union List and the State List. In our case, there is no State List. Whatever powers we have given to the Centre, all the power have been retained by the State. So, in case of Jammu and Kashmir, there is enough reason that the Act should not be applied. ...*(Interruptions)*.

Now, let us come to the proposed amendment. The first thing is in relation to the setting up of a court so that we have access to justice to the people who are suspected to be involved in any activity. People experience great inconvenience in Jammu and Kashmir because the court is not set up. Where will they go? That is the real problem.

Let us come to the second proposed amendment. There can be no disagreement that Government can go for extra territorial jurisdiction for investigation. Whether that will bear any fruit or whether that will have any kind of benefit in real terms, that is to be seen. ...*(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य अगर आपको कोई स्पष्टीकरण करना है तो कर दीजिए। इस पर कोई क्लेरिफिकेशन करना है तो कर कर दीजिए।

...(व्यवधान)

SHRI HASNAIN MASOODI : The second issue is that you are depriving the High Court ...(*Interruptions*)

SHRI PRALHAD JOSHI : Sir, there should only be clarificatory questions after the reply of the hon. Minister. ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : आपको अगर कोई क्लेरिफिकेशन करनी है तो कर लीजिए।

श्री कल्याण बनर्जी। मैं पहले माननीय सदस्यों को आग्रह कर दूँ कि मैं किसी के लिए घंटी बजाऊँ या टोकूँ, आपको किसी विषय पर क्लेरिफिकेशन माँगनी है तो माँग लीजिए। पूरा भाषण नहीं, प्लीज। श्री कल्याण बनर्जी।

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR) : Hon. Speaker, Sir, the hon. Minister of State has mentioned that it is a global problem and all countries have entered into an agreement. I want this clarification from him. Has Pakistan signed that agreement allowing the NIA to enter inside Pakistan and conduct investigation in accordance with the provisions of the NIA Act or not?

माननीय अध्यक्ष : डॉ. सत्यपाल सिंह।

डॉ. सत्यपाल सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय गृह राज्य मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या इस देश में एक भी ऐसा कानून है, जिसका आज तक दुरुपयोग नहीं हुआ? अगर किसी केस में, किसी कानून के तहत कोई निर्दोष छूटा है, क्या वह कानून की कमजोरी के कारण छूटा है, इनवेस्टिगेटिंग ऑफिसर की कमी के कारण छूटा है या कोर्ट में दूसरे प्रोसीक्यूटर के कारण छूटा है?

माननीय अध्यक्ष : श्री मनीष तिवारी, बस एक क्लेरिफिकेशन कर लीजिए। दूसरी पूछेंगे तो मैं टोक दूँगा।

श्री मनीष तिवारी : अध्यक्ष महोदय, दूसरा मिनट नहीं होगा।

माननीय अध्यक्ष : मिनट नहीं, एक क्लेरिफिकेशन। जैसे श्री कल्याण बनर्जी ने क्लेरिफिकेशन पूछी, वैसी क्लेरिफिकेशन पूछ लीजिए।

श्री मनीष तिवारी : अध्यक्ष महोदय, बिल्कुल क्लेरिफिकेशन पूछूँगा। मैं गृह मंत्री जी से एक बात पूछना चाहता हूँ। मैंने अपने वक्तव्य के दौरान भी वह बात कही थी। गृह मंत्री जी, केन्द्रीय जाँच ब्यूरो को गुवाहाटी हाई कोर्ट की एक खण्डपीठ ने अवैध ठहराया था। पता नहीं, वह फैसला आपके संज्ञान में हैं कि नहीं, पर उस फैसले को आप अपने संज्ञान में ले लीजिए। छः वर्ष हो गए, वह मामला एक संवैधानिक खण्डपीठ के पास लंबित है। क्या आप अपने अटॉर्नी जनरल से यह कहेंगे कि उच्चतम न्यायालय में जाकर कोर्ट से यह कहे कि इस मामले की सुनवाई करके इसका फैसला कर दे। यह बात तय हो जाए कि सीबीआई लीगल ऑर्गेनाइजेशन है कि इल्लिगल ऑर्गेनाइजेशन है? मेरा सिर्फ इतना आपसे स्पष्टीकरण है।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज। सदन में एक अच्छी चर्चा हो रही है, सब को बोलना है। श्री पी.पी. चौधरी, विद्वान अधिवक्ता हैं।

SHRI P. P. CHAUDHARY (PALI): Sir, the object of the Bill is to provide speedy investigation and prosecution. This is a very well drafted Bill and it is the need of the hour. But I would like to ask one clarification on this issue. This Act provides so many enactments under which the crime is committed and the NIA can investigate, but there are so many parallel agencies in our country including four enforcement agencies.

According to me, if we want speedy investigation to be conducted, then we should pool the evidences and manpower? I believe that there should be a Joint Investigation Council, and the evidence of different agencies can be provided to this Joint Investigation Council.

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM) : Sir, I have to ask just one question. Under the Bill, the Minister is designating existing Sessions Courts to double up as Special Courts. The question that I have here is this. Are the designated courts continuing to deal with their other cases that they were dealing with earlier? If this is the case, then are we not just adding to the clogging of the judicial system, which already has such a backlog? Should we not have special courts for terrorists rather than designating Sessions Courts for it? It was there in the old law, and you have not changed the law. Please consider it.

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी, आपका बहुत भाषण होता है, छोटी सी क्लेरिफिकेशन पूछ लीजिए।

श्री अधीर रंजन चौधरी : अध्यक्ष जी, मंत्री जी ने अपने जवाब में कहा कि 199 चार्जशीट किए हैं आउट ऑफ 272 केसेस, 91 केस अवार्ड हो चुके हैं, 46 कन्विक्शन हुए हैं, 90 परसेंट कन्विक्शन ठीक है, यह अच्छा है। लेकिन इसमें कितना समय लगा है, इसमें टाइम स्पेंड क्या है? अगली बार आप कोई टाइम फ्रेम बनाएँगे कि एक केस इनवेस्टिगेशन से अवार्ड तक कितना समय लगा? आप टाइम फ्रेम की सोच रहे हैं। दूसरी बात, बंगाल में आज तक कितने केसेज हुए हैं, जो एनआईए में शामिल हुए हैं? खागड़ागढ़ एक्सप्लोसन का नतीजा क्या है?

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Hon. Speaker, Sir, the whole Act deals with terrorism. Terrorism has not been defined as the amendment that is being effected today relates to the United Nations Organisation which has suggested certain provisions to be made. As it relates to the collective responsibility of the Government, I would like to understand as to what steps have been taken at the United Nations level because that is India's point of view. We should always put forth our point of view in different international forums in defining terrorism. Dr. Tharoor, I know you were there as the Under Secretary in the United Nations. In West Bengal terrorism is defined in a different way; in Uttar Pradesh, terrorism is defined in another way.

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE : I have a pointed question. In the reply, the hon. Minister of State in the Ministry of Home Affairs said that he had an issue with Kalburgi *ji* and Gauri Lankesh because it was a Congress Government. In my State, about Dabholkar *ji* and Pansare *ji*, आप उनको कब न्याय देंगे? यहाँ भी आपकी सरकार है और महाराष्ट्र में भी आपकी सरकार है।

माननीय अध्यक्ष : श्री असादुद्दीन ओवैसी जी, आप केवल एक क्लेरिफिकेशन कीजिएगा।

श्री असादुद्दीन ओवैसी : सर, बिल्कुल। मैं आपका प्रोटेक्शन चाह रहा हूँ।

माननीय अध्यक्ष : मेरा पूरा प्रोटेक्शन है।

श्री असादुद्दीन ओवैसी : सर, ये मुझे प्रोटेक्शन नहीं देंगे, यह मुझे मालूम है।...(व्यवधान) देखिए सर, मुझे देखते ही इन्हें कुछ हो जाता है।...(व्यवधान)

सर, मैं आपके जरिये से हुकूमत से पूछना चाह रहा हूँ कि इन टेररिस्ट केसेज में सबसे बड़ी प्रॉब्लम है कि विटनेसेज होस्टाइल होते हैं। क्या आपकी सरकार विटनेस प्रोटेक्शन प्रोग्राम शुरू

करेगी? International criminal court statute साइन करेगी । आप हैदराबाद मक्का मस्जिद, अजमेर, समझौता वाले केस में अपील क्यों नहीं कर रहे हैं, आप क्यों डर रहे हैं, आप किसको बचा रहे हैं? ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय गृह मंत्री जी ।

श्री अमित शाह: महोदय, हसनैन साहब से शुरू होकर एक के बाद एक माननीय सदस्यों ने कुछ प्रश्न खड़े किए हैं । इनमें से कुछ प्रश्न एनआईए संस्था के बारे में हैं, कुछ प्रश्न एक्ट के बारे में हैं और कुछ प्रश्न दायरे के बाहर भी हैं ।

हसनैन साहब ने पर्सनल लिबर्टी और उनके अधिकारों के आर्टिकल 21 की दुहाई दी और कहा कि बहुत दूर जाना पड़ता है । हसनैन साहब जब डेजिम्नैटिड कोर्ट होती है, स्पेशल कोर्ट होती है, वह हर एक्ट के अंदर, स्टेट के अंदर एक ही होती है । ये रेयर टाइप के गुनाह होते हैं । टेररिज्म के गुनाह हर घर में हों, ऐसा न हम चाहते हैं और न होने देंगे । ऐसे गुनाह कम ही होते हैं, इसलिए एक राज्य में एक ही कोर्ट होती है । आपको पर्सनल लिबर्टी की इतनी चिंता है, जो लोग टेररिज्म के कारण मारे जाते हैं, क्या आपको उनकी विधवाओं और बच्चों की चिंता नहीं है? हमें उनकी भी चिंता है । जहाँ तक सुविधा का सवाल है, यह सिर्फ कश्मीर के लिए नहीं है, हर राज्य के अंदर एक कोर्ट बना है । मानो गुजरात के अंदर अहमदाबाद में बना है, तो कच्छ से कोई पकड़ा जाएगा तो उसे अहमदाबाद आना पड़ेगा । केरल के अंदर तिरुवनन्तपुरम में बनेगा तो पूरे केरल से वे लोग वहाँ आएंगे । इसको कश्मीर के साथ अन्याय करके खड़ा मत कीजिए, कश्मीर की जनता अब इसे जान चुकी है । इस प्रकार का प्रचार अब चलने वाला नहीं है, इसलिए मेहरबानी करके इससे बाहर निकलिए ।

माननीय सदस्य कल्याण बनर्जी जी ने पूछा कि पाकिस्तान इसके अंदर समाहित होगा या नहीं होगा । वैसे तो सार्क का एग्रीमेंट है, पाकिस्तान ने लागू नहीं किया है, मगर पाकिस्तान अगर इसमें समाहित नहीं होता है, तो एनआईए के अलावा भी बहुत सारे रास्ते हैं, सर्जिकल स्ट्राइक,

एयर स्ट्राइक, वहाँ पर भी हम टेररिज्म पर स्ट्राइक करेंगे। आप चिंता मत कीजिए। जिन-जिन देशों में हमें परमीशन है, क्या हम उन्हें इसलिए छोड़ दें कि पाकिस्तान इसमें नहीं आता है।

श्री कल्याण बनर्जी : ज्यादा पाकिस्तानी करते हैं, इसलिए मैंने यह कहा।

श्री अमित शाह : मैं आपको समझाता हूँ। अब आप बहस नहीं कर सकते हैं। आप मेरा जवाब सुन लीजिए। मानो कोई पाक प्रेरित आतंकवादी ने ही अमेरिका के दूतावास पर हमला किया और हमारे लोग मारे गए, तो हमें केस चलाना है या नहीं चलाना है। क्योंकि पाकिस्तान लागू नहीं करता है, तो हम पूरी दुनिया को छोड़ दें। यह क्या बहस हुई? उसको भी दुनिया के दबाव में एक न एक दिन इस ट्रीटी को लागू करना ही पड़ेगा और उस दिन यह एक्ट वहाँ पर एप्लाइ हो जाएगा।

अगर वह ऐसा नहीं करेगा तो उसको टैकल करने के लिए हमारे पास और रास्ते हैं। मनीष जी ने कहा कि सी.बी.आई. अवैध है। अभी यह मामला लम्बित है। इस पर किसी का कोई फाइनल जजमेंट नहीं आया है। लेकिन, अगर यह अवैध होती तो इससे सबसे ज्यादा नुकसान काँग्रेस का ही होता क्योंकि सी.बी.आई. का जितना मिसयूज काँग्रेस ने किया है, शायद उतना किसी ने नहीं किया।

पी.पी. चौधरी साहब ने पैरेलल एजेंसी के बारे में कहा। किसी केस को जब एक बार एन.आई.ए. पिक-अप करती है तो उसके अन्दर किसी स्टेट एजेंसी का दखल नहीं रहता है। एन.आई.ए. के पास राज्यों की एजेंसियों को और इस विषय के निष्णात लोगों, इसके एक्सपर्ट्स की सहायता को हायर करने का भी इसके अन्दर प्रावधान है। इसलिए जो जांच होती है, वह फुलप्रुफ होती है।

शशि थरूर जी ने पूछा कि क्या डेज़िगनेटेड कोर्ट दूसरे केस लेगी? यह निर्धारित समय में कोई दूसरा केस नहीं लेगी, डेज़िगनेटेड कोर्ट केवल और केवल एन.आई.ए. के केसेज लेगी। इसलिए केसेज जल्दी चलेंगे। हम यह प्रावधान इसलिए लाए हैं कि कभी-कभार जज रिटायर हो जाते हैं, कभी-कभार उनका ट्रांसफर हो जाता है, कभी-कभार प्रमोशन हो जाता है, जिससे कोर्ट

काफी लम्बे अर्से तक खाली रहती है। डेज़िग्नेटेड कोर्ट करने का मतलब है कि उसका चार्ज जिसके पास जाएगा, जो हाई कोर्ट के चीफ जस्टिस देंगे, वह ऑटोमैटिकली एन.आई.ए. कोर्ट का जज बन जाएगा। उसके पास से बाकी के केसेज ऑटोमैटिकली निकल जाएंगे। यह स्पष्ट है।

अधीर रंजन जी ने टाइम फ्रेम की बात की। अधीर रंजन जी की बात सही है, मगर हम कानून के राज में जीते हैं। हम किसी को पकड़ेंगे, केस रजिस्टर करेंगे, इन्वेस्टीगेशन करके चालान करेंगे। उस चालान को कोई हाई कोर्ट में चैलेंज करेगा, सुप्रीम कोर्ट में चैलेंज करेगा। उसकी प्रोसीडिंग्स होगी। इसके लिए भी हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट में जाएंगे। बाद में क्वैशिंग पिटीशन फाइल करेंगे। उसके ऊपर भी हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट में जाएंगे। इसलिए टाइम फ्रेम सिर्फ डेज़िग्नेटेड कोर्ट के कर देने से तय नहीं किया जा सकता है। यह लीगल प्रोसीडिंग्स है और किसी के भी कानूनी अधिकार को हम किसी एक्ट से रोक नहीं सकते। इसलिए इसमें जो देरी हो रही है, इसमें हमारे संविधान की जो खूबसूरती है कि हर एक को अपना बचाव करने का अधिकार मिलना चाहिए, इसके कारण हो रही है। मैं मानता हूँ कि फिर भी एन.आई.ए. के केसेज के अन्दर बहुत जल्दी परिणाम आए हैं, अच्छे परिणाम आए हैं और दुनिया भर की एजेंसियों में 90 पर्सेंट का सक्सेस रेशियो एक रिकॉर्ड है।

ओवैसी साहब ने 'विटनेस प्रोटेक्शन प्रोग्राम' के बारे में कहा। यह हमारी सरकार के अमल में ही है। यह सुप्रीम कोर्ट का ऑर्डर है। सभी राज्य सरकार और केन्द्र सरकार की सभी एजेंसियां इसका पालन करती हैं। जहां तक आपने अपील की बात की और कहा कि वह किसने किया, वह किसने किया। माननीय अध्यक्ष जी, एजेंसी कभी अपील तय नहीं करती है। एजेंसी लॉ ऑफिसर की ओपीनियन मांगती है। एजेंसी लॉ ऑफिसर के ओपीनियन के आधार पर आगे बढ़ती है। अगर एजेंसी, लॉ ऑफिसर को प्रभावित करने लगी तो फिर आप लोग ही कहते हैं कि प्रॉस्क्यूशन एजेंसी और इन्वेस्टीगेशन एजेंसी अलग होनी चाहिए। दोनों को हम एक कैसे कर दें?

ओवैसी साहब तो इससे आगे सरकार, इंवेस्टीगेशन एजेंसी, प्रॉस्क्यूशन एजेंसी, ये सब एक कर देते हैं, जैसे सरकार ही सब कर रही है। मैं ओवैसी साहब से कहना चाहूंगा कि यह भारतीय जनता पार्टी की सरकार है। यह कानून से चलती है। इंवेस्टीगेशन करने वाले इंवेस्टीगेशन करते हैं, प्रॉस्क्यूशन करने वाले प्रॉस्क्यूशन करते हैं और जजमेंट देने वाले जजमेंट देते हैं।

महोदय, जहां तक उन्होंने कहा कि यह किसने किया, यह किसने किया तो मैं एक छोटा-सा उदाहरण देना चाहता हूं। कई बार इस प्रकार के ऑकवर्ड उदाहरण खड़े हो जाते हैं। समझौता ब्लास्ट हुआ। समझौता ब्लास्ट में कुछ लोगों को पकड़ा गया। इसके बारे में न केवल भारत में सी.बी.आई. ने, बल्कि अमेरिकन एजेंसियों ने कहा कि इन्होंने समझौता ब्लास्ट किया। यू.पी.ए. सरकार ने समझौता ब्लास्ट के मामले में यू-टर्न ले लिया कि इन्होंने नहीं, उन्होंने किया। जिन्हें पहले पकड़ा गया था, उन्हें छोड़ दिया गया और दूसरे लोगों को पकड़ा गया। वे छूट गए। अब क्या मैं ओवैसी साहब और यू.पी.ए. सरकार से यह पूछ सकता हूं कि जिन्होंने पहले समझौता ब्लास्ट किया था, वे कैसे छूट गए, क्यों छूट गए, किसके कारण छूट गए?

श्री असादुद्दीन ओवैसी : आप करिए। आप सरकार में हैं, आप पावर में हैं।...(व्यवधान)

श्री अमित शाह: हम करेंगे, जरूर करेंगे।...(व्यवधान)

श्री असादुद्दीन ओवैसी : आप मक्का-मरिजद केस का भी करिए, अजमेर का भी करिए।...(व्यवधान)

श्री अमित शाह: आपकी यह इच्छा भी हम पूरी कर देंगे, आप चिंता मत कीजिए।...(व्यवधान)
आपने यह सवाल यूपीए सरकार से क्यों नहीं पूछा कि जो आरोपी हैं, उनको छोड़कर निर्दोषों को क्यों फंसाया जा रहा है।...(व्यवधान) उस वक्त आपको पूछना चाहिए था।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं यहां से ओवैसी साहब से एक बात कहना चाहता हूं कि यदि किसी के भी खिलाफ अंगुली करते हैं, तो एक अंगुली उसके खिलाफ होती है और चार अंगुली अपने खिलाफ आ जाती है। जरा आप हमेशा ध्यान रखें।

माननीय अध्यक्ष जी, सुप्रिया सुले जी ने कहा कि महाराष्ट्र में भाजपा सरकार है, वह क्या करेगी? न तो कलबुर्गी जी का केस यहां पर है, न सुप्रिया सुले जी ने जो कहा,...(व्यवधान) इस प्रकार का कोई केस एनआईए के दायरे में नहीं है। फिर भी, हमने कहा था, ...(व्यवधान) माननीय सदस्य श्री राजा जी ने इसके लिए राइट विंग टेररिज्म शब्द का प्रयोग किया। मैं सबसे पहले स्पष्ट करूँ कि टेररिज्म न राइट होता है, न लेफ्ट होता है, बल्कि वह टेररिज्म होता है।...(व्यवधान) सब लोग टेररिज्म का जवाब देने के लिए तैयार हैं। हमारे माननीय एम.ओ.एस. साहब ने कहा कि वहां (कर्नाटक) कांग्रेस की सरकार है। राइट विंग टेररिज्म का आरोप लगा था, इसलिए इसकी स्पष्टता कीजिए। हाँ, महाराष्ट्र में हमारी ही सरकार है, फिर से बनने वाली है, जिन-जिन लोगों ने इसे किया है, उन्हें जरूर इसकी सजा मिलेगी। आप आश्वस्त रहिए, मैं इतना ही कहना चाहता हूँ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

“कि राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण अधिनियम, 2008 का और संशोधन करने वाले पर विचार किया जाए।”

श्री असादुद्दीन ओवैसी : अध्यक्ष महोदय, मैं डिजीजन की मांग करता हूँ।

श्री अमित शाह: महोदय, मेरा निवेदन है कि इस मामले पर डिजीजन जरूर होना चाहिए। देश को मालूम पड़े कि आतंकवाद के साथ कौन हैं और खिलाफ कौन हैं।

माननीय अध्यक्ष: प्रवेश कक्ष (लॉबीज़) खाली कर दिए जाएं –

15.59 hrs

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

16.00 hrs

16.01 hrs

(Hon. Speaker *in the Chair*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, लॉबी क्लियर हो चुकी है। सभी माननीय सदस्य अपना-अपना स्थान ग्रहण कर लें।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : महासचिव।

...(व्यवधान)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Sir, we are all supporting the Bill.

...(Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : महासचिव, एक मिनट रुकिए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, एक बार मैंने निर्देश दे दिए हैं। माननीय सदस्य ने डिजीजन मांगा है। यह उनका अधिकार है, इसलिए मैंने व्यवस्था दे दी है।

महासचिव जी।

SECRETARY-GENERAL: Hon. Members, I have to inform the hon. Members that as the Division Numbers have not so far been allotted to Members, it is not possible to hold the Division by the Automatic Vote Recording Machine. Division will now take place under Rule 367 AA by distribution of slips.

Members will be supplied at their seats with 'Ayes' and 'Noes' printed slips for recording their votes. 'Ayes' slips are printed on one side in green, both in English and Hindi and 'Noes' in red on its reverse. On the slips, Members may kindly record votes of their choice by signing and writing legibly their names, IC Nos., and date at the place specified on the slip. Members who desire to record 'Abstention' may ask for the 'Abstention' (Yellow colour) slip. Immediately after recording their vote, each Member should pass on the slip to the Division Clerk who will come to their seat to collect the same for handing over to the officers at the Table. Members are requested to fill in only one slip for Division.

Members are also requested not to leave their seats till the slips are collected by the Division Clerks.

Thank you.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

“कि राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण अधिनियम, 2008 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

लोक सभा में मत-विभाजन हुआ:

Ayes**16.10 hrs.**

Abdullah, Dr. Farooq

Agrawal, Shri Rajendra

Ahluwalia, Shri S.S.

Ajgalley, Shri Guharam

Ali, Kunwar Danish

Amarappa, Shri Karadi Sanganna

Angadi, Shri Suresh C.

Annadurai, Shri C. N.

Azad, Shrimati Sangeeta

Baal, Shri T.R.

Baghel, Prof. S.P. Singh

Baghel, Shri Vijay

Baheria, Shri Subhash Chandra

Baij, Shri Deepak

Balyan, Dr. Sanjeev

Banerjee, Shri Kalyan

Bapat, Shri Girish Bhalchandra

Barla, Shri John

Behanan, Shri Benny

Beniwal, Shri Hanuman

Bey, Shri Horen Sing

Bhabhor, Shri Jashvantsinh Sumanbhai

Bharat, Shri Margani
Bhargava, Shri Ramakant
Bhatia, Shri Sanjay
Bhatt, Shri Ajay
Bhatt, Shrimati Ranjanben
Bholanath 'B.P. Saroj', Shri
'Bhole', Shri Devendra Singh
Bidhuri, Shri Ramesh
Bind, Shri Ramesh
Bisen, Dr Dhal Singh
Bohra, Shri Ramcharan
Bordoloi, Shri Pradyut
Borlakunta, Dr. Venkatesh Netha
Chandel, Kunwar Pushpendra Singh
Chandra Sekhar , Shri Bellana
Chandra, Shri Girish
Chaudhary, Shri P. P.
Chaudhary, Shri Pankaj
Chaudhuri, Sushri Debasree
Chauhan, Shri Devusinh
Chavda, Shri Vinod Lakhamshi
Choubey, Shri Ashwini Kumar
Choudhary, Shri Bhagirath

Choudhary, Shri Chandra Prakash
Chowdhury, Shri Adhir Ranjan
Damor, Shri Guman Singh
Dastidar, Dr. Kakoli Ghosh
Das, Shri Pallab Lochan
Deb, Shri Nitesh Ganga
Devarayalu, Shri Lavu Srikrishna
Devi, Shrimati Rama
Dhotre, Shri Sanjay Shamrao
Diler, Shri Rajveer
Dubey, Dr. Nishikant
Dubey, Shri Vijay Kumar
Dwivedi, Shri Harish
Eden, Shri Hibi
Gaddigoudar, Shri P. C.
Gangwar, Shri Santosh Kumar
Gao, Shri Tapir
Gautam, Shri Satish Kumar
Geetha Viswanath, Shrimati Vanga
Ghosh, Shri Dilip
Gnanathiraviam, Shri S.
Gupta, Shri Sangamlal
Gupta, Shri Sudheer

Hembram, Shri Kunar
Jadav, Dr. Umesh G
Jadhav, Shri Prataprao
Jadon, Dr. Chandra Sen
Jaiswal, Dr. Sanjay
Jardosh, Shrimati Darshana Vikram
Jigajinagi, Shri Ramesh Chandappa
Joshi, Shri Chandra Prakash
Joshi, Prof. Rita Bahuguna
Joshi, Shri Pralhad
Kachhadiya, Shri Naranbhai
Kamait, Shri Dileshwar
Kapoor, Shri Kishan
Karandlaje, Kumari Shobha
Kashyap, Shri Dharmendra
Kaswan, Shri Rahul
Katara, Shri Kanakmal
Kataria, Shri Rattan Lal
Kateel, Shri Nalin Kumar
Kaushik, Shri Ramesh Chander
Khadse, Shrimati Raksha Nikhil
Khan, Shri Saumitra

Kher, Shrimati Kirron
Kol, Shri Pakauri Lal
Koli, Shrimati Ranjeeta
Kora, Shrimati Geeta
Kotagiri, Shri Sridhar
Kotak, Shri Manoj
Kulaste, Shri Faggan Singh
Kumar, Dr Virendra
Kumar, Shri Bandi Sanjay
Kumar, Shri Kaushlendra
Kumar, Shri Narendra
Kumar, Shri P. Raveendranath
Kumar, Shri Vijay
Kundariya, Shri Mohanbhai Kalyanjibhai
Kuriakose, Adv. Dean
Kushwaha, Shri Ravindra
Lekhi, Shrimati Meenakashi
Maadam, Shrimati Poonamben
Madhav, Shri Kuruva Gorantla
Mahant, Shrimati Jyotsna Charandas
Mahato, Shri Jyotirmay Singh
Mahtab, Shri Bhartruhari
Majhi, Shri Ramesh Chandra

Majumdar, Dr. Sukanta
Mal, Shri Asit Kumar
Mallah, Shri Kripanath
Mandal, Shri Ramprit
Maurya, Dr. Sanghamitra
Meena, Shri Arjunlal
Meena, Shrimati Jaskaur
Meghwal, Shri Arjun Ram
Mishra, Shri Janardan
Mohan, Shri P. C.
Moitra, Sushri Mahua
Mondal, Shrimati Pratima
Munda, Shri Arjun
Munde, Dr. Pritam Gopinathrao
Murmu, Shri Khagen
Nagar, Shri Rodmal
Namgyal, Shri Jamyang Tsering
Nath, Shri Balak
Nishad, Shri Ajay
Nishad, Shri Praveen Kumar
Oram, Shri Jual
Pachauri, Shri Satyadev
Pal, Shri Jagdambika

Pal, Shri Krishan
Panda, Shri Basanta Kumar
Pandey, Shri Ritesh
Pandey, Shri Santosh
Paswan, Shri Chhedi
Paswan, Shri Kamlesh
Patel, Dr.K.C.
Patel, Shri Devaji
Patel, Shri Hasmukhbhai Somabhai
Patel, Shri Parbatbhai Savabhai
Patel, Shri Prahalad Singh
Patel, Shri R.K. Singh
Patel, Shrimati Anupriya
Patel, Shrimati Keshari Devi
Patel, Shrimati Sharda Anil
Pathak, Shri Subrat
Pathak, Shrimati Riti
Patil, Shri C. R.
Patil, Shri Kapil Moreshwar
Pfoze, Dr. Lorho
Pintu , Shri Sunil Kumar
Poddar, Shrimati Aparupa
Pon, Shri Gautham Sigamani

Pothuganti, Shri Ramulu

Prakash, Adv. Adoor

Prasad , Shri Chandeshwar

Prathapan, Shri T. N.

Pujari, Shri Suresh

Rahaman, Shri Khalilur

Rai, Shri Nityanand

Raja, Shri A.

Rajput, Shri Mukesh

Raju, Shri Raghu Rama krishna

Ram, Shri Vishnu Dayal

Ramalingam, Shri S

Rangaiah, Shri Talari

Rathod , Shri Dipsinh Shankarsinh

Rathod, Shri Ratansinh Magansinh

Rathva, Shrimati Gitaben V.

Ravikumar, Dr. D.

Raut, Shri Vinayak Bhaurao

Rawat, Shri Tirath Singh

Ray, Prof. Sougata

Ray, Shrimati Sandhya

Reddeppa, Shri N.

Reddy, Shri G. Kishan
Reddy, Shri Komati Reddy Venkat
Reddy, Shri P.V. Midhun
Reddy, Shri Pocha Brahmananda
Roy, Dr. Jayanta Kumar
Roy, Dr. Rajdeep
Rudy , Shri Rajiv Pratap
Sahoo, Shri Mahesh
Sahu , Shri Chunni Lal
Sahu, Shri Chandra Sekhar
Saikia, Shri Dilip
Saini, Shri Nayab Singh
Sao, Shri Arun
Saraswati, Shri Sumedhanand
Sarkar, Dr. Subhas
Sarkar, Shri Jagannath
Saruta, Shrimati Renuka Singh
Satyavathi, Dr.Beesetti Venkata
Sawant, Shri Arvind
Senthilkumar S. , Shri DNV
Seth, Shri Sanjay
Shah, Shri Amit
Shah, Shrimati Mala Rajya Laxmi

Sharma, Shri Anurag
Sharma, Shri Jugal Kishore
Sharma, Shri Ram Swaroop
Sharma, Shri Vishnu Datt
Shejwalkar, Shri Vivek Narayan
Shetty, Shri Gopal
Shewale, Shri Rahul Ramesh
Shinde, Dr. Shrikant Eknath
Shrangare, Shri Sudhakar Tukaram
Siddeshwar , Shri G M
Sigriwal, Shri Janardan Singh
Simha, Shri Prathap
Singari, Dr. Sanjeev Kumar
Singh ' Lalan', Shri Rajiv Ranjan
Singh (Raju Bhaiya), Shri Rajveer
Singh Deo, Shrimati Sangeeta Kumari
Singh(Retd.) , Gen. Dr V. K .
Singh, Dr. Jitendra
Singh, Dr. Satya Pal
Singh, Shri Bhola
Singh, Shri Brijbhushan Sharan
Singh, Shri Brijendra

Singh, Shri Dharambir

Singh, Shri Dushyant

Singh, Shri Ganesh

Singh, Shri Kirti Vardhan

Singh, Shri Lallu

Singh, Shri Pashupati Nath

Singh, Shri Rajbahadur

Singh, Shri Ravneet

Singh, Shri Sunil Kumar

Singh, Shri Sushil Kumar

Singh, Shri Uday Pratap

Singh, Shri Virendra

Singh, Shrimati Kavita

Solanki, Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai

Solanky, Shri Mahendra Singh

Soni, Shri Sunil Kumar

Soren, Shri Sunil

Sreekandan, Shri V. K.

Srinivas, Shri Kesineni

Subba, Shri Indra Hang

Sule, Shrimati Supriya Sadanand

Suman, Dr. Alok Kumar

Suresh, Shri Kodikunnil

Swamy, Shri A Narayana

Tadas, Shri Ramdas

Tamta, Shri Ajay

Teli, Shri Rameswar

Teni', Shri Ajay Misra

Tewari, Shri Manish

Thakur , Shri Gopal Jee

Thakur, Shri Anurag Singh

Thangapandian, Dr. T. Sumathy (a) Thamizhachi

Tharoor, Dr. Shashi

Tripathi, Dr. Ramapati Ram

Tripura, Shri Rebati

Tudu, Er. Bishweswar

Udasi, Shri S. C.

Uikey, Shri Durga Das

Unnithan, Shri Rajmohan

Vaithilingam, Shri Ve

Vallabhaneni, Shri Balashowry

Verma, Shri Bhanu Pratap Singh

Verma, Shri Ram Shiromani

Verma, Shrimati Rekha Arun

Vichare, Shri Rajan Baburao

Vikhe Patil, Dr. Sujay

Vishnu Prasad, Dr. M. K.

Yadav, Shri Ashok Kumar

Yadav, Shri Dinesh Chandra

Yadav , Shri Krishna Pal Singh

Yadav, Shri Ram Kripal

Yeptthomi, Shri Tokheho

Noes

Ariff, Adv. A.M.

Jaleel, Shri Imtiaz Syed

Masoodi, Shri Hasnain

Natarajan, Shri P.R.

Owaisi, Shri Asaduddin

Subbarayan, Shri K.

Abstain

Premachandran, Shri N.K.

माननीय अध्यक्ष: मत-विभाजन का परिणाम यह है:

हाँ: 278

नहीं: 06

अनुपस्थित : 0 1

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष: अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार करेगी।

खंड 2

परिभाषाएं

माननीय अध्यक्ष : श्री पी.के. कुनहलिकुट्टी -- उपस्थित नहीं।

श्री एन. के. प्रेमचंद्रन, क्या आप संशोधन संख्या 2 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I beg to move:

Page 2, line 3,-

after "citizens or"

insert "directly or indirectly". (2)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं श्री एन. के. प्रेमचंद्रन द्वारा खंड 2 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 2 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“ कि खंड 2 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 3

राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण का गठन

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन संख्या 3 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I beg to move:

Page 2, line 5,-

for "Court of Session"

substitute "special court constituted or a Court of Session". (3)

Sir, when I am moving this Amendment, I am seeking the clarification from the hon. Minister, that is, without amending the Criminal Procedure Code, how is it possible?

माननीय अध्यक्ष : अब मैं श्री एन. के. प्रेमचंद्रन द्वारा खंड 3 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 3 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“ कि खंड 3 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 4**राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण का अधीक्षण**

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचंद्रन, क्या आप संशोधन संख्या 4 एवं 5 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving Amendment Nos. 4 and 5.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है

“ कि खंड 4 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 5**अभिकरण के गठन की रीति और सदस्यों की सेवा की शर्तें**

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचंद्रन, क्या आप संशोधन संख्या 6 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I beg to move:

Page 2, line 12,-

for “is of the opinion”

substitute “has sufficient material to believe”.

(6)

Sir, my amendment is harmless. If the Central Government is having sufficient material to believe that this is to be incorporated in the Schedule, let it be there.

माननीय अध्यक्ष : अब मैं श्री एन. के. प्रेमचंद्रन द्वारा खंड 5 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 6 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“ कि खंड 5 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 5 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 6 अनुसूचित अपराधों का अन्वेषण

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन संख्या 7 और 8 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I beg to move:

Page 2, line 19,-

for 'the words "designate'

substitute 'the words "constitute or designate'. (7)

Page 2, line 24,-

after "High Court"

insert "and with the consent of the respective State Government". (8)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं श्री एन. के. प्रेमचंद्रन द्वारा खंड 6 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 7 और 8 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“ कि खंड 6 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 6 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 7 अन्वेषण राज्य सरकार को अंतरित करने की शक्ति

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन संख्या 9,10 और 11 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I beg to move:

Page 3, line 2,-

for 'the words "designate'

substitute 'the words "constitute or designate'. (9)

Page 3, line 5,-

for 'designate'

substitute 'constitute or designate'. (10)

Page 3, line 7,-

for 'the words "designated'

substitute 'the word "constituted or designated'. (11)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं श्री एन. के. प्रेमचंद्रन द्वारा खंड 7 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 9, 10 एवं 11 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“ कि खंड 7 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 7 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 8 विधेयक में जोड़ दिया गया

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिया गया।

SHRI G. KISHAN REDDY: I beg to move:

“That the Bill be passed.”

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

16.25 hrs

THE UNION BUDGET, 2019-2020
DEMAND FOR GRANT
Ministry of Road Transport and Highways

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, लॉबी खोल दी गई है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आइटम नम्बर -18, अब सभा में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग संख्या 83 को चर्चा तथा मतदान के लिए लाया जाएगा। सभा में उपस्थित जिन माननीय सदस्यों के सड़क परिवहन और राजमार्ग से संबंधित अनुदान की मांग पर कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं तो 15 मिनट के भीतर पर्चियां सभा पटल पर भेज दें, जिनमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्या लिखी हो, जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं। इस प्रकार प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्ताव की क्रम संख्याओं को दर्शाने वाली सूची कुछ समय पश्चात् सूचनापट्ट पर लगा दी जाएगी। यदि सदस्यों को उस सूची में कोई विसंगति मिले तो उसकी सूचना तत्काल सभा पटल पर मौजूद अधिकारी को दें।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 83 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2020 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 4 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।”

Demand for Grant for 2019-20 in respect of Ministry of Road Transport and Highways submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant voted by the House on February 1, 2019.		Amount of Demand for Grant submitted to the vote of the House	
		Revenue (Rs.)	Capital (Rs.)	Revenue (Rs.)	Capital (Rs.)
1	2	3		4	
		Revenue (Rs.)	Capital (Rs.)	Revenue (Rs.)	Capital (Rs.)
83	Ministry of Road Transport and Highways	8450,21,00,30	55585,67,00,00	13169,61,00,000	87233,49,00,00

प्रो. सौगत राय (दमदम): अध्यक्ष जी, माननीय गडकरी जी कहां हैं?

माननीय अध्यक्ष : यहां राज्य मंत्री जी प्रस्तुत हैं।

माननीय सदस्य, मैं पुनः आग्रह कर रहा हूं कि जो माननीय सदस्य सीट पर नहीं बैठेंगे, उन्हें मैं नाम से पुकारूंगा।

माननीय सदस्य, राजू जी।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी आ रहे हैं, ऐसा संसदीय कार्य मंत्री जी ने कहा है। यहां एमओएस बैठे हैं।

श्री के. मुरलीधरन जी।

SHRI K. MURALEEDHARAN (VADAKARA): Sir, thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demand for Grant relating to the Ministry of Road Transport and Highways.

16.28 hrs (Dr. Kakoli Ghosh Dastidar *in the Chair*)

India has one of the largest road network in the world with about 59 lakh kilometres of road length. This road length includes National Highways, Express Highways, State Highways, District roads, PWD roads and. In India road infrastructure is used to transport over 60 per cent of total goods and 85 per cent of total passenger traffic. The total expenditure of the Ministry of Road Transport and Highways for 2019-20 is estimated at Rs. 83,016 crores. This is 6 per cent higher than the Revised Estimates of 2018-19. Since then the capital expenditure of the Ministry has increased significantly. In 2019-20, 87 per cent of the Ministry's spending is estimated to be on capital expenditure. I would now like to say something about my State of Kerala.

If the Cabinet Minister would have been here, he may understand what I am saying about the situation in the State of Kerala. I hope, he will come here soon or the hon. MoS will inform him the details.

Madam, the Minister of Road Transport and Highways. Shri Nitin Gadkari had directed NHAI and the State Government to identify important tourist spots on the roads and facilitate to create widespread amenities on the lines of Overseas Highways in the USA. This facility once built will add to the tourism value of the whole area and shall be helpful in creating employment

opportunities for the local people. Unfortunately, there is no Express Highway in Kerala. In 2001, we demanded an Express Highway from Kasaragod to Thiruvananthapuram.

Secondly, during the UPA Government, the State of Kerala got the sanction for expansion of the National Highways. The width of the National Highways from Kannur to Kozhikode is 45 metres. The starting point is Kasaragod. Work regarding acquisition of land of widening National Highways into 45 metres....(*Interruptions*)

I am raising an important issue here. A majority of cases had been notified under Section 3(d) of National Highways Act. Due to non-payment of compensation, the National Highway development of Kerala, unfortunately, is not included in the priority list. Even now, we do not know why Kerala is expelled from the priority list. There is news in the air about the Chief Minister of Kerala and the BJP State unit. Politically motivated action is being taken by the Central Government as per the Chief Minister. I think, hon. Cabinet Minister knows the fact. He has visited Kerala many times. He has discussed these issues with the Chief Minister. Three days ago, during the Question Hour, hon. Cabinet Minister told that he has made some suggestions to the Government of Kerala. Madam, we do not know about the proposals made by the Central Government to the State Government.

During every Session period, specially the Budget Session period, the Government of Kerala invites its Members of Parliament for a meeting and tells us about the stand to be taken in the Lok Sabha or Rajya Sabha.

Unfortunately, this time, we were not invited. They told us that since we did not take oath, we were not invited. Madam, this is a long Session. You know that when we get the Certificate from the Election Commission, then we automatically become Members of Parliament. We do not know why the State of Kerala was eliminated from the priority list. We do not know the reason.

A lot of agitations are going on in Kerala regarding widening of the National Highways. Actually, they are not against development. They have demanded more money for their land. You know that land value is very high in Kerala. Compared to other States, land value is very much high. Moreover, it is a thickly populated State also.

Only for that reason, during the UPA regime, we used to get exemption. In every State, the length of roads was 60 metres but the State of Kerala used to get exemption because of its thick population. But even now, we are not on the priority list. Due to this, the people are affected in all the areas of Kerala. They are not getting compensation. They are not in a position to sell their land. This is the major issue we are facing. So many road projects are pending before the Central Government. The Chief Minister of Kerala told that they have submitted their proposal but are not getting proper answer from the Central Government. I will tell some of the major road projects in the State of Kerala. One is new National Highway starting from Vadakara, which is my constituency through Pakramthalam to Mananthavady. The main problem is for going to Wayanad which is the constituency of my Leader, Shri Rahul Gandhi.

There is only one National Highway to Wayanad from Calicut. That National Highway is from Thamarassery to Vythiri. The other is the State Highway from Pakramthalam which goes through Wayanad. But if anything happens on the hairpin bend, then all the traffic is banned there. So, Wayanad becomes isolated if any accident occurs in any hairpin bend. So, it is our long pending demand to start a new National Highway starting from Vadamakara to Mananthavady. That proposal is before the Ministry of Road Transport and Highways. Number two is regarding the Vengalam-Mahi six laning of National Highway No. 66 for which the land acquisition should be done on high priority. Three, on the main road from Calicut to Mangalore, the main bridge is Moorad bridge which is in Vadamakara, my constituency. It is a very old bridge which may break at any point of time. It was constructed during the British regime. So, there is a proposal for a new Bridge Moorad in Vadamakara. The fourth point is regarding the new National Highway No. 66, which comes under my colleague Mr. Prathapan's constituency, Thrissur. I think, last Friday, the hon. Minister invited MPs from that area. He agreed to our proposal regarding six laning of National Highway No. 66 (old no. 47) from Wadakkancherry to Thrissur. The tunnel work is going on but is very slow. That is the main line starting from Thrissur to Palakkad, Coimbatore and other areas of Tamil Nadu. There are so many new projects going on there. But there is one major project Thalassery-Mahe Bypass, the work of which is in progress but there is no subway there.

So many proposals are there regarding the new National Highway. So, the work should be completed as early as possible.

I also want to say something regarding the road accidents which occur especially in the State of Kerala. One day, 4,000 traffic accidents occurred there. But the compensation was very less. There were so many deaths due to accidents.

Secondly, there is no strict law. The law is there but that is the law of the State. The Central law should be strengthened to safeguard the people who are moving on the road. My humble request is that the State of Kerala should be given more financial assistance, as a special case, for the widening of roads.

Last week the hon. Cabinet Minister told that the land value is very high, so they are not in a position to support us. But that is very unfortunate. I demand more Central assistance from the Government in this regard because land value in Kerala is very high as compared with other States. At the same time, the area is thickly populated. People are ready to give their land, but they want proper compensation. For this reason, all development work is stuck.

I urge upon the Government to take this matter seriously and save the people of Kerala. We want development. We are ready to cooperate with the Central Government in this regard.

With these words, I conclude.

CUT MOTIONS

श्री दुष्यंत सिंह (झालावाड़-बारां) : चेयरमैन मैडम, थैंक-यू। मैं बीजेपी पार्टी की ओर से खड़ा हुआ हूँ। ... (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : मैडम, कैबिनेट मिनिस्टर नहीं आए हैं, आप कुछ टिप्पणी कीजिए। ... (व्यवधान)

श्री दुष्यंत सिंह : मैडम, इस महत्वपूर्ण डिमांड फॉर ग्रांट्स की चर्चा में भाग लेने का मुझे पार्टी ने मौका दिया है। इसके लिए मैं आप सबको धन्यवाद देता हूँ। मैं राजस्थान से आता हूँ। राजस्थान देश का सबसे बड़ा क्षेत्र है, प्रांत है। देश का लगभग 10-11 परसेंट लैंड मास राजस्थान में है। जब भी भाजपा की सरकार बनी है - भाजपा की सरकार पहले भी बनी थी - तब जो भी काम किए गए हैं, वे इस सरकार ने ही किए हैं। पहले के मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। हमारे आदरणीय जी को देखते हुए, उनसे प्रेरणा लेते हुए, आदरणीय नितिन गडकरी साहब ने अच्छा काम किया है।

इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट के काम में रोड़ डेवलपमेंट के बिना कोई काम नहीं हो सकता है। आप देश और विदेश में देखते हैं कि जहां रोड़ नेटवर्क होता है, वहां ट्रेन नेटवर्क आता है। जहां ट्रेन नेटवर्क आता है, वहां पानी का भी नेटवर्क होता है। इसी को देखते हुए देश में भी इसी तरह का जाल आदरणीय मोदी साहब की सरकार ने और आदरणीय नितिन जी भाई साहब ने पूरे देश में करने का प्रयास किया है। उन्होंने ट्रेड को बढ़ावा दिया है, उन्होंने कॉमर्स को बढ़ावा दिया है, उन्होंने लोगों को काम देने के प्रयास किए हैं। एक सेइंग है, एक अमेरिकन राष्ट्रपति ने कहा था - "American roads are not good because America is rich, but America is rich because American roads are good." कहने का अर्थ यह है कि जहां रोड़ नेटवर्क अच्छा है, वहां प्रगति होती है और देश आगे बढ़ता है। इसको देखते हुए हमारे देश के रोड़ मंत्री ने और उनकी पूरी टीम ने बड़ा अच्छा काम किया है। रोड़ निर्माण करने से हमारे व्यापार में बढ़ावा हुआ है। आपने जो रोड़ नेटवर्क का काम शुरू किया है, उसमें आपने एनएच बनाए हैं, आपने एक्सप्रेस-वेज बनाए हैं, नेशनल हाइवेज बनाए हैं, आपने स्टेट हाइवेज को बढ़ावा दिया है, आपने डिस्ट्रिक्ट रोड्स को बढ़ावा दिया है। जो पिरीयॉडिक रोड्स हैं, उन्हें भी आपने बढ़ावा दिया है।

इंडियन रोड्स का जो इंफ्रास्ट्रक्चर है, उसमें गुड्स का जो ट्रांसपोर्टेशन होता है, वह 60 परसेंट होता है और 85 परसेंट पैसेंजर ट्रैफिक होता है। इसको देखते हुए हमारे पूर्व प्रधान मंत्री जी ने, आदरणीय वाजपेयी साहब ने गोल्डन क्वॉडिलेटरल का काम किया था, हाइवे का काम किया था। उसमें उन्होंने नैशनल हाइवेज का काम किया था। गांव, गरीब और अंतिम व्यक्ति तक रोड़ को जोड़ने का काम उन्होंने किया था। आज हम देख रहे हैं कि जब से आदरणीय गडकरी जी आए हैं, उन्होंने आदरणीय प्रधान मंत्री जी को देखते हुए, उनसे प्रेरणा लेते हुए अपने पांच सालों में लगभग 39355 किलोमीटर्स के नैशनल हाइवेज बनाए हैं। एप्रॉक्सिमेटली 40 परसेंट रोड्स, जो पहले नहीं बनी थीं, उनको बनाने का उन्होंने अपने पांच सालों में प्रयास किया है।

यह कार्य उन्होंने वर्ष 2014 से शुरू किया था। मैं यह कहना चाहता हूँ कि वर्ष 2013-14 जो बजट सपोर्ट था, वह एन.एच.ए.आई. और एक्सटर्नल बारोडिंग का 28,400 करोड़ रुपये था। आज वही बजट सपोर्ट 83,016 करोड़ रुपये है। यह इतना बढ़ चुका है। यह इसलिए हुआ है, क्योंकि जो कैपिटल एक्सपेंडिचर और रेवेन्यू एक्सपेंडिचर 50-50 परसेंट था, उसमें बढ़ावा दिया गया है। इन्होंने पहली बार एसेट क्रियेशन में जान झोंकी है। जो फण्ड एलोकेशन वर्ष 2019-20 में है, वह 83,016 करोड़ रुपये है। यह पिछले साल से लगभग 6 परसेंट हायर है। वर्ष 2019-20 में जो रेवेन्यू एक्सपेंडिचर था, वह 10,957 करोड़ रुपये था। अगर आप कैपिटल एक्सपेंडिचर एक्सटर्नल बारोडिंग के द्वारा यह 72,059 करोड़ रुपये, यानी 87 परसेंट कैपिटल एक्सपेंडिचर बढ़ाया गया है, वह पहले कभी नहीं हुआ था। यू.पी.ए. की भी सरकार थी। यू.पी.ए. की सरकार में रेवेन्यू एक्सपेंडिचर और कैपिटल एक्सपेंडिचर 50-50 परसेंट होता था, वह आदरणीय गडकरी साहब के आने के बाद बढ़ चुका है। आज वर्ष 2019-20 का केन्द्र का एलोकेशन रोड्स और ब्रिजों में है, वह 55 परसेंट है। उसमें लगभग 45,890 करोड़ रुपये की राशि दी गई। आज मेरे से पहले वक्ता एन.एच.ए.आई. के बारे में बात कर रहे थे। एन.एच.ए.आई. में वर्तमान सरकार ने 44 परसेंट, यानी 36,691 करोड़ रुपये का काम किया है। इसको देखते हुए

आज रोड़ और ब्रिज का काम एक ही जगह पर नहीं हुआ है, पूरे देश में हुआ है। हमारे पास निशिकांत भाई बैठे हैं, इनके क्षेत्र में भी काम हुआ है। नक्सल प्रभावित क्षेत्र में भी काम किया गया है। इसमें 2019-20 में 45,892 करोड़ रुपये का 12 परसेंट रोड़ और ब्रिज में काम शुरू किया है। सेंट्रल गवर्नमेंट ने एन.एच.ए.आई. में भी काम किया है। एन.एच.ए.आई. के मेंटेनेंस में जो 2 परसेंट रोड़ नेटवर्क है और 40 परसेंट का रोड़ ट्रैफिक है। आज एन.एच.ए.आई. को देखते हुए वर्ष 2019-20 में 36,691 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इसका 44 परसेंट यानी 16,091 करोड़ रुपये सेंट्रल रोड़ और इन्फ्रास्ट्रक्चर फण्ड में दिया गया है। इसका 29 परसेंट ब्रिजेज में काम दिया गया है, इसमें लगभग 10,600 करोड़ रुपये दिया गया है। 27 करोड़ रुपये को मोनिटाइज करके, जब पैसे की कमी होती थी तो 10 हजार करोड़ नेशनल हाइवे फण्ड में दिया गया है। मुझे आज यह भी कहने की जरूरत है कि पहले जो इन्फ्रास्ट्रक्चर का फण्ड था, वह सेस सहित मोटर स्पिट्स पर जो पैसा मिलता था, वह मोर्थ (MORTH) को मिलता था, लेकिन अब सी.आर.आई.एफ. का फण्ड सीधे राज्य सरकार को देने की बात रखी गई है। उसमें अभी जो फण्ड दिया गया है, वह 2019-20 में लगभग 54,039 करोड़ रुपये का है, जो 6 परसेंट इनक्रीज है। उसको देखते हुए जो हमारा परमानेंट ब्रिज फी फण्ड है, उसमें 610 करोड़ रुपये की बात रखी गई है। इसे देखते हुए हमने नेशनल हाइवे फण्ड को भी पैसा दिया है। हमारे मंत्री जी ने हाइब्रिड एन्युटी को 2016, जनवरी में इसको कैबिनेट ने पास किया और कैबिनेट ने पास करके 40/60 के रेशियो से जो रोड़ बनाता है, उसको 60 परसेंट डालना पड़ता है और केन्द्र सरकार 40 परसेंट राशि उसको मदद करने के लिए देती है।

आज आदरणीय नितिन गडकरी साहब ने जो एक बड़ा काम लिया है, वह भारत माला प्रोजेक्ट है। इसमें फ्रेट ऑफ पैसेंजर्स के बारे में भी बात की गई है और फ्रेट ऑफ पैसेंजर में उसको ऑप्टिमाइज करने में 300 से 550 डिस्ट्रिक्ट्स को जोड़ने का काम किया है और पहले फेज़ में इसका पूरा कॉस्ट 5 लाख 35 करोड़ रुपये है। इसके पहले फेज़ में 34 हजार 8 सौ किलोमीटर्स

की बात रखी गई है। 10 हजार किलोमीटर्स एनएचडीपी जो पहले रुक चुका था, उसमें इसे जोड़ दिया गया है। इसे देखते हुए 225 प्रोजेक्ट्स का काम वर्ष 2019 में किया था और उसमें लगभग 9 हजार 613 किलोमीटर्स की बात थी। उसमें से लगभग 7,998 करोड़ रुपये के 178 प्रोजेक्ट्स इन्होंने दे दिए हैं। इस तरह काफी अच्छे काम किए गए हैं।

महोदय, मुझे यह भी कहना है कि आज सेंट्रल गवर्नमेंट की जो फाइनेंसिंग है, उस पर स्टैंडिंग कमेटी में कहा गया था कि रोड़ ट्रांसपोर्ट इन हाइवे में आरबीआई और फाइनेंस एक डेडिकेटेड कमेटी बनाएं। यह पॉवर सेक्टर और रेलवे में भी है। इसलिए हम चाहेंगे कि इसमें भी बने। हमारी प्राइवेट फंडिंग में कई पीपीपी प्रोजेक्ट्स बने हैं। इसमें जो डॉ.विजय केलकर कमेटी बनी है, उसमें इंडिपेंडेंट रेगुलेटर की बात की गई है और इन्श्योर सर्विस तथा डिलीवरी की बात की गई है।

मैडम, मैं राजस्थान से आता हूँ। मुझे राजस्थान की बात बोलने की भी आवश्यकता है। From 2013 to 2018, when there was the BJP Government in Rajasthan, 8,143 kilometre of roads were constructed. At the same time, from 2008 to 2013, 1,616 kilometre of roads were constructed during the then UPA Government. It was the vision of Shri Nitin Gadkari and the Rajasthan Government led by Shrimati Raje, who helped to build those roads. Furthermore, in the villages, from 2008 to 2013, there were only 2,506 villages where roads were constructed whereas from 2013 to 2018, 5,859 villages had got roads. From 2008 to 2013, 17,079 kilometre of roads were renovated whereas from 2013 to 2018, 45,941 kilometre of roads were constructed. The roads and national highways have increased during our Government.

I just want to come to the issue of road safety. Our Minister Nitin Gadkari *sahib* has put in Rs. 280 crore, which is 8 per cent higher for road safety. He has just brought in a Bill, the Motor Vehicles (Amendment) Bill, in Parliament. The Bill amends the Motor Vehicles Act, 1988.

मैडम, आज आदरणीय श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और श्री अनुराग जी, जो अभी यहां उपस्थित हैं, ने इस बजट में पास किया कि इस बार हमारे बजट में एथेनॉल को और वर्तमान समय में हमारे इलेक्ट्रॉनिक वेहिकल्स को बढ़ावा दिया जाएगा। यह पहली बार है कि जीएसटी को 12 प्रतिशत से 5 प्रतिशत किया गया है। माननीय मंत्री जी द्वारा हमारे हाइब्रिड मॉडल का नाम देश में ही नहीं, बल्कि विदेश में भी लिया गया है। नीति आयोग में इसकी चर्चा हुई है। ई-हाईवे की चर्चा हो रही है और एसबीआई ने ग्रीन हाई-वे की बात बोली है और 25 हजार करोड़ ट्रिपल रेटिंग एनएचएआई को दी है। आज हमारे यहां 31 किलोमीटर्स की रोड़ बन रही है। मैडम, आखिर में मैं यह कहना चाहता हूं कि एथेनॉल से जो आएगा, वह नॉन टॉक्सिन होगा, बायो डीग्रेडेबल गैस होगा और सेफ हैंडलिंग होगा।

मैं आखिरी में यह कहना चाहता हूं कि जब श्री नितिन गडकरी जी ने सत्ता संभाली थी, तो उस वक्त 403 प्रोजेक्ट्स में तीन लाख करोड़ रुपयों का काम रुका हुआ था, उन्होंने वह काम किया है। मेरा क्षेत्र झालाबाड़-बारां है और जब मैं वहां से आता हूं, तो मेरे क्षेत्र के पास उज्जैन पड़ता है, उज्जैन के क्षेत्र के लिए झालाबाड़ से निकलते हुए एनएच 12 का जो रोड़ है, it is a road where the width is very small. As the width is very small, वहां चार लेनिंग नहीं हुई है। वहां चार लेन नहीं होने से दस साल में लगभग 25 से 30 हजार लोगों की मृत्यु हुई है। मैं सरकार से यह चाहता हूं कि आप इसमें हमारी मदद करिए। हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी ने पांच ट्रिलियन इकोनॉमी के इन्फ्रास्ट्रक्चर के डेवलपमेंट की बात रखी थी, उसको देखते हुए हमारे आदरणीय मंत्री

जी ने सभी को साथ में लेकर काम किया है, सबके साथ काम किया है। मुझे पूरा विश्वास है कि माननीय मोदी साहब और माननीय मंत्री साहब को देखते हुए, सभी लोग आगे बढ़ेंगे।

अंत में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो बारां जिला है, हमारे माननीय अध्यक्ष जी का क्षेत्र कोटा है, कोटा से होकर शिवपुरी से आगे निकलता है और झांसी जाता है, वह रोड़ बहुत टूटा हुआ है। वहां बहुत दिनों से काम होने की मांग आ रही है। मैं माननीय अध्यक्ष जी और आपसे भी आग्रह करूंगा कि वह रोड़ जो टूटा हुआ है, वह जल्दी से बन जाए। अंत में, मैं आप सभी को धन्यवाद देता हूँ। यह सब कुछ इसलिए हुआ है, क्योंकि हमारी सोच नेक है। हमारी सोच प्रगति की तरफ है। यह इसलिए हुआ है, क्योंकि देश के प्रधान मंत्री आदरणीय मोदी साहब हैं और हमारे माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी इस काम को देख रहे हैं। मैं उनको और उनकी पूरी टीम को धन्यवाद देता हूँ। उनकी टीम का प्रयास, लगन और लगन के साथ...(व्यवधान) अब जनरल साहब आए हैं, मैं जनरल साहब को भी धन्यवाद देता हूँ।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, those who want to lay their written speeches may do so now.

SHRI C.N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): Hon. Chairperson, Madam, this is my maiden speech. I am thankful to you for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways.

I would like to remember and honour our great leader, Tamizhar Thalaivar Dr. Kalaingar. I would also like to thank our Party Leader Thalpathi M.K. Stalin, Youth Wing Leader Mr. Udhayanidhi Stalin, our senior Party Leader Mr. E.V. Velu and the people of my constituency.

During the current financial year, the Ministry of Road Transport and Highways has set a target of upgrading and expanding 16,420 kilometres of the National Highways as against a target of 9,829 kilometres of the National Highways in the last financial year. The speed of construction, as was reported in *The Economic Survey 2018-19*, was around 30 kilometres per day.

In the Budget proposal, the hon. Finance Minister has, *inter alia*, highlighted the interlinking of the National Highways through grids. I would request the hon. Minister, through you, Madam, to kindly inform this House about the details of the grids for interlinking different National Highways.

The focus of the Government is to connect tourist destinations and religious places, apart from connecting ports and Special Economic Zones etc. My constituency Tiruvannamalai is known for Arunachaleswarar Temple. Out of Lord Shiva's *Pancha Bhoota Sthalam*, it represents *Agni Sthalam*. Also, Tiruvannamalai has many Ashrams to which lakhs of pilgrims pay visit every day.

17.00 hrs

Sir, nearly 20 lakh devotees visit on each full moon day for Girivalam which means 'Parikarma' around the Arunachala hill for a distance of 14.5 kilometres. During the Girivalam and festival time, people are facing huge traffic problems due to the absence of a by-pass road from NH-234 to NH-66 via Tiruvannamalai Kanchi Road. I would request the hon. Minister, through you Madam, to instruct the authorities concerned to connect the remaining link road from NH-234 to NH-66 immediately.

17.01 hrs

(Dr.(Prof.) Kirit Premjibhai Solanki *in the Chair*)

Moreover, a bye-pass is also required for the following towns of Kaniyampadi, Kannamangalam and Vettavalam which are on NH-234.

The two-laned national highway NH-234 connects Karnataka-Andhra Pradesh-Tamil Nadu and passes through Tiruvannamalai. The authorities concerned are setting up toll plazas at three places – Kannamangalam, Tiruvannamalai and Villupuram - which will definitely cause inconvenience to the travellers including farmers. I would like to request the hon. Minister, through you Sir, to dispense with the above-mentioned toll plazas.

I would also like to draw the attention of this House to the slow pace of work on the NH-66 under the National Highways Development Programme Phase 3 which is the main connectivity to the inter-States. The work of two-laning on Tindivanam-Krishnagiri section is also running behind the schedule.

Unfortunately, the statistics of improvement is at 30 kilometres per day and it is not reflected in this Budget. I would request the hon. Minister to direct the authorities concerned to complete the work quickly. I would also request, through you Sir, to upgrade the existing four-laned NH-45 Chennai-Villupuram section into eight-laned. The section from Chennai Airport to Chengalpattu should be tackled by providing elevated corridor of six lanes.

I want to talk about transport issues. On the issue of mobility to electric vehicle, I would appreciate that the Government makes budgetary allocation of Rs. 10,000 crore under the phase 2 of Faster Adoption and Manufacturing of

Hybrid and Electric Vehicles. The Government intends to convert all internal combustion two wheelers and three wheelers into electric vehicles by 2025 and four wheeler passenger cars by 2030.

I would request the hon. Minister, through you, Sir, to inform this House about infrastructural facilities at roadside charging stations. What are all the incentives that are going to be extended to the manufacturers and users of e-vehicles? What will be the estimated reduction of carbon footprint and load on exchequer caused by oil imports with the mobility to e-vehicle in the country?

Hon. Minister, I would like to bring to your notice that in my constituency, till now, no large factories were setup for the employment of youth. If the Union Government opens start ups for the manufacturing of e-vehicle units, it will greatly benefit my constituency people as well as the unemployed youth of my constituency.

Thank you very much.

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM) : Sir, I rise to speak on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for the year 2019-20. The Minister is not here but I am told that he has got reputation for doing good work so much so that the Prime Minister has asked him to shift his family from Nagpur to Delhi so that he can work more, as per the newspaper report. I do not know if he would keep his family in Nagpur or shift it to Delhi or close to the RSS headquarters or close to Prime Minister Modi.

HON. CHAIRPERSON : Please come to the point.

PROF. SOUGATA RAY: But I hope that he will deliver. The report appeared in the newspaper.

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: सभापति महोदय , किसी वरिष्ठ मंत्री के खिलाफ इस तरह की टिप्पणी करना और वह भी एक वरिष्ठ सदस्य करें तो इससे बड़ा दुर्भाग्यपूर्ण कुछ नहीं हो सकता है ।

प्रो. सौगत राय : इसमें आपत्ति क्या है? ये डिस्टर्ब करते हैं ।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : इस तरह की टिप्पणी से बचना चाहिए । इनका परिवार कहां रहते हैं, कहां नहीं रहते हैं, इससे सदन को क्या लेना-देना । जिस विषय पर चर्चा हो रही है, उस विषय पर...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप बहुत सीनियर मैम्बर हैं । फैमिली को इसमें जोड़ने की क्या आवश्यकता है?

प्रो. सौगत राय : अखबार में आया था ।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : ठीक है, आप अपनी बात बोलिए ।

PROF. SOUGATA RAY : Sir I rise to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways. We have to remember that though we talk a lot about highways, highways constitute only 1.9 per cent of Indian roads. In India, 70 per cent constitutes rural roads. Though highways receive a lot of publicity, it does not constitute a major portion of roads in India. But still the highways carry 40 per cent of the traffic and freight. So, there is some importance and out of the total budget of the Department, not the full amount is given to highways. Out of the amount of Rs.83,000 crore budget given this year, Rs.36,900 crore is for the National Highways Authority of India. Help is also given to the States to develop their roads. Maintenance is done by the State Governments. How is the highways sector surviving with regard to the extra-budgetary resources? It is entirely dependent on loans than internal and extra-budgetary resources. This year fund raising, after Rs.36,000 crore, will be Rs.75,000 crore. You would be happy to learn that the State Bank of India has given Rs.25,000 crore to the National Highways Authority of India.

My fear is that the Government is taking a lot of loans and raising a lot of market borrowings. Will these loans ultimately become NPAs, if the projects are not complete? The major problem in our roads is that in building roads, we have first the problem of financial crunch, lack of resources. We also have problems with acquiring land and paying of compensation. We have problems with forest and environment clearances. So, this is taking a lot of time. There is no doubt that the Minister has tried to clear some of these cobwebs in road

construction, and he is promising to build 30 kilometres of road per day. But in the past, we have fallen behind our targets. That is why, I will ask the Ministry to speed up road construction in the country.

The Government has taken a very, very ambitious programme called, the *Bharatmala Pariyojana*. It involves Rs.3.85 lakh crore, and the total expenditure for all the unfinished works is Rs.6.92 lakh crore. This is supposed to be completed by 2022. Now, out of this, Rs.2.37 lakh crore will come from fuel cess. Rs.60,000 crore will come from budgetary support. Monetising, that is, toll operate transfer rights given to private parties, will raise Rs.34,000 crore. Rs.46,000 crore will come from toll collection and the Government will borrow Rs.2.09 lakh crore.

Again, *Bharatmala* involves a very large borrowing for which the Government has to ensure that it will be able to raise money ultimately. The private investment is estimated at Rs.1.06 lakh crore. But private investment has been slow to come to the Government. Private investment has been very tardy. If we look at Adanis, they want to take over the airports but they have not invested in road infrastructure. If we look at Ambanis, they have not invested in road infrastructure. Private sector wants the Government to build the infrastructure and they want to take advantage of built up infrastructure. They are not investing in a big way in the roads so far. Though we talk of Public Private Partnership, it is mainly budgetary support, loans from banks

and other sources and market borrowings. It is not coming from private sector. But there is no doubt about it that we need roads.

Sir, *Bharatmala Pariyojana* has many components. They include economic corridor component, inter corridor and feeder route development, national corridor, border roads and international connectivity, costal roads and port connectivity, green field expressways, etc. All these separate items taken together take *Bharatmala* to 24,800 kilometres at the cost of Rs.3.85 lakh crore. We would be very happy if *Bharatmala* Project is completed.

The first major step in road building was taken up during Vajpayee's Government in 1998. The total length of Golden Quadrilateral project is about 5895 kilometres. It forms a quadrilateral connecting the four major cities of India from North to South and East to West. That has been completed. It has been an achievement. But the present scheme is much more ambitious and we need clearances for that. Only national revenues will not be enough.

Having said this, let me point out the main problems that we have been facing in West Bengal in terms of road infrastructure development. There is a National Highway-34, which is the lifeline of our State. It spreads from South to the North of the State. It has not been completed in 10 years. The Krishnanagar-Bhadrampore stretch is incomplete and is in a bad shape. The work on National Highway-35 which goes up to Petrapole has not started at all. I would like to bring it to the kind attention of the hon. Minister that West Bengal has only a few National Highways. National Highways 1 and 2 are of

short length in the State. NH-34 is the main highway and they should complete the work now.

Having said this, I will say that the main problem today is safety on the highways. A road accident on Yamuna Expressway happened on the 8th of July, where 29 people were killed and many injured when a bus fell 40 feet into a ditch. The Yamuna Expressway is now called a killer highway because 700 people have died in 5000 accidents in last seven years. The Central Government has not been able to take effective steps in this regard so far. The hon. Minister, Gadkari ji also admitted it in the morning and assured to take up steps to control the accidents.

Sir, there are many ideas to improve road safety. An MoU was signed with the Transport for London (TFL) for a quality basis ranking system for toll plazas, simplification of driving licence application, setting up of well-equipped and competent driving training centres, etc. I agree that the Motor Vehicles Act is able to ensure safety but the Centre has to do handholding with the State Government to ensure that they take proper steps to ensure the safety of passengers. It is a big thing today that we are building highways, but people are dying in large number in road accidents on the highways. The modern things are not there.

Lastly, I want to say that compared to our size, India has sizeable roads. The US boasts of the world's largest road network followed by China and India. There are bigger countries like Brazil, Australia and Russia, but our road

network is bigger compared to that of those countries, but we cannot compare with the USA. They have got a highway in Texas which has 26 lanes. Our biggest expressway is Delhi-Meerut Expressway which has got 14 lanes. So, we have to improve both - technology and safety.

The Minister has talked of Rs. 14,000 crore for ensuring safety. He talks of all these things, but I do not know where the money will come from. He is only going to the market to borrow money. Money is not coming. Where is that amount of Rs. 14,000 crore? Where is it going to come from? He has talked of electric vehicles. How long will it take to make 50 per cent electric vehicles, even though you have given some concessions in the Budget?

Lastly, he has talked of nitrogen-filled tyres. How long will it take to fill up the tyres with nitrogen? While road construction grows apace, safety considerations are neglected. If we have to progress fast as a country, road construction must be done faster. Still the roads carry much more passengers as 80 per cent of the passenger traffic is carried by roads. If we have to give relief to our people, construction must proceed at a pace.

With these words, I oppose the Budget because it is weak on safety and weak on fund collection. Thank you.

***डॉ. संघमित्रा मौर्या (बदायूं)** : 2019 की सरकार में हो अथवा 2014 में या महाराष्ट्र में बीजेपी की सरकार रहते किया गया प्रत्येक कार्य हो। काम होने तक जो काम के पीछे लगे रहते हैं, उनका नाम श्री नितिन जयकारी गडकरी है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से लेकर राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यक्रम व भारतमाला परियोजना तक को समय रहते क्रियान्वयन तथा उसके रख-रखाव हेतु उचित प्रबंध, इन सबके विस्तृत स्वरूप को बहुत ही सटीक तरीके से एक नए आयाम में परिवर्तित करना, यह सब सिर्फ मंत्रालय की खानापूति ही नहीं बल्कि गडकरी जी के ढेरों दूरदर्शी वजिन में से एक है।

इन सबमें सबसे बड़ी बात यह है कि आपके ही दिशा-निर्देश में ग्राम सड़क योजना के तहत 1 लाख 25 हजार किलोमीटर की सड़के बनायी जायेंगी। आपके एक अन्य दूरदर्शी योजना के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यक्रम का बड़े स्तर पर पुर्नगठन कर अन्य नयी-नयी परियोजनाओं का क्रियान्वयन प्रस्तावित है।

2014 से लेकर 2019 तक के कार्यकाल में आप द्वारा किए गये कार्य सड़क परिवहन, राजमार्ग मंत्रालय के लिए निश्चित ही मील का पत्थर साबित होंगे।

चूकि 2019 में भी आप द्वारा निर्देशित व प्रस्तावित भिन्न-भिन्न योजनाओं को मूर्त रूप दिया जाना है, इस हेतु मैं अपने लोकसभा क्षेत्र बदायूं उत्तरप्रदेश के लिए भी आश्वस्त होना चाहती हूँ।

जनपद बदायूं से दातागंज होकर तिलहर मार्ग के फोर लेन निर्माण के संबंध में ध्यान आकृष्ट कराना चाहती हूँ।

बदायूं से प्रदेश की राजधानी के लिए ट्रेन की कोडू समुचित व्यवस्था न होने के कारण जनपद के लोगों को आवागमन हेतु लखनऊ अत्यंत कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है।

*

Speech was laid on the Table

यदि जनमानस बरेली से होते हुए लखनऊ को जाते हैं तो समय अधिक लगता है। अभी बरेली से आवागमन है जो कि दूरी पर स्थित है। अभी बदायूं से दातागंज होते हुए तिलहर तक टू-लेन है व सिंगल-लेन का मार्ग बना हुआ है। यदि उक्त मार्ग फोर लेन में परिवर्तित कर दिया जाए तो तिलहर से शाहजहाँपुर होते हुए लखनऊ तक का मार्ग जो कि पहले से फोर-लेन है, तब बदायूं तक फोरलेन हो जायेगा। जिससे लोगों का आवागमन लखनऊ तक के लिए सुविधाजनक हो जायेगा व दुर्घटनाओं की संभावना भी कम होने के साथ-साथ सरल व सुगम भी हो जायेगी।

अतः मेरा श्रीमान जी से निवेदन है और बदायूं क्षेत्र की सम्मानित जनता की ओर से सुझाव भी, कि उक्त विषय पर कृपया ध्यान आकृष्ट कर मुझे अवगत कराने की कृपा करें।

बदायूं की जनता आपकी आभारी रहेगी।

बहुत बहुत धन्यवाद

*** श्रीमती रेखा अरूण वर्मा (धौरहरा):** हमारी सरकार शहरों या ग्रामीण क्षेत्रों में यातायात जाम की समस्या से निजात दिलाने के लिए 16 लेन की सड़क योजना बनाने पर कार्य कर रही है। माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी जी ने इस पर काम भी किया है।

देश की सड़कों पर जब ट्रैफिक लगातार खराब होता जा रहा है, गाड़ियां रेंग रही हैं, ट्रैफिक कंजेशन बढ़ता जा रहा है। ऐसे में जरूरी है कि ट्रैफिक की औसत रफ्तार को एक जैसा करना होगा। रिहायशी इलाकों और दिल्ली में कई बार देखने को मिलता है कि फ्लाईओवर पर गाड़ियों की कतार रेंग रही है और उन सबके आगे दो-तीन तिपहिए दिखेंगे। उनके आगे रास्ते खाली रहेंगे। समतल सड़कों पर तो ठीक है लेकिन तिपहियों में लगे इंजिन इतने मजबूत नहीं होते कि भार उठाकर फ्लाईओवर पर कारों की तरह भागे। इसके लिए ऑटो वालों को ट्रेनिंग दिलवानी चाहिए कि वे स्पीड लेन में न चलें।

ऑटो या थ्री-व्हीलर के साथ एक बड़ी चुनौती तो इसका संतुलन यानि सुरक्षा भी है। यह होते तो थोड़े असुरक्षित हैं, स्टेबिलिटी भी कम रहती है, ऑटोवाले भी एक्सपर्ट हैं अपनी सड़कों पर चलाने में। नोएडा-गाजियाबाद में ऑटो पर लटके लोगों को देखिएगा तो चौंक जाइएगा कि राजधानी से जैसे-जैसे दूरी बढ़ती जाती है इंसान की जान की कीमत घटती जाती है। सिर्फ 20-30 किमी की दूरी पर ही ऐसे नजारे होते हैं कि विश्वास ही नहीं होता कि यह इनक्रेडिबल इंडिया की ही भूमि है।

सवारी लाने ले जाने वाले तिपहिया बिल्कुल खुले रहने के कारण यह सवारियों के लिए असुरक्षित तो है ही ऊपर से भारत के इतने अलग-अलग तरह के मौसम के हिसाब से बहुत अव्यवहारिक है, सर्दी-गर्मी-बरसात किसी से रक्षा नहीं है। भले ही तमाम कवर से ढकने की कोशिश हो, लेकिन उसके बस की भी बात नहीं होती। लास्ट माइल कनेक्टिविटी के लिए ऐसी

* Speech was laid on the Table.

छोटी सवारियां तो चाहिए ही, तो क्यों न कोशिश की जाए इन्हें थोड़ा और सुरक्षित और सुविधाजनक बनाने की। इसमें कोई शक नहीं कि जिस तरीके से हमारे शहर विकसित हुए हैं उसमें बड़ी टैक्सियों का हर गली कूचे में जाना मुश्किल है, वहां सिर्फ ऑटो जा सकते हैं। उन इलाकों के लिए तो श्री-व्हीलर ऑटो तो रहेंगे ही। क्यों नहीं शहर के बाकी के रास्तों के लिए, तेज ट्रैफिक के लिए और लोगों की सुरक्षा और सुविधा के लिए धीर-धीरे इन ऑटो वालों की सरकार कुछ सरकारी लोन में मदद करे और श्री व्हीलर को कारों से छोटी फोर व्हीलर में बदलने में मदद करे जैसे भी कई प्रोडक्ट आ चुके हैं, बाजार में नैनो, टाटा एस या बजाज आरई 60 जैसी सवारियां तो आ गई हैं। वे तिपहियों की जगह क्या नहीं ले सकती है? कम से कम चार पहियों के साथ संतुलित तो हैं। थोड़ी सुरक्षा तो और मिलेगी। वहीं सर्दी गर्मी बरसात से भी थोड़ा बचाव होगा, जैसे भी पुरातन डिजाइन को हटाने का वक्त आ गया है, जरूरी है कि हर वर्ग के लोगों के लिए सुविधा बढ़ाए जाने पर सोचा जाए, विकास का डिविडेंड सबको मिलना चाहिए,

एक सर्वे के अनुसार देश में हर साल, ट्रैफिक जाम की वजह से होने वाली देरी से अरबों डालरों का नुकसान होता है। इसमें सिर्फ एकस्ट्रा जलने वाला तेल का खर्च है तथा इसके कारण प्रदूषण भी हो रहा है। यह नुकसान किसी एक कदम से तो कम होगा नहीं इसके लिए सरकार को अन्य कई कदम भी उठाने पड़ेंगे। क्यों नहीं रिहायशी इलाकों और शहरी क्षेत्रों की बड़ी सड़कों से जो वाहन सामान ढोने के लिए इस्तेमाल होते हैं वे भी इन सड़कों से दूर किये जाये। मुझे यह जरूर लगता है कि जिस विकास की दौड़ में सब लगे हुए हैं, वह दौड़ आधी जनसंख्या को असुरक्षित छोड़कर, धीमा छोड़कर नहीं जीती जा सकती।

उत्तर प्रदेश में डासना तक एनएच-24 को चौड़ा कर 16 लेन का करने की योजना पर काम चल रहा है यहाँ पर घंटों पर घंटों ट्रैफिक जाम के कारण यात्रियों को काफी परेशानी भी हो रही है। बारिश की वजह से जलभराव सिर्फ सड़कों पर यातायात की समस्या नहीं है, बल्कि इससे देश का सकल घरेलू उत्पाद जीडीपी भी ठहर जाता है। एक सर्वेक्षण में कहा गया है कि जल भराव से लोग

घंटों जाम में फंसे रहते हैं, जिससे उत्पादक को घंटों का नुकसान होता है। जलभराव की वजह से उनका काफी समय बर्बाद होता है।

सरकार को यह समझना होगा कि जल भराव से जीडीपी और जीएसडीपी पर सीधा असर होता है। प्रत्येक शहर में लाखों लोग रोजाना यात्रा करते हैं और इस जलभराव से उनका काम प्रभावित होता है। इसके कारण उद्योग बुरी तरह प्रभावित होता है। इस कुप्रबंधन की वजह से इतनी बड़ी संख्या में लोगों का कार्यालय का काम प्रभावित होता है। ऐसे में सरकार को इस मुद्दे पर एकीकृत रख करके साथ काम करना चाहिए।

नागरिकों ने जलभराव की समस्या के हल के लिए कई सुझाव दिए हैं। इसमें पॉलिथीन की थैलियों पर प्रतिबंध, गड्ढों को भरना, सबवे पर टूटे हिस्से को दुरस्त करना और नालियों में कूड़ा फेकने पर प्रतिबंध शामिल है।

वर्तमान में शहरों में तेजी से बढ़ती आबादी के कारण सड़कों पर वाहनों का दबाव भी बढ़ा है। बढ़ते वाहनों के कारण शहरों में यातायात व्यवस्था चरमरा कर रह गई है जिससे अक्सर जाम की स्थिति पैदा होती है और यातायात प्रभावित होता है। बहुत से वाहनों की पूरी फिटनेस न होने से आए दिन यह दुर्घटनाएं हो रही हैं।

वाहनों की खरीद जिसमें ट्रक भी शामिल हैं, के रजिस्ट्रेशन होते जा रहे हैं। इसके अलावा, कृषि कार्य में प्रयोग होने वाले व अन्य व्यावसायिक वाहन हैं। सड़कों पर वाहनों के दबाव के चलते व ट्रैफिक नियमों का पालन न करने के कारण सड़क हादसों में इजाफा हो रहा है।

सड़कों पर हो रहे ज्यादातर हादसों के पीछे कृषि कार्य में प्रयोग होने वाले पीटर रेहड़ा उर्फ जुगाड़, ट्रैक्टर-ट्राली व अन्य वाहन हैं। इसके अलावा, तेज गति से वाहन चलाने व ट्रैफिक नियमों का पालन न करने के कारण भी सड़क हादसों का कारण बनते हैं। डीजल इंजन से तैयार किए गए

जुगाड़ उर्फ पीटर रेहड़ा गाड़ी बिना किसी परमिशन के गांव से लेकर शहर की सड़कों व हाइवे पर बेखौफ दौड़ते रहते हैं। ऐसे वाहनों से कृषि कार्य, व्यवसायिक व सवारियों का आवागमन खुलेआम होता है और परिवहन विभाग एवं ट्रैफिक पुलिस मौन बनी बैठी है, जबकि ऐसे वाहन अक्सर दुर्घटना का कारण बनते हैं।

***SHRI GAUTHAM SIGAMANI PON (KALLAKURICHI):** Proposal for Kallakurichi outer ring road: Kallakurichi, The Head quarters of the newly formed district in Tamil Nadu is my Parliamentary constituency as well. I request for the formation of an outer ring road around Kallakurichi town. This outer ring road will facilitate sugarcane lorrys and tractors that are moving the sugarcane to Kallakurichi 1 and Kallakurichi 2 sugar mills and the large number of buses and vans run by educational institutions.

This new outer ring road will ease the already congested streets of Kallakurichi. It is to be noted that Kallakurichi town and the surroundings has abundant number of educational institutions. The fleets of buses run by the educational institutions are already a big strain on the small roads of Kallakurichi town. The sugarcane lorrys and tractors add woes to the already congested roads. In the morning from 8AM to 11AM and 4PM to 7 PM the streets and roads are heavily congested and cause inconvenience to the people of Kallakurichi town.

So I request the Hon'ble Road Transport and Highway Minister to kindly sanction the Kallakurichi outer ring road.

Initiating and expediting the national highway connecting Kallakurichi and Thiruvannamalai announced in last year's budget: Last year, a budget announcement of a National Highway connecting Kallakurichi and

* Speech was laid on the Table.

Thiruvannamalai was made. It is learnt that budgetary estimate have also been done. But the same is lying unattended and uninitiated. This proposed National highway connects Thiruvannamalai, Vellore and Thirupathi. The Large congregation of devotees frequenting to Arunachaleswara temple in Thiruvannamalai and Golden temple in Vellore and Lord Vengatachalapathi Shrine at Thirupathi will be greatly facilitated. Besides this National highway will also facilitate industrial units like sugar mills and other small scale industries that are moving the products to upcountry.

Hence, may I request the Hon'ble Minister for Road Transport and Highway to Expedite the scheme already announced.

Abandoning of the Salem Chennai eight way track: Salem Chennai eight way green fast track road will put farmers to lots of hardships. There are already three National Highway connecting Salem to Chennai. NH 48 and NH 2 goes from Chennai via Kanchipuram, Krishnagiri, Dharmapuri to Salem and the distance is 352.7 km and it is already a six way track. NH 48 and SH 18 connects Salem and Chennai and the distance is 331.89km and it is four and two way track. NH 32 connects Chennai with Salem via Villupuram and the distance is 334.28 km and this track is two ways and four ways.

So since there are three tracks connecting Salem and Chennai that is more than enough. It is an unnecessary expenditure to build a new eight way track road at the cost of 10,000 crores. It is not just waste of money but also destroys vast track of fertile agriculture lands and takes away the livelihood of

the farmers concerned. So it would be a better idea if all the three tracks or any one of them could be upgraded and extended to facilitate the fast track from Salem to Chennai. So the Hon'ble Minister for Road Transport and Highway is humbly requested to abandon the Salem – Chennai eight way track.

***श्री सुधाकर तुकाराम श्रंगरे (लातूर):** मैं भारत सरकार द्वारा बजट में पेश की गई सड़क परिवहन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। हमारी मोदी सरकार ने विगत पाँच सालों में सड़क परिवहन पर विशेष रूप से जोर दिया है। सड़क क्षेत्र में जो निवेश वर्ष 2014-15 में 51,914 करोड़ रूपए था वह बढ़कर 2018-19 में बढ़कर 158,839 करोड़ रूपए हो गया। सरकार ने इस साल के बजट में इस मद के लिए 1644,48 करोड़ रूपयों का प्रावधान किया है। सरकार के इस कदम से देशभर में न केवल सड़क परिवहन के आधारभूत ढांचे का विकास हुआ है अपितु बड़ी संख्या में रोजगार और जीवनयापन के साधन उपलब्ध हो पाए हैं। सरकार के विगत पांच सालों के समर्पित प्रयासों से भारत में सड़क नेटवर्क बढ़कर 59.49 लाख किलोमीटर हो गया है। सरकार का संकल्प है कि पूरे देश भर में उच्च गति वाले अंतर्राष्ट्रीय गुणवत्ता के राजमार्गों का निर्माण किया जाए और इसी पर चलते हुए सरकार ने वर्ष 2018 को 'ईयर आफ कंस्ट्रक्शन' घोषित किया था।

सभी जानते हैं कि सड़क निर्माण में भूमि अधिग्रहण तथा वित्तीय निवेश जैसी अनेकों अड़चने आती हैं जिसमें काफी समय भी बर्बाद होता है। इस सबके बावजूद सरकार ने अपने अथक प्रयासों से राजमार्गों के निर्माण की गति जो 2014-15 में 12 किलोमीटर प्रति दिन थी वह अब बढ़ाकर 30 किलोमीटर प्रतिदिन कर दिया है। इस कार्य में और तेजी लाने के लिए सरकार ने अब यह निर्णय किया है कि चालू वित्तीय वर्ष में रोजाना 135 किलोमीटर सड़कों का निर्माण किया जाएगा ताकि इस वित्तीय वर्ष के अंत तक 30000 किलोमीटर सड़कों का निर्माण सुनिश्चित हो सके। विशेष बात यह है कि अब सड़क निर्माण में हरित प्रौद्योगिकी, बेकार प्लास्टिक और कोल्ड मिक्स टेक्नोलॉजी का उपयोग किया जा रहा है तथा इस योजना के तहत अब 30 हजार किलोमीटर और सड़कें बनाई जाएंगी। इसके परिणामस्वरूप न केवल कार्बन फुटप्रिंट कम होगा तथा देश के पर्यावरण संरक्षण में सहायता मिलेगी।

* Speech was laid on the Table.

यही नहीं केंद्र सरकार आगामी 5 साल में 125 हजार किलोमीटर सड़कों को अपग्रेड करेगी जिस पर 80,250 करोड़ रुपये खर्च किए जाएंगे। सरकार के इन प्रयासों से स्पष्ट है कि हमारी भारतीय जनता पार्टी ने अपने चुनावी घोषणा पत्र में साल 2024 तक 100 लाख करोड़ रूपयों का निवेश तथा 60000 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण की घोषणा की थी उसके प्रति सरकार कितनी सचेत व वचनबद्ध है।

सरकार न केवल सड़क परिवहन, अपितु अंतर्देशीय जल परिवहन के चहुंमुखी विकास के लिए भी भरसक प्रयास कर रही है ताकि देश भर में मल्टी मॉडल परिवहन व्यवस्था स्थापित हो। आशा है कि शीघ्र ही भारतमाला परियोजना के पहले चरण पर भी काम पूरा हो जाएगा। सरकार के ये प्रयास निश्चय ही सराहनीय और प्रशंसनीय हैं।

जहां तक महाराष्ट्र का ताल्लुक है, वहां विगत पांच सालों में राष्ट्रीय राजमार्ग की लंबाई में चार गुना वृद्धि हुई है। 2014 में महाराष्ट्र में राष्ट्रीय राजमार्ग की कल लंबाई 5,700 किलोमीटर थी, जो साल 2017-18 में बढ़कर 22,436 किलोमीटर हो गया है। केंद्रीय सरकार के नेतृत्व में महाराष्ट्र में सड़क मार्गों का विकास तेजी से हो रहा है। इस अवसर पर मैं अपने लातूर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र की सड़क परिवहन से संबंधित कुछ निम्नलिखित समस्याओं के निवारण हेतु अनुरोध करना चाहूंगा।

राष्ट्रीय राजमार्ग 361 मेरे निर्वाचन क्षेत्र लातूर ही नहीं पूरे महाराष्ट्र से गुजरता है। सरकार ने कुछ साल पहले इस पूरे राष्ट्रीय राजमार्ग को 4 लेन में अपग्रेड करने का निश्चय किया था। सरकार के इस निर्णय से पूरे महाराष्ट्र की जनता को आवागमन में बहुत सहूलियत होगी। फिलहाल सरकार ने इस राष्ट्रीय राजमार्ग के 76.4 किलोमीटर नागपुर-वर्धा सेक्शन पर काम शुरू किया है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस पूरे राजमार्ग के अपग्रेडेशन के कार्य में तेजी लायी जाए।

आष्टा मोड़ से उदगिर तक नेशनल हाईवे की हालत बहुत खराब है। जगह जगह गड्ढे हो गए हैं तथा इनके कारण आए दिन दुर्घटनाएं भी होती रहती हैं। बरसात के दिनों में तो हालत और भी शोचनीय हो जाती है। इस सड़क से गुजरने वाले लोगों / वाहनों को काफी परेशानियां उठानी पड़ती है। हालांकि केन्द्र सरकार ने 2 लेन के इस नेशनल हाईवे के इस हिस्से का नवीकरण करने का अनुमोदन कर दिया है परन्तु इस पर काम शुरू होने में काफी विलम्ब हो रहा है। कई माह बीत जाने के उपरांत अभी तक सिर्फ टेंडर आमंत्रित करने की प्रक्रिया आरंभ हो पाई है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि आम जनता की दिक्कतों को देखते हुए आष्टा मोड़ से उदगिर तक के नेशनल हाईवे के नवीकरण पर निर्माण कार्य शीघ्रातिशीघ्र आरंभ कर उसे समयबद्ध ढंग से पूरा किया जाए।

इसी प्रकार नेशनल हाईवे 63 पर टेंबूरनी से लातूर तक के सेक्शन की हालत बहुत खराब है। जगह जगह गड्ढे हो गए हैं तथा इनके कारण आए दिन दुर्घटनाएं भी होती रहती हैं। बरसात के दिनों में तो हालत और भी खराब हो जाती है। इस सड़क से गुजरने वाले लोगों / वाहनों को काफी परेशानियां उठानी पड़ रही है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि टेंबूरनी से लातूर तक के नेशनल हाईवे के हिस्से के नवीकरण का निर्माण कार्य शीघ्रातिशीघ्र आरंभ कर उसे समयबद्ध ढंग से पूरा किया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं एक बाद फिर राष्ट्रीय परिवहन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं तथा माननीय वित्त मंत्री जी का धन्यवाद करता कि उन्होंने देश में सड़क निर्माण ढांचे को मजबूत करने के लिए इतना भारी भरकम आबंटन बजट में किया।

***SHRI S. GNANATHIRAVIAM (TIRUNELVELI):** My Constituency Tirunelveli and Tenkasi covering a distance of 54 km on the Tirunelveli-Shencottai-Kollam highway, is to be widened following repeated representations from the public. Even as the 'Courtallam Season' is fast approaching with the onset of southwest monsoon in neighbouring Kerala, the number of vehicles using this road will increase manifold during the season. As the tourist destination would attract several lakh visitors between June and September.

Hundreds of dangerous potholes, the 54 km long highway, which serves as a major connectivity between the southern districts and neighbouring Kerala has become the most life-threatening stretch of the district. While seriously denting four-wheelers, the dangerous pits and long pits trigger several accidents involving bikes, particularly at night. If this dangerous stretch was left unattended, it would certainly trigger serious accidents make the visitor's vacation better. Though the officials say that this road could only be repaired and there was no plan for re-laying it as this stretch is going to be converted into a four-lane, no step has been initiated so far to make travel along this road safe. The stretch is desperately awaiting a facelift for the past several years and hence travel in this stretch remains a nightmare for road users.

* Speech was laid on the Table.

The 54 km long road between Tirunelveli and Tenkasi forms part of the Tirunelveli -Shencottai -Kollam Highway. Following increase in traffic, it was planned to widen it into a four lane highway on an outlay of Rs. 412 crore. After the Tamil Nadu road Infrastructure Development Corporation, the project proponent, identified the successful bidder for executing the project, complaints pertaining to nepotism in awarding of the contract delayed the process of identifying the lowest bidder. The original plan was to start the work in July 2018 and complete it by September 2020. Delay in starting work on widening the two lane into four lane highway irks road users as there is a sharp rise in fatal accidents on this busy stretch. Once the four lane highway project is completed, dangerous curves, narrow bridges and culverts, which cause accidents, would be removed. 7 over bridges, including a rail over bridge at Pavorchathiram and 71 culverts are to be built under the project. Land acquisition for the widening work has almost been completed and age old roadside trees removed. To facilitate the widening work, over 1400 trees were axed and replanting them some distance away.

While procedural and practical glitches have collectively delayed this project, not a day passes by without fatal accident on this stretch. The 2 lane road is in a bad condition and has many sharp and dangerous curves, contributing to fatal accidents.

Therefore, I urge upon the Union Government to look into the matter and be completed within the deadline with desirable quality.

*** SHRI P. R. NATARAJAN (COIMBATORE):** I would like to bring the Government's kind attention regarding NHAI to establishment of new six lane road for Karur to Coimbatore NH 81. We already have four lane road from Karur to Coimbatore and road between the two places already exists, the Government decided to widen it into six-lane road.

The widening of the existing Coimbatore- Karur road was dropped because lane acquisition was turning out to be more expensive. The farmers, who have lands between Karur to Coimbatore, were suffering more for this new six-lane road. The project will require almost 3,000 acres of land, most of it is fertile agricultural land, and farmers owned less than two to three acres of land and are depended on farming for a livelihood.

The proposed new six-lane road is only 6 Km lesser then the existing four-lane road, the existing road can be widened instead of looking for a 6 lane new proposal with huge investment.

I urge this Government to leave that six-lane project and consider to expand the existing four-lane road to six-lane road.

The Coimbatore- Palakkad existing NH-67 highway construction have been going on last six to seven years but the work is not yet completed. I urge the Government to allocate required fund immediately to finish the road work at the earliest.

* Speech was laid on the Table.

***SHRI K. SHANMUGA SUNDARAM (POLLACHI):** I would like to bring the Government's kind attention regarding NHA to establishment of new six lane road for Karur to Coimbatore NH 81. We already have four lane road from Karur to Coimbatore and road between the two places already exists, the Government decided to widen it into six-lane road.

The widening of the existing Coimbatore- Karur road was dropped because lane acquisition was turning out to be more expensive. The farmers, who have lands between Karur to Coimbatore, were suffering more for this new six-lane road. The project will require almost 3,000 acres of land, most of it is fertile agricultural land, and farmers owned less than two to three acres of land and are depended on farming for a livelihood.

The proposed new six-lane road is only 6 Km lesser then the existing four-lane road, the existing road can be widened instead of looking for a 6 lane new proposal with huge investment.

I urge this Government to leave that six-lane project and consider to expand the existing four-lane road to six-lane road.

The Coimbatore- Palakkad existing NH-67 highway construction have been going on last six to seven years but the work is not yet completed. I urge the Government to allocate required fund immediately to finish the road work at the earliest.

* Speech was laid on the Table.

***SHRI K. SUBBARAYAN (TIRUPPUR)** : We are not against development, growth and expansion of Infrastructure Expansion of roads is essential for growth. But growth is for the people. Laying roads on the destruction of people cannot be growth.

The Salem to Chennai 8 lane green corridor project is one such destructive proposal.

The proposed corridor runs through agricultural and reserve forest land. It will have adverse impact on the environment, water bodies, farm lands and forest land.

Development should aim at the betterment of lives of the people. Protecting the livelihood and enhancing their living conditions should be the objective of growth. But the Salem Chennai 8 lane corridor is detrimental to the growth of the farmers, workers, peasants and people. It is aimed at serving the interests of Corporate, and Multinational Corporations like Vedanta.

Therefore, I very firmly insist that the Government should drop this proposal forthwith and make an official announcement of the same.

Six state highway roads of about 452 KM have been upgraded as National Highways in Tamil Nadu. They are the Thoppur Mettur-Bhavani-Erode; Salem-Tiruppathur-Vaniyambadi; Athur-Perambalur; Tiruppur-

* Speech was laid on the Table.

Oddanchatram road; Chengalpattu-Mahabalipuram; and Kodaighat-Kodaikanal.

A detailed proposal for widening of the roads and converting them into 2 and 4 lane National Highway has been submitted by the National Highway Authority of India to the Ministry of Road Transport and Highways.

This expansion will hugely benefit trade growth. Therefore I request the Ministry of Road Transport and Highways to immediately sanction the proposal and carry out the project.

While so saying, I insist that the road expansion should be carried out in such a way that it does not affect the people, workers, farmers and their livelihood.

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH (KAKINADA): Mr. Chairperson, Sir, I thank you for giving me this opportunity. I would also like to thank my party, YSRC Party, for giving me this opportunity to speak on Demands for Grants pertaining to the Ministry of Road Transport and Highways.

The Indian road network is a very vast network comprising of national highways, express highways, State Highways, major district roads, other district roads and village roads. It is globally the second largest network, spanning 5.5 million kilometres. As we all know, in India, road infrastructure is used to transport over 60 per cent of total goods and 85 per cent of total passenger traffic.

At this juncture, I would like to say that I come from Andhra Pradesh. As all the hon. Members know, after the reorganisation, Andhra Pradesh needed so many funds for development from all Departments. I would like to speak in Telugu to reach out to the people of my State and my parliamentary constituency.

*Road Transport is an important mode of transport. Let it be in rural areas, urban areas or corporation areas, roads play an important role in the development of villages and states. If we look at functioning of Ministry of Road Transport & Highways, in the recent past, they are doing commendable job. The Ministry is working hard to provide road connectivity throughout the

..... English translation of this part of the speech originally delivered in Telugu.

country. Though land costs are rising high, department is doing good work. I heartily congratulate the Ministry for this work.

In General Budget, Finance Minister Smt. Nirmala Sitharaman, emphasized on development of road infrastructure. On one hand we should develop village roads and on the other hand we should modernise National Highways. It is important to develop roadways to reduce distances. I can say that, Ministry of Roadways is working with same spirit. There are several projects that were announced. Some projects could not take off, some projects are stuck in the middle and few projects are going on for so many years.

Firstly, I would like to request Hon'ble Minister to give special attention to our state, Andhra Pradesh. Every state will be demanding for funds and each state will be having it's own issues. But as far as Andhra Pradesh is concerned, it was bifurcated without proper justifications, because of which people of Andhra Pradesh are going through severe difficulties and hard ships. In this context, proposals for various roads were sent by State Government of Andhra Pradesh to Union Government and some of those proposals were approved. Our Hon'ble Chief Minister, Shri YS Jagan Mohan Reddy will extend full co-operation and support in expansion of road infrastructure of Andhra Pradesh.

As there is time constraint, I will mention few important roadways. Many Hon'ble Members present here can know and understand these important roadways. Especially, Amaravati-Anantpur Express way which is of 400 kms span, was sanctioned but other related works like land acquisition and construction are yet to commence. Therefore, I request that special attention may be paid to Amaravati-Anantpur expressway and expedite the process of construction. Similarly, there are some more important roads and I will be mentioning only few roads here.

In prioritization, there are high priority, high 1, high 2, medium and low. I will mention only few of them. NHO Vinukonda-Guntur, corridor code – 806. Kaipa-Giddalur – 806, Bugga – Kaipa, 806, Anantapur – Bugga, 869, Kurnool – Atmakur 869 Atmakur-Domala, 802. These six roads are placed under 'medium' priority. Therefore, I request Hon'ble Minister to place these roads under 'high' priority and complete these projects at the earliest. These roads are very important for economic development of our state. Many peripheral roads were also sanctioned; I won't mention all of them. As Hon'ble Chairman directed, I will give my written submission.

I will be referring to important roads in my Parliamentary constituency. Four laning of Kakinada anchorage port to Uppaada beach road, NH-16 of East Godavari district of Andhra Pradesh. Over ADB Kakinada deep water port from Kumbabhishekam temple to fishing harbor Kakinada to avoid 6 to 7 level crossings in a span of 1 kilometer which causes huge congestion.

These works need to be completed. Apart from these I have a long list of pending projects, I will not read out these projects, instead I will submit these to the Table of the House. Similarly, Raichur – Hasan section near Adoni of Andhra Pradesh – Karnataka border 425 – Chintakunta – Adoni, 425-Karnataka Andhra Pradesh border Chintakunta, 523 – Maidakur – Badvel, these sections are between 45 & 50 kms. These sections are places under medium priority I request on behalf of people and Government of Andhra Pradesh to place these roads under high priority to complete these projects at the earliest.

Though there are around 15 to 20 e-connectivity roads under high 1 and high 2, by 31 March 2019 the progress of these works are mostly between 0-32% and only two roads' progress is 92%. There could be various reasons for delays. Whatever be the reasons, I request the Government to address these issues and expedite works of e-connectivity roads in Andhra Pradesh. Regarding, road safety, many Hon'ble Members gave valuable suggestions. There is a need to pay special attention for road safety. Many drivers drive for thousands of kilometers without proper break, and as a result there could be health related issues. There is already a proposal to set up stay homes, but it should be at shorter distances instead of proposed longer distances. For health care also there should be adequate number of hospitals on expressways and highways, so that health security can be ensured to users of these expressways/highways. Sir, regarding road safety - in my constituency

there is NH-5 which is now NH-221. This highway passes through 'Vannepudi' village which is near Kathipudi junction, every week couple of accidents takes place here. Many accidents took place at this spot and several lives were lost. We had informed concerned department about this particular issue, but we didn't get any response. Therefore, all accident prone areas should be identified and defects, if any should be rectified.

Similarly, many roads are being connected through Bharatmala and Sagarmala. In this context, I request Hon'ble Minister of Road Transport and Highways, to provide a new highway to connect Kakinada and Rajahmundry.

I urge upon the hon. Minister, Government of India to consider the construction of a road between Rajahmundry and Kakinada. They are twin cities. Rajahmundry has a large area of river Godavari and Kakinada has a seaport where the coastal corridor between Vizag and Chennai is located. Therefore, it is necessary to have a six-lane National Highway between Rajahmundry and Kakinada to have an access to Rajahmundry Airport.

Sir, there are no other twin cities in our country which have a seaport and a riverport, so necessary for upliftment of people. Sir, I would like to request the hon. Minister once again to kindly allocate more funds and take steps for early completion of this project and put all the projects on high priority. Thank you. *

*** श्री मुकेश राजपूत (फर्रुखाबाद) :** भारतवर्ष में 4 लेन सड़कों का जाल विछाने का जो सपना पूर्व प्रधान मंत्री स्व० श्री अटल बिहारी जी से ने देखा था उनके सपनों को साकार करने के लिए भारत के यशस्वी प्रधानमंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार कृत संकल्पित है। सड़क परिवहन मंत्री माननीय नितिन गडकरी जी के द्वारा जिस गति से राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण कराया जा रहा है, बहुत ही सराहनीय है।

माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार में लगातार राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण के लिए बजट में बढ़ोत्तरी की है। कांग्रेस सरकार के 2013-14 में एक वर्ष में 4260 किमी राजमार्गों का निर्माण हुआ था वहीं माननीय मोदी जी की पिछली सरकार के कार्यकाल के आखिरी वर्ष 2017-18 में एक वर्ष में 9829 किमी राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण हुआ जो 2013-14 की तुलना में 2 गुने से भी ज्यादा है।

सरकार दिसंबर 2019 तक 300 परियोजनाएँ पूरी होने की दिशा में आगे बढ़ रही है जो बहुत ही सराहनीय हैं। भारत माला परियोजना, देश के हिमालयी क्षेत्रों को जोड़ने वाले एवं सीमा वर्ती क्षेत्रों में पहुँच बढ़ाने की दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण हैं। सरकार ने राष्ट्रीय गलियारा की क्षमता बढ़ाने के लिए जो 53 हजार कि.मी. के राष्ट्रीय राजमार्गों को चिन्हित कर चरणबद्ध तरीके से 2022 तक पूरे करने की योजना के लिए बड़े बजट का प्रावधान किया है जो राष्ट्र को सुरक्षा एवं आर्थिक दृष्टि से मजबूत बनाएगा।

उत्तराखण्ड में प्रमुख चार धाम यात्रा के लिए घोषित की गयी परियोजना से उत्तराखण्ड का सम्पूर्ण विकास संभव हो सकेगा। विभिन्न एक्सप्रेसवे, पुल आदि का निर्माण सरकार की प्राथमिकता में है।

* Speech was laid on the Table.

राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान रखने वाला फतेहगढ़ जहाँ राजपूत रेजीमेंट सिख रेजीमेंट व जाट रेजीमेंट (टी.ए.) स्थित है, किन्तु किसी भी राजमार्ग से नहीं जुड़ा है। परन्तु विगत वर्ष यह मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग 730 सी. माननीय मंत्री जी ने घोषित कर दिया था।

हाल ही में घोषित 730 सी. राष्ट्रीय राजमार्ग जो फर्रुखाबाद से होकर गुजरता है, बहुत ही दयनीय हालत में है जिसका अति शीघ्र निर्माण करा दिया जाय। तथा NH91 के समानान्तर एक एटा से अलीगंज, नबावगंज, फर्रुखाबाद होते हुए गुरसहायगंज तक 4 लेन नया राष्ट्रीय राजमार्ग स्वीकृत कर निर्माण करा दिया जाय। ये सड़क फर्रुखाबाद लोकसभा की सभी 5 विधानसभाओं से होकर गुजरेगी। धन्यवाद।

* **SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI):** Ministry of Road Transport and Highways is allocated a total budget of Rs. 83,015 crore in 2019-20 as compared to Rs. 78,625 crore of revised estimate in 2018-19.

CAG Audit noted short transfer of Cess collected in Consolidated Fund of India (CFI) to the dedicated non-lapsable fund in Public Account.

1. Road Cess	Name of Fund	Short transfer of cess upto March, 2018
In Rs. crore	Central Road Fund	72,726

Comments on short transfer of funds with respect to Road Cess and Clean Energy Cess have been repeatedly pointed out by the Comptroller and Auditor General of India (CAG) since 2010-11. However, the Centre has taken no action in this regard.

The Economic survey noted the major constraints faced in construction of roadways and highways as availability of funds for financing large projects, lengthy processes in acquisition of land and payment of compensation to the beneficiaries, environmental concerns, time and cost overruns due to delays in project implementation, procedural delays, lesser traffic growth than expected increasing the riskiness of the projects resulting in stalled or languishing projects and shortfall in funds for maintenance. The Centre must take these

* Speech was laid on the Table.

issues into consideration and take the necessary steps to ease these constraints.

The Standing Committee in its 2018 report highlighted delay in National Highway Development Project (NHDP) in reaching target. The Committee observed that out of the total length entrusted under National Highway Development Project (NHDP) i.e. 56,323 km, only 33820 km has been completed. Similarly there has been under achievement under all the Schemes. The Committee viewed that the Ministry has not taken enough measures to achieve the set target within the stipulated time. I request the Centre to take measures to ensure timely completion of roads and highways construction. The Committee further noted that the hindrances caused to these projects is a testimony to the inefficacy of the present mechanism put in place to solve these issues. I urge the Centre to develop effective mechanisms so as to achieve its targets in a time bound manner and thus help bolster the economic growth of the country.

The Committee noted that the achievement under Left Wing Extremist (LWE) during 2017-18 is 174 km (till December, 2017) but the target for 2018-19 is 400 km. I request the Ministry to evaluate the reasons for the delay and strategise accordingly to speed up the road construction work in LWE areas, as recommended by the Standing Committee. In Maharashtra (balance 23 km) and Odisha (balance 74 km) the works are held up due to LWE activities and slow progress of some contractors. Efforts must be undertaken to expedite

implementation of these projects. Since roads are very crucial in ensuring security in these areas the Ministry must provide initial support to these road projects and encourage participation of contractors.

Out of total allocation of Rs. 759.20 crore at RE stage 2017-18 for the States/UTs for development of State roads under the scheme of Economic Importance and Inter-State Connectivity, more than 10% remains unutilized. Inter-state connectivity by roads is important for economic growth of the country and the funds available at hand should be utilized to the fullest.

The Committee noted that though the length of National Highways and State Highways has increased tremendously during the last few years, the public transport has not been augmented proportionately. This has resulted in the proliferation of private vehicles. The public transport is non-existent in many parts of the country. The Committee viewed that this deficit in public transport system in the country needs immediate attention and major revamping. I request the Ministry to take steps to improve the condition of public transport system by providing adequate budgetary support. This will not only decongest the roads but also control the air pollution to a certain extent.

The Comptroller and Auditor General (CAG) in his 2016 Report on National Highways Authority of India (NHAI), observed that NHAI paid Undue financial benefit to the concessionaires. For example, NHAI paid to PIU Begusarai undue benefit of 51.03 crore comprising early completion bonus of

21.83 crore in violation of the concession agreement, and 29.20 crore being part of annuity that was not payable due to reduction in scope of work.

NHAI also paid undue financial gain to the Concessionaire relating to four-laning project between Hazaribagh-Ranchi Section of NH-33 amounting to 47.05 crore and undue financial benefits of 31.90 crore to PIU Darbhanga.

In his 2018 report, the CAG also pointed out to the inability of the NHAI to recover damages and maintenance cost from the concessionaires. It was observed that the National Highways Authority of India extended undue benefit to the concessionaire to the tune of 99.27 crore by not taking prompt action to recover the damages and maintenance cost from the concessionaire on account of its failure in achieving the project milestones and in meeting the maintenance obligations.

CAG further noted that the National Highways Authority of India failed to recover damages of 85.19 crore on account of delayed/non-completion of work relating to renewal of wearing surface of the road pavements by the concessionaires in four road widening projects in Andhra Pradesh.

CAG also pointed to the Transport Department's failure to comply with the safety guidelines before issuing the completion certificate for roadways construction projects. As per the concession agreement, Independent Engineer (IE) was to issue the provisional completion certificate for the project only after obtaining safety audit report. However, the IE issued provisional completion certificate 45 days prior to the safety audit report and the Authority

paid bonus to the Concessionaire based on it, which led to payment of excess bonus of 6.11 crore to the Concessionaire.

The Government suffered a loss of interest on toll revenue due to delay in delinking of road stretch. National Highways Authority of India failed to delink the Chilakaluripet town stretch from the project relating to six-laning of Chilakaluripet-Vijayawada section in the State of Andhra Pradesh, as per terms of the agreement entered into with the concessionaire. The CAG in his report estimated that it consequently led to loss of interest to the tune of 9.69 crore on account of delayed remittance of toll revenue collected by the concessionaire on the delinked stretch.

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

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): सभापति महोदय, जब से माननीय नितिन गडकरी जी ने देश के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री का कार्यभार संभाला है, तब से देश भर में सड़क निर्माण का काम तेजी से हो रहा है। देश में पहला पुणे-मुम्बई एक्सप्रेसवे का निर्माण करने का सपना माननीय बाला साहेब ठाकरे जी का था। उसको पूरा करने का काम माननीय नितिन गडकरी जी ने, जब महाराष्ट्र के मंत्री थे, तब पूरा किया। इसके बाद देश में कई सारे एक्सप्रेसवे बने। बीते पांच सालों में माननीय मंत्री नितिन गडकरी जी ने पूरे देश का नक्शा ही बदल दिया है। कांग्रेस सरकार के कार्य काल में जिस गति से काम होता था, उससे कई गुना ज्यादा तेजी से माननीय नितिन गडकरी जी ने सड़क निर्माण का काम किया।

इसलिए मुझे गर्व है कि गडकरी साहब महाराष्ट्र से निकल कर सड़क निर्माण का काम जिस गति और तेजी से पूरे देश में कर रहे हैं जब इतिहास लिखा जाएगा तब गडकरी साहब का नाम रोड़करी के रूप में पहचाना जाएगा। केवल सड़क परिवहन का काम गडकरी साहब ने नहीं किया बल्कि वास्तु को बढ़ावा देने हेतु माननीय गडकरी जी जलमार्ग का बड़ा काम देश में किया है। हमारे लिए गर्व की बात है कि आज के समय में देश में दुनिया का सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है, जिसकी कुल लंबाई लगभग उन्नसठ लाख किलोमीटर है। आज देश में सड़क मार्ग से साठ प्रतिशत माल कंटेनर या ट्रकों से सामान लाने-ले जाने का काम होता है जबकि कुल यात्री यातायात 85 प्रतिशत सड़क परिवहन से यातायात करते हैं। आज देश में हर साल पांच लाख एक्सिडेंट होते हैं और उसमें करीब डेढ़ लाख लोगों की मौत हो जाती है। अगर रोज के एक्सिडेंट का हिसाब किया जाए तो 1370 एक्सिडेंट होते हैं और 411 लोगों की मौत होती है। जितनी गति से काम होता है उतनी ही गति से आवागमन करने वाले लोगों में सुधार करने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, सेंट्रल रोड़ फंड इस मंत्रालय को दिया जाता था और इस साल के बजट में इसका प्रावधान डायरेक्टली फाइनेंस मिनिस्टर के पास किया है। जिन्होंने सेंट्रल रोड़ फंड मांग की थी, उनको मिला थ। मैं मांग करता हूं कि डायरेक्टली इस मंत्रालय को मिलना चाहिए।

पब्लिक अंडरटेकिंग्स कमेटी ने 2017 में अपनी रिपोर्ट में विभिन्न परियोजनाओं के समय पर पूरे न होने पर चिंता जताई थी। कई सारे सड़क परियोजनाओं का काम तेजी से नहीं हो पाता, इसका मुख्य कारण भूमि अधिग्रहण में लंबा समय लगना है, कभी सारी योजनाओं में पर्यावरण और वन मंजूरी समय पर नहीं मिलती, इससे काम जल्दी से नहीं होता। देश भर में ऐसे तेज गति से काम को पूरा करने के लिए राज्य और केन्द्र सरकार द्वारा एक समिति गठित करनी चाहिए जो पर्यावरण और वन मंत्रालय से जुड़ कर काम करे ताकि जल्दी से जल्दी परमिशन मिले।

मेरे संसदीय क्षेत्र पनवेल से उरन तक राष्ट्रीय महामार्ग का कार्य माननीय नितिन गडकरी जी द्वारा किया गया था, अब यह काम पूरा होने वाला है। लेकिन कई काम तीव्र गति से होता है तो ठेकेदार पूरी तरह से काम नहीं करते, यह भी घटना सामने आई है कि क्वालिटी का काम नहीं हुआ। उरन में एक जसकर गांव है, वहां सीमेंट कांक्रीट की सड़क धंस गई थी, कई सारी खबरें अखबार में भी आई थी।

मैं कहना चाहता हूं कि जिस गति से काम करते हैं लेकिन क्वालिटी का भी ध्यान रखना जरूरी है। मेरे क्षेत्र में राष्ट्रीय महामार्ग 103 का काम जो करजर मोरबार खांडी मावल होते हुए भीमाशंकर जाता है, जिसका निर्माण भी आदरणीय गडकरी साहब ने किया है, यह काम वन और पर्यावरण मंत्रालय की परमिशन नहीं मिलने की वजह से रुका है, वह काम आज भी पूरा नहीं हुआ है।

महोदय, राष्ट्रीय महामार्ग क्रमांक चार है, महामार्ग 54 जिसे राष्ट्रीय महामार्ग में कन्वर्ट किया, यह तेलेगांव, चाकन और सिकरापुर होते हुए जाता है। चाकन और सिकरापुर इंडस्ट्रियल जोन है, वहां बहुत सारा ट्रैफिक होता है और इसकी वजह से एक्सिडेंट होते हैं।

केन्द्र सरकार द्वारा 1800 करोड़ रुपये देने की घोषणा हुई थी। डीपीआर हो गया लेकिन मंत्रालय द्वारा पूरी तरह से फॉलोअप नहीं हुआ।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-4 का काम कांग्रेस सरकार के समय रिलायंस कंपनी ने लिया था। यह राजमार्ग देहु रोड़, कात्रज बाई पास होते हुए सतारा, कोल्हापुर जाता है। आज तक इसका काम पूरा नहीं हुआ है। इस कंपनी को कई बार मंत्रालय द्वारा बुलाकर बात की गई, लेकिन आज तक उस काम में कोई गति नहीं आई। यहां कई सब-वे बनाए गए, लेकिन वे भी ठीक तरह से नहीं बने हैं। इनकी चौड़ाई और ऊंचाई कम है, इस वजह से लोगों को दिक्कत होती है। उस क्षेत्र का सांसद होने के नाते लोग मुझे शिकायत करते हैं। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि आगे की आबादी और इलाका देखकर काम करना चाहिए।

महोदय, पुणे से मुंबई तक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-4 फोर लेन है। अगर इसे आठ लेन कर दिया जाए तो निश्चित रूप से पुणे-मुंबई हाईवे पर ट्रैफिक कम हो जाएगा। एक्सप्रेस वे पर जितने टोल प्लाजा हैं, इनको चलाने के लिए ठेकेदारों को दिया जाता है। टोल प्लाजा पर लंबी लाइन लगती है, इसके कारण आने-जाने वाले यात्रियों को असुविधा होती है, इस तरफ ध्यान देने की आवश्यकता है। हर टोल पर फास्ट ट्रैक की घोषणा माननीय गडकरी जी ने की थी, लेकिन कहीं भी फास्ट ट्रैक की सुविधा प्राप्त नहीं हुई है।

अंत में, मैं आखिरी मुद्दा रखकर अपनी बात खत्म करता हूं। मुंबई-गोवा हाईवे का काम बहुत सालों से रुका हुआ है। मेरे क्षेत्र पनवेल से यह मार्ग गोवा और आगे कोंकण तक जाता है। इस मार्ग का काम जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए, मैं यही मांग रखते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री चन्देश्वर प्रसाद (जहानाबाद): माननीय सभापति जी, मैं सबसे पहले अपने संसदीय क्षेत्र की जनता को धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने मुझे जिताकर यहां भेजा है। मैं विशेषकर जहानाबाद की जनता की ओर से आपको प्रणाम करता हूँ। आज आपने मुझे इस विषय पर बोलने की इजाजत दी है, मैं इसके लिए हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ।

महोदय, सहयोगी पार्टी के सांसद के नाते मैं माननीय प्रधान मंत्री जी एवं वित्त मंत्री जी को एक जनहितकारी बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूँ। देश के आर्थिक विकास में सड़कों की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। भारत में 89.03 लाख किलोमीटर लंबा विशाल सड़क नैटवर्क है। अमेरिका के बाद दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा नैटवर्क है। इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें शामिल हैं।

हमारे लोकप्रिय मुख्यमंत्री नीतीश कुमार जी ने बिहार में सड़कों का जाल बिछाकर बिहार की जनता को बेहतर आवागमन की सुविधा दी है, परंतु पूरे बिहार सहित मेरे संसदीय क्षेत्र जहानाबाद में राष्ट्रीय राजमार्गों की हालत संतोषप्रद नहीं है। अधिग्रहित भूमि के मालिकों के पुनर्वास में देरी से यह मामला और भी गंभीर हो गया है। मैं एनएच-83 पटना-डोभी की फोर लेन परियोजना का उदाहरण उचित समझता हूँ। यह अति महत्वपूर्ण सड़क है, खासकर इस बौद्धिस्ट सर्किट में पर्यटक बोध गया जाते हैं। यह सड़क उत्तर एवं दक्षिण बिहार की लाइफ लाइन है। यह सड़क परियोजना वर्ष 2010 से लंबित है। पहले भूमि अधिग्रहण में 600 करोड़ रुपया खर्च करना प्रस्तावित था, लेकिन कानून में बदलाव के कारण 3088 करोड़ रुपये हो गया। यह प्रोजेक्ट जीका फंडेड है और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से 2600 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि की मांग की है।

इस पर कई माह से फैसला नहीं लिया गया है। एनएच-83 पर भारी ट्रैफिक है। इसको संभालने के लिए इसका अपग्रेडेशन और चौड़ीकरण कर इसे फोर लेन बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

आपके माध्यम से मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि इस कार्य में आ रही प्रत्येक बाधा को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय दूर करे ताकि बिहार की जनता के साथ देश-विदेश के पर्यटकों को आवागमन की सुविधा मिल सके तथा लोगों को जहानाबाद होते हुए गया जाने में आसानी हो सके।

सभापति महोदय, हम यह भी बताना चाहेंगे जहानाबाद में जो एनएच-83 है, उस पर प्रतिदिन भारी संख्या में दुर्घटना घट रही है। कुछ दिन पहले मरम्मत का कार्य शुरू हुआ था, लेकिन ठेकेदार द्वारा मरम्मत के नाम बड़े-बड़े गड्ढों में बोल्टर डालकर छोड़ दिया है, जिसके कारण रात में छोटी-छोटी गाड़ियों का एक्सीडेंट हो जाता है और लोग दुर्घटनाग्रस्त हो जाते हैं। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इस पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है।

मेरे संसदीय क्षेत्र जहानाबाद में एनएच-110 और एनएच-139 भी गुजरता है, जिनका अपग्रेडेशन और चौड़ीकरण अति आवश्यक है।

एनएच-110 मेरे संसदीय क्षेत्र जहानाबाद के अरवल जिले में 17 कि.मी. और एनएच-139 इसी जिले में 36 कि.मी. तक गुजरती है। अरवल जिला, बिहार का एक पिछड़ा क्षेत्र है और विकास से वंचित है। वहां मूलभूत सुविधाओं की भारी कमी है। एनएच-110 पूर्वी बिहार से पश्चिमी बिहार जाने के लिए मुख्य मार्ग है एवं एनएच-139 उत्तर बिहार से दक्षिण बिहार जाने के लिए मुख्य मार्ग है। इस मार्ग पर भारी संख्या में वाहनों का आवागमन रहने के कारण सड़क दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है। विगत दिनों स्थानीय नागरिकों एवं जनप्रतिनिधियों ने अरवल शहर के लिए 2 नये बाईपास का निर्माण कराने के लिए मुझसे आग्रह किया ताकि शहरवासियों को आवागमन की सुविधा के साथ-साथ जाम एवं दुर्घटनाओं से निजात मिल सके।

अतः जनहित में मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि अरवल शहर के लिए एनएच-110 एवं एनएच-139 पर नये बाईपास का निर्माण कराने के लिए उचित कार्रवाई का निर्देश दें। इस संदर्भ में मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इसके अलावा राज्य के अधीन राष्ट्रीय उच्च पथों की खराब स्थिति को देखते हुए एवं आवागमन हित को ध्यान में रखकर राज्य सरकार ने

अपनी निधि से काफी योजनाओं का कार्य पूर्ण कराया है। उक्त राशि की प्रतिपूर्ति केन्द्र सरकार से आवश्यक है, जो अब तक नहीं की जा सकी है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। 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। योजनाओं में स्थानीय प्रतिनिधियों विशेष रूप से संसद सदस्यों और विधायकों की राय और सहयोग लिए जाएं। राज्यों से आए हुए प्रस्तावों को जल्द अनुमोदित करना चाहिए ताकि विलंब के कारण परियोजनाओं का खर्च न बढ़े। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्रशिक्षण द्वारा योजना शुरू होने से पूर्व अपने पदाधिकारियों को उचित निर्देश देना चाहिए। रेलवे से एनओसी लेकर भूमि अधिग्रहण की कार्रवाई भी योजना शुरू होने से पूर्व पूरी कर लेनी चाहिए। योजना शुरू होने से पूर्व यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि पर्यावरण संबंधी स्वीकृति मिली है या नहीं। 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 हजारों परियोजनाओं को अर्वाड किये हैं, जिसमें बहुत सारी परियोजनाएं आर्बिट्रेशन में फंसी हुई हैं। इस समस्या का हल तुरंत होना चाहिए। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की सक्रिय भूमिका द्वारा यह सुनिश्चित किया जाए कि सभी परियोजनाएं अपने समय से पूरे हों। ठेकेदारों को किसी भी कारण से परियोजनाओं को विलम्ब करने की छूट नहीं देनी चाहिए।

बेहतर निरीक्षण और निगरानी से काम की प्रगति सुनिश्चित की जानी चाहिए। महोदय, मैं पहली बार बोल रहा हूँ। मंत्रालयों, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राज्य सरकारों और निजी अधिकरणों 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 एंबुलेंस और राहत देखभाल उपकरणों की व्यवस्था की जानी चाहिए। राष्ट्रीय

राजमार्गों और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण सड़कों पर दोनों ओर पार्किंग सुविधा, अन्नपूर्णा और आघात (ट्रोमा) चिकित्सा केन्द्रों की व्यवस्था करके इस पहलू पर पर्याप्त ध्यान देना चाहिए। देश के क्षेत्रीय परिवहन के जाल को पूरी तरह कम्प्यूट किया जाए। ओवर लोडिंग पर पूरी तरह रोक लगाई जानी चाहिए, क्योंकि सड़कों को बर्बाद करने में उनका बड़ा हाथ है। अन्तरराज्तीय सड़क, सड़क सम्पर्क, ग्रामीण सड़कों और आर्थिक महत्व की सड़कों के विकास पर पर्याप्त ध्यान दिया जाए। सड़क परियोजनाओं के लिए अधिग्रहित भूमि के मालिकों के लिए पुनर्वास तेज किया जाए ताकि परियोजनाओं में बाधा न आए। सड़क परिवहन और राजमार्गों से संबंधित विभागों को अधिक सक्रिय होना चाहिए और यह सुनिश्चित करने के लिए संबंधित राज्य सरकारों के साथ इस मामले को उठाना चाहिए ताकि प्रस्ताव और उपयोगिता प्रमाण पत्र प्राप्त हो ताकि निधियां जारी हो सकें और उनका उपयोग हो सके। धन्यवाद।

***SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA)** : I would like to place my views on Demands for Grants for the Ministry of Road Transport and Highways for the year 2019-2020,

The budget allocation for the roads and highways has been increased to Rs,1,11,691 crore for the year 2019-20 from an allocation of Rs.99,322 for the year 2018-19. It has raised by a significant 12%. To support Sagarmala and other schemes under this for boosting inland water transport, fell to Rs.757 crore, from Rs.891 crore in the previous year.

I would like to mention that the Government has also proposed to improve the efficiency of National Corridors, development of Economic Corridors, Inner Corridors and Feeder Routs along with integration with Sagarmala and "Bharatmala Pariyojana".

Under Sagarmala, 48 projects for Port Modernization, Port Connectivity, Port-led Industrialization and Coastal Community Development are planned in the state of Karnataka at a cost of Rs.24,772 Crore.

Some of the important roads and highway projects are 23.60 km long Shiradi Ghat Tunnel, which provide links from Bengaluru-Hassan to Mangaluru port through Shiradi Ghat on NH-48, built at a tentative cost of Rs.10,000 crores.

* Speech was laid on the Table.

Other important roads and highways projects are 117 kms Bangalore-Mysore Section of the Bangalore-Mallapuram Economic corridor is being developed as a six laned, access controlled highway at an estimated cost of Rs.7000 crores.

Chennai-Bangalore Expressway identified as one of the priority projects under Chennai-Bangalore Industrial Corridor, providing connectivity to the proposed Multimodal Logistic Park at Dobaspet. This expressway passes through three states -76 kms in Karnataka, 91 kms in Andhra Pradesh and 94 kms in Tamil Nadu, and is being built at an approximate cost of Rs. 16,000 crores.

Another important ongoing NH projects in the state includes Bangalore Ring Road, where NHAI has taken up the work of balance portion of STRR for Bangalore (West side) to Hosur in Tamil Nadu (Connecting NH-4 to NH-7) under Bharatmala.

One of the major inter-state projects provides connectivity to neighboring state capitals Hyderabad and Amravathi.

As far as resource mobilization for infrastructure sector is concerned, it has been proposed to increase special additional excise duty and road and infrastructure cess each by one rupee a litre on petrol and diesel. This will generate more funds for infrastructure investment. A calculation provided by ICRA Ratings suggests that with this, the total Road and Infrastructure Cess is

estimated to increase to Rs. 1.27 lakh crore in 2019-20 from Rs. 1.13 lakh crore in 2018-19, an increase of 12.4%.

In the Union Budget the NDA Government has increased the excise duty and levy the special additional tax on using roads. Special additional excise duty on Motor spirit commonly known as petrol has increased by Rs.1, from Rs. 7 to Rs.8 per liter. And on High speed diesel oil it is increased from Rs. 1 to Rs.2 now. Road and infrastructure cess on Motor spirit commonly known as petrol, High speed diesel oil is increased from Rs. 8 to Rs. 9 now.

Another very important and also the matter of concern for all of us is the road traffic injuries and accidents. It is very unfortunate that the number of accidents are increasing every year. I am shocked to see the rising figures of number of persons killed in road accidents in India during the last three calendar years i.e. 146133 persons killed in the year 2015, 150785 in the year 2016 and in 2017 it is 147913. I urge the Union Government to take a serious step to see that the number of accidents is ZERO.

The Union Government has taken various measures to facilitate Transporters. The Government has increased Axle load limits, Allowing carriage of higher payloads, Increase in fitness periodicity from one year to two years, Simplification in terms and conditions of National Permit, Allowing Transporters to carry documents in electronic form and many other measures would certainly help the transporters to operate comfortably. However, the demand for change in the Toll charge slab is not addressed in the budget.

I would like to request the Union Government to take necessary steps address the issue at the earliest.

The construction of Mangalore City Bypass should be expedited. It would help decongest the city of Mangalore. As per the reports the NHAI, has prepared the new Green Field Alignment for the Mangalore City Bypass. But the Work is yet to start. Hence, I request the union Government to give necessary directions to expedite the project for construction of the Bypass.

The Union Government had sanctioned four-laning of Kulshekar-Karkala National Highway(NH-169) in 2015, the work was delayed due to delay in land acquisition process. Fast Track the project, being undertaken under Bharatmala Pariyojana-Phase-I at the earliest.

Construction of Four-laning of Addahole-BC Road Cross Section under NHDP Phase IV. The project has come to a halt, causing inconvenience to the public. I also request you to direct the concerned authorities to fast track the land acquisition process and adequate compensation is paid to the land owners. Additional funds for completion of the project be sanctioned, if required.

*** SHRI RAHUL RAMESH SHEWALE (MUMBAI SOUTH-CENTRAL):** I would like to place my views on the Demands for Grants under the control of Ministry of Road Transport and Highways.

I come from Mumbai and I will place on record the problems and suggestions concerning Roads and Highways of Mumbai and Maharashtra State. First of all, I take up the issue about the issues of the Road Transport Sector for which I have been taking up the issues before Hon'ble Minister of Road Transport and Highways as well as Finance, But nothing has been done so far for redressal their problems. The road transport sector deserves a special status and its issues must be addressed on real time basis but sadly is lingered for years. It is in acute distress as is the farm sector. A healthy road transport sector is essential for growth of the economy and employment generation. This sector is one of the highest tax payer and employment generator but highly suppressed and marginalized. Main problem of Transport sector is payment of Toll at large number of places across the various States. Increasing the toll taxes levied by the National Highways Authority of India on trucks would cause for a decrease in the profit margin of the truck owners, leading to transfer the cost to the consumer, which would result in an increase in the costs of essential goods. Hence, in reality an increase in the toll prices would have a direct effect on individuals ability to purchase basic commodities

* Speech was laid on the Table.

including food products. In some States, the cost incurred on constructing the highways are being collected from highway users in shape of toll. After collecting the cost they still collect revenue which is unfair. And thus, it is my submission to the Government to ensure that toll collection to be done away with once the cost of construction of the highway has been recovered.

Another issue is that every year more than five lakhs pilgrims participate through several dindis to join Sant Dnyaneshwar Maharaj and Sant Tukaram Maharaj palkhi processions starting from Alandi and Dehu respectively to Pandharpur in Maharashtra. The number of warkaries has increased over the years underscoring the need for expansion of the road infrastructure. Warkaries have expressed satisfaction over the Government's decision to start construction work in February as Shri Rambhau Chopdar of Alandi Devasthan Committee said, 'Thought it's too late, but still we are happy that finally the Government has completed the procedure and announced the date of construction.' This will felicitate effective pilgrim services on Wari path from Alandhi and Dehu till Pandharpur.

There is a master plan for cultural path in Mumbai, which starts from Mahim Causeway and ends at Siddhivinayak Temple covering important nodes like-St. Michael's Church, one of the oldest Catholic Churches in Mumbai, built by the Portuguese in 1534, Hajji Ali Dargah, Shivaji Maidan which is 28 acres open space renowned as the cradle of Indian cricket, along with the Memorial of our party Supremo Bala Saheb Thackeray,

Swatantryaveer Savakar Smarak and a memorial to B.R. Ambedkar, at Chaityabhoomi, among others.

The Konkan belt of Maharashtra will soon be connected by a coastal highway, which is part of the Maharashtra Government's grant plan for the State's west coast. Once the highway is ready, it will promote tourism in the Konkan belt, and will also greatly reduce travel time along that stretch;. Sources from the PWD said that the project is expected to start from Uran near Navi Mumbai and go on towards Goa via the west coast of Maharashtra passing through Uran-Alibaug-Kihim-Murud-Harihareswar-Jaigad-Ganpatipule-Ratnagiri-Kunkeshwar-Malvan-Panjim. The project is expected to be around 550-600 km long. There are some missing links on this route which needs to be connected. Also interlinking these roads with the sea forts which will include the tourism.

Maharashtra State is dotted with number of magnificent forts, nested in the Western Ghats or the Sahyadri Mountain range. There are nearly 350 forts in Maharashtra, so it is said that forts are the glory of Maharashtra. Most of these forts are associated with the great Maratha ruler, Chhatrapati Shivaji Maharaj. The Mughals and Marathas owned a lot of lands here and build some beautiful buildings and forts. He built some stunning forts that stand proudly in Maharashtra. If this circuit is concerned it will boost the tourism and also people will know the history and culture of Maharashtra.

The section from Adoshi Tunnel to Khandala exit is a 6-lane road but the traffic of 10-lane road (6-lane of Mumbai-Pune Expressway + 4 -lane of NH-4) is plying in this stretch. Due to decrease in speed and increase in time of travel in this section. heavy amount of traffic and landslides causes congestion in this stretch. Due to decrease in speed and increase in time of travel in this section and in order to save time, vehicles move at a faster speed on rest of the expressway which has resulted in increase in number of accidents. Accordingly, as per suggestions of Technical Advisory Committee alignment of the Mission Link along with Detailed Project Report approved by Technical Advisory Committee. The length of existing Mumbai Pune Expressway section from Khopoli exit to Sinhgad Institute is presently 19 kms. This distance will be reduced to 13.3 kms after construction of this new missing link reducing the travel time by 20-25 mins. In the meeting held on 13.06.2017, Cabinet Subcommittee of Infrastructure has approved proposal. It is learnt however that this expressway was supposed to be linked till Kolhapur. But still there are many missing links in between Pune and Kolhapur. The work going on is also very slow.

The Expressway has witnessed a large number of auto accidents, attributed to human errors and the large volume of traffic. In the first 10 years since its opening, there were 1,758 accidents with more than 400 fatalities Sporadic instances of robbery have also been reported in the highway. There have been many deaths in this recent year on expressway. Also many high

profile people have died here. The construction of the over 3,400 sqft trauma care centre having a heliport facility was completed in June, 2016, but is still not up to the mark. Due to this immediate help can't be offered to the victims. There are no toilets on National Highways & State Highways at regular intervals for the passengers travelling.

I hope that Hon'ble Minister of Road Transport and Highways will consider the issues I have raised and allocate Central funds for the same.

Thank you,

SHRI PINAKI MISRA (PURI) : Hon. Chairman, Sir, I will follow the example of my distinguished colleague from the Janata Dal (U) who has not wasted his time starting his speech by dissecting these tens of thousands or lakhs of crores of rupees that the Demand for Grant entails and instead concentrated first on his State and his Constituency. Let me do the same thing right away. It is a salutary example set by my friend in his maiden speech.

My Constituency Puri is the most important place in Odisha, one of the four Dhams in the country. It normally takes 45 minutes from Bhubaneswar to Puri. Yesterday, at the end of Rath Yatra, it has taken me two and a half hours to reach there. It is a horrific situation, for two reasons. One, the ROB for which a proposal has come to the Central Government on the Puri-Konark Road is sourly needed. This proposal has been there since November of 2018. I have already written to the hon. Minister, Shri Gadkari Ji. Now his alter ego Gen. Singh is here. I request Gen. Singh to please take this up personally. Otherwise, on a very busy train line, hours are spent by people in the heart of Puri town. Therefore, this is a major nuisance. This is on National Highway 203.

The second one, of course, is the Bhubaneswar-Puri Highway which has again been left abandoned midway. It is a toll road. It has been abandoned midway. I beseech you to kindly make sure that this is completed at the earliest. जो आपके प्रार्थी थे, जो भारतीय जनता पार्टी से लड़े थे। वे भी तीन-चार दिन पहले दर्शन के लिए गए थे और उन्होंने बड़ा अच्छा ओढ़ना पहनकर कहा कि मैं गडकरी जी को खुद

लेकर आऊंगा और यह तैयार कराऊंगा तो हमें इसमें कोई समस्या नहीं है। वे गडकरी जी को लेकर जाए, पूरा क्रेडिट आपको मिले और गडकरी जी को मिले, लेकिन मैं हाथ जोड़कर कह रहा हूँ कि काम करवा दीजिए। चाहे कोई भी क्रेडिट लें मुझे उससे कोई लेना-देना नहीं है, लेकिन पुरी के लोगों को, उड़ीसा के लोगों को इसकी वजह से बहुत तकलीफ हो रही है। ये दो प्रोजेक्ट्स आज की तारीख में आपके यहां फंसे पड़े हैं।

Now that I have done my little bit, let me come down to dissecting some of these tens of thousands of crores of rupees that are involved in the Demand for Grant.

Some work has been done, there is no question about it. This whole road construction rate touching 30 kms a day, no doubt, is a very salutary thing. However, there are caveats and I must flag those caveats straight away. One of the most important caveats is the NPAs that these projects are touching.

These NPAs have risen from 1.9 per cent of total advances to now almost 20 per cent. Prof. Saugata Roy had flagged this, a lot of the Members are going to flag this. This is a very serious situation where NPAs have already touched 20.3 per cent in 2017-18. My friend from the JD(U) also mentioned this.

Almost every case is stuck in arbitration. Contractors have now become professional arbitration experts! These contractors now have full libraries. I have actually seen contractors who have full libraries in their homes and they have become self-styled lawyers themselves.

It is because their whole point is to take up a project and then push it into arbitration and make hundreds of crores of rupees out of arbitration. So, this is a situation that does not augur well at all. That is point number one.

Secondly, what I need to flag also is that year on year, there is an increased allocation and hats off to the Ministry that they are managing to do this because I do not believe, apart from the Ministry of Defence, any other Ministry manages an increase in allocation year on year. They have managed a 5.58 per cent increase in the allocation in this Ministry. But the disquieting feature is the under-utilization that is happening except last year, when there was an over-utilization. There has actually been an under-utilization to the tune of Rs. 1,040 crore in 2014-15, Rs. 5,744 crore in 2016-17 and Rs. 3,886 crore in 2017-18. This kind of under-utilization speaks volumes for some inefficiencies at a cutting-edge level which need to be ironed out. Otherwise, there is no reason why when you get a year on year increase, you are under-utilizing.

On top of that, you are of course, going to the market and raising funds all the time by all kinds of bonds, saddling yourself with liabilities. Therefore, if there is going to be under-utilization of this nature, then there is no point in saddling yourself with liabilities. The Government moves in mysterious ways as it wonders to perform. I do not know what they do; where they pick up the money from and where they spend it. So, I do not know why you would need to

go in for these kinds of external borrowings when there is under-utilization. It is for the hon. Minister to answer.

Now, my friend Mr. Dushyant Singh is not here. He lamented about अध्यक्ष जी के संसदीय क्षेत्र, कोटा में सड़क बहुत खराब है, आप उसका कुछ करिए। सड़क का कैसे कोई कुछ करे, अगर मिनिस्ट्री का टोटल एलोकेशन मेन्टेनेंस के लिए एक प्रतिशत है। अगर आप मेन्टेनेंस के लिए एक प्रतिशत खर्च करेंगे, तो यह कैसे होगा? अमेरिका में 51 प्रतिशत मेन्टेनेंस के लिए दिया जाता है। हमें उस लेवल पर पहुंचना है in terms of just construction of highways. हमें बहुत साल लगेगे। फिर भी, एक प्रतिशत और कहां 51 प्रतिशत, इसमें बहुत अंतर है। स्पीकर साहब कोटा से हैं तो शायद वह ठीक हो जाए, लेकिन बाकी सड़कों का तो भगवान मालिक है। If the allocation is one per cent, I do not believe there is going to be any hope but all for road maintenance.

रोड़ सेफ्टी के लिए सिर्फ 280 करोड़ रुपये हैं, which is 0.3 per cent of the entire allocation. This again, is a pitiable amount. अगर मैं आपको अमेरिका के फीगर्स दूं तो, I think, it is about 8 to 10 per cent. So, therefore, you need to give more allocation.

अभी यमुना एक्सप्रेस-वे में जो दुर्घटना घटी है, सौगत दा ने उसके बारे में बात की है। दुर्घटना इसलिए हुई है क्योंकि ड्राइवर सो गया। अगर आप अमेरिका या यूरोप में कहीं भी सड़क देखेंगे तो रोड़ के साइड्स में हमेशा रम्बल स्ट्रीप्स होते हैं। अगर रम्बल स्ट्रीप्स होंगे तो गाड़ी जैसे ही उस पर जाएगी तो उससे गाड़ी को शेक होगा और इमीडिएटली ड्राइवर उठ जाएगा। हम लोग यहां पर रम्बल स्ट्रीप्स नहीं बना रहे हैं। हम लोग सिर्फ हाईवे बना रहे हैं। यमुना एक्सप्रेस-वे की बात की गई है। In the entire world, I do not think, there is a red light in the highway, whereas at Palwal there is a red light. How can an Expressway have

a red light? It is a bizarre situation that there is a traffic intersection in the middle of an Expressway like this. Who planned this? How was this planned? It is unbelievable! So, what I am going to request is please apply your mind to the modern way of building these things. I think, the hon. Prime Minister will tell you how to do it because the Vadodara-Ahmedabad Expressway is apparently one of the finest expressways in the country. So, the time has come now because जो लैंड एक्विजिशन कॉस्ट हो गए हैं, रूरल एरियाज में जमीन चार गुना महंगी है और अर्बन एरियाज में जमीन दोगुना महंगी है । At present, if you go for land acquisition for construction of highways, you are doomed. The only way out is elevated roads but with rumble strips both by way of safety as well as by way of minimal land acquisition cost. जितनी आपकी लैंड एक्विजिशन की कॉस्ट आएगी, उससे बहुत कम में आपके एलिवेटेड रोड्स बनेंगे । आप एलिवेटेड रोड्स के बारे में हर जगह सोचिए । लैंड एक्विजिशन के रैकेट के बारे में इस हाउस में हम सभी को पता है । कौन अपनी जमीन एक्वायर कराना चाहते है, फिर लैंड एक्विजिशन में पैसे बढ़ती है और कैसे बढ़ती है, यह हम सभी जानते हैं । एक्विजिशन का जो रैकेट है, माफ कीजिएगा, लोकल लेवल के पॉलिटिशियन में हमारे परिवार के बहुत लोग इसमें शामिल हैं । हम राजनीतिज्ञों के परिवार के लोग इसमें शामिल हैं । इस रैकेट को बंद कराइए । एलिवेटेड रोड्स बनाएं । एलिवेटेड रोड्स से कैटेल मेनेस से भी सेफ्टी मिलेगी । आपको पैडेस्ट्रियन क्रॉसिंग की सेफ्टी मिलेगी । हर दृष्टि से आपको सेफ्टी मिलेगी । यह बहुत ही महत्वपूर्ण सुझाव मैंने आपको दिया है ।

‘भारत माला’ परियोजना की बात कही गई है । यह बहुत महत्वपूर्ण परियोजना है, लेकिन इस परियोजना में मुझे लग नहीं रहा है कि जिस गति से काम होना चाहिए, उस गति से काम हो रहा है । Contracts for 178 projects with an aggregate length of 7,998 kilometres

have been awarded till March, 2019. When you are looking at almost 36,000 kilometres, उसमें अगर आपने सिर्फ 7000 या 8000 किलोमीटर सड़क बनाई है, इसका मतलब बेसिकली आप वन फिफ्थ कर पाए हैं। आपका वर्ष 2021-22 का एम्बीशियस प्रोजेक्ट है। यह कभी भी इस अवधि में पूरा नहीं होगा, इसलिए इसमें जो यूटिलाइजेशन हो रहा है, उसे आप बढ़ाइए। यूटिलाइजेशन बढ़ाने के लिए आपको इसमें सौ प्रतिशत टेंडर दीजिए और प्रोजेक्ट्स को भी बढ़ाइए।

मैं एक आखिरी बात कहूंगा कि कमेटी ऑन पब्लिक अंडरटेकिंग्स ने एक बात वर्ष 2017 में कही है कि from 1995 till June, 2016, out of 388 projects completed, only 55 projects were completed on or before time. These are shameful figures. For this, we have to put in very strict terms and conditions. आप गलती देखिए कि यदि आप लैंड मुहैया नहीं कराएंगे, तो काम पूरा नहीं हो सकेगा। यहां लोगों ने देखा है कि दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेस-वे में किस तरह से काम हुआ है। जहां विल हो, जहां डिजायर हो, वहां काम होता है। अग्रवाल जी, हम आपको बहुत-बहुत सलाम करते हैं कि आपने एमपी रहते हुए जिस तरह से मेरठ की कनेक्टिविटी की है, हम आपको मान गए। As a result of these kinds of delays, the cost overruns become huge, and it is a very detrimental situation for the Ministry. I can't say that I oppose the Demands for Grants, as my friend Prof. Sougata Ray has done. Of course, we have to support the Demands for Grants. But we support the Demands for Grants with these caveats and suggestions, particularly with regard to Puri. I hope the hon. Minister General Singh, who is a doer in his own right, does the needful.

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): अध्यक्ष महोदय, इस विषय पर चर्चा देर से शुरू हुई है, इसलिए यदि सदन की अनुमति हो, तो सभा का समय दो घंटे के लिए बढ़ा दिया जाए।

माननीय सभापति : यदि हाउस की अनुमति है, तो सभा का समय दो घंटे के लिए बढ़ा देते हैं।

अनेक माननीय सदस्य : जी हाँ।

माननीय सभापति : ठीक है, सभा का समय दो घंटे के लिए बढ़ाया जाता है।

*** SHRIMATI RAKSHA NIKHIL KHADSE (RAVER):** I would like to express my views on an important issue of infrastructure, the last mile connectivity in the country, Demands for Grants related to Road Transport and Highways.

I congratulate the Hon'ble Finance Minister Shrimati Nirmala Sitaraman Ji for the historic budget ; presented under the dynamic and visionary Prime Minister of our country respected Shri Narendra Ji Modi. And also congratulate Railway Minister Shri Nitin Ji Gadkari and his colleague Minister of State in the Ministry General (Retd.) V.K. Singh Ji in presenting under whom the country's last mile connectivity is taking significant improvement in achievements of the physical targets.

The Indian Economy has reached to the tune of 2.7 trillion dollar at the end of the last five years of our Government and will certainly knock soon at 3 trillion dollar in the current year. The objective of our Government to take country's economy to 5 trillion dollar in the near future, this is possible as our Government has achieved and put forward the growth by adding around 1 trillion dollar in five years whereas the Governments working for last 55 years could achieve only 1.85 trillion dollar till the year 2014 when our Government took charge. This is possible when the Government is working dedicatedly for the last man upliftment. The Government in last five years tried to build and connect the last mile stone by strengthening the road infrastructure. Not only

* Speech was laid on the Table.

developed super expressways, new highways but also converted the existing narrow roads and worsening situation of National Highways into Four and Six Lanes wider strengthening with the development of Industrial corridor for logistic transportation. This infrastructure took the Government and made them to reach and achieve the economy of 1 trillion dollar in just five years.

The National Highway no. 6 running in mu constituency connecting many states right from Gujarat in Western India to Kolkata in the eastern side. From last 55 years of independence this NH was neither developed nor repaired and is in a very bad shape. From the record of last 55 years this can be easily assessed by looking at the road accidents and large mishappenings recorded on this NH 6. The Government when took charge in the year 2014 started the work of repair by patching the damages for this NH 6 and for safe movement . My Government in the meanwhile took the work of the conversion of this NH 6 which is mostly passing through the crowded cities where the Bye-Pass was planned and proposed. The work of land acquisition was taken up in last three years in many locations and for conversion to four and six lanes. The actual work of widening and the new Bye-pass started and is in progress. The complete work of this Four and Six lane will be completed in a year's time. The average rate of the construction of the new NH and roads for last 1000 days works out to be 130/135 kms. in a day. As the NH 6 work is in progress I demand to provide under pass bridge for crossing the main NH 6 at junction crossing joining two villages Hartala and Changdev, both the villages

having ancient history and moral importance large number of visitors and Pilgrims travelling every day to visit these places, for the safe movement at the crossing. Similarly, to provide exit and underpass at Salbardi village on NH6, as at Salbardi, villagers are every now and then required to visit their farmland for carrying out agricultural activities and the most of the agricultural land of these villagers are located on the other side of NH6.

The other State Highway road remains heavily crowded and most of it observes the Banana traffic handling from farms to the market located in nearby cities from Ankaleshwar to Burhanpur onward joining the city of Indore and other cities of Madhya Pradesh. This is a State Highway and passing through most of the black soil, hence the situation gets worse during every rainy season. I request to Hon'ble Minister to convert that State Highway to National Highway so that the work can be upgraded and provide relief to the farmers and banana growers from this region. The conversion is urgently required to be upgraded as the farmers are getting the transportation facilities to transport the raw banana to various markets in metros as the operators are denied entry who want to use this state highway, there by damaging farmers highly perishable banana crop. By the time this conversion and the widening of the road is under progress I request Hon'ble Minister to provide sufficient fund under CRF from Central Government.

The prestigious programme Bharatmala for developing national road corridor and highways are in completion of the Phase I and in Bharatmala Phase II my Government is taking up the development of the State roads which will improve the economy in coming five years. As the infrastructure develops by means of the connectivity by Roads, Rail, air and now through Sagarmala by waterways (Jalmarg) there will be revolutionary growth observed in every field of manufacturing, trading, agricultural farming and processing industries. The connectivity through the Roads with Airport and Port these initiatives taken by our Government will lead to improve logistics tremendously, reducing the cost of transportation and increasing the competitiveness of domestically produced goods.

I once again congratulate Hon'ble Road Transport and Highways Minister working under the vision and guidance of respected Prime Minister Shri Narendra Modi Ji and the Finance Minister Shrimati Nirmala Sitharaman Ji and colleague Minister of State Shri Anurag Thakur Ji for strengthening the Road and National Highway, Superfast highway, Logistics corridor network and infrastructure with enhancing and developing Rapid Regional Transport Systems (RRTS) through airport and Port connectivity. I support the Demands for Grant for Road Transport and Highways and once again forward my sincere thanks to Respected Speaker Sir for the opportunity given to express my views for the demands for grants for railways.

***SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH):** Roads are part of an integrated multi-model system of transport which provide crucial links to airport, railway stations, ports and other logistical hubs and acts as a catalyst for economic growth by playing a critical role in the supply chain management.

The road transportation system of our country needs immediate modernisation and latest technology. Roads are bad and inadequate in India. The Government should spend more on the development of roads especially in rural areas. Roads are not maintained properly in our country. Less than 0.1 per cent of national income is spent on the maintenance of roads in India, while in Japan, it is 3 per cent of national income. There are many cases of undisciplined driving and drink and drive which lead to accidents; A major problem of Indian roads is heavy traffic condition, Multiple toll fare counter, check points result in driving down the speed of the vehicles and waste valuable time which creates problem for transporter. Road taxes vary from State to State. Lack of essential basic amenities in Indian Highways like first-aid centres, telephone booths, repair shops, clean toilets, restaurants cause serious problems for common people travelling and drivers.

There is no sufficient fund for maintenance and construction of roads. Over the years, the percentage of allocation has decreased a lot whereas this task requires high priority. During the last five years, allocation was 6.9 per cent. Now it has come down to 3.6 per cent.

*Speech was laid on the Table

Railways need to be engaged in shifting heavy weight goods while road transport should be used for transporting small, sensitive and perishable goods.

Truck transport vehicles and buses require immediate replacement. Most of them are outdated and out-modelled. Due to this, major accidents occur as well as environmental pollution increases. We should give priority to this issue. When will these road transportation problems be solved? When will the transportation of goods become easier and can be transported to every corner of the nation making our country a cargo hub?

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): महोदय, मैं ज्यादा भूमिका नहीं बांधूंगा। मेरे से पहले दो सदस्यों ने बात कही है, उन्हीं के जज्बातों को आगे बढ़ाते हुए मैं अपने क्षेत्र से जुड़ी हुई बात रखना चाहता हूँ। माननीय राज्य मंत्री जी सदन में बैठे हैं। मैं अमरोहा लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ। इस क्षेत्र का नाम पहले नेशनल हाईवे नम्बर-24 था, अब उसका नाम नेशनल हाईवे-9 कर दिया है। मेरा तकरीबन पूरा क्षेत्र इसी हाईवे पर है। वहां एक औद्योगिक क्षेत्र गजरौला और बृजघाट है। हरिद्वार नगरी उत्तराखंड में जाने के बाद हम यह दुआ कर रहे थे कि पश्चिम उत्तर प्रदेश का हरिद्वार बृजघाट में बनेगा। लेकिन वहाँ पर यह हो रहा है कि दिल्ली से मुरादाबाद तक कोई ट्रॉमा सेन्टर नहीं है। इस नेशनल हाईवे पर बहुत-से एक्सीडेंट्स होते हैं। ब्रजघाट में एक ट्रॉमा सेन्टर बनाने की योजना थी, उसका काम भी अवार्ड हो गया था। सरकार के तकरीबन 96 लाख रुपये खर्च भी हुए। इसके लिए नेशनल हाईवेज अथॉरिटी ने जमीन एक्वायर कर ली और ट्रॉमा सेन्टर का काम रुक गया।

18.00 hrs

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

आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मेरी अपील है, डिस्ट्रिक्ट अथॉरिटीज से मैंने जानकारी ली है, वहाँ कम्पेनसेसन नहीं दिया गया है ताकि वहाँ पर ट्रॉमा सेन्टर बन जाए।

दूसरा, गजरौला में जो औद्योगिक क्षेत्र है, वहाँ पर आए दिन एक्सीडेंट्स होते हैं। वहाँ पर एक तरफ फैक्ट्रीज हैं और हाईवे के दूसरी तरफ आवासीय क्षेत्र है। वर्ष 2018 में तकरीबन सात बड़े एक्सीडेंट्स हुए, जिनमें कई जानें गईं। सरकार और माननीय मंत्री जी से मेरी माँग है कि गजरौला में नेशनल हाईवेज अथॉरिटी को अंडरपास बनाना चाहिए ताकि जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उनसे निजात मिल सके।

कई बार कुछ चीजें जब हाइलाइट होती हैं, तब हमारी निगाहें उस पर जाती हैं। मेरे क्षेत्र में दो टोल पड़ते हैं- एक ब्रजघाट और दूसरा ज़ोया पर। ब्रजघाट पर गंगा के ऊपर एक पुराना पुल था, जिसकी रिपेयरिंग हुई, वह चालू हुआ, लेकिन वह आठ दिनों में ही बंद हो गया क्योंकि उसमें

फिर से लीकेज आ गई थी। मेरे ख्याल से, कल पूर्णमासी है। यहाँ आने के लिए जो लोग दिल्ली से मुरादाबाद-लखनऊ वाला रूट लेते हैं, तो वे कई घंटे जाम में फंसते हैं। मैं स्वयं जब यहाँ से अपने संसदीय क्षेत्र में जाता हूँ, तो पता नहीं होता है कि टाइम पर पहुँचेंगे या नहीं। ऐसा कई बार हुआ है।

मंत्री जी से मेरी माँग है कि गंगा के ब्रजघाट पर एक नया चौड़ा ब्रिज बनाया जाए। वहाँ इतना ट्रैफिक रहता है और सिर्फ ट्रैफिक ही नहीं रहता, जब वहाँ गंगास्नान होता है या पूर्णमासी होती है, तो पूरा दिन जाम लगा रहता है।

मैंने कहा कि मेरे क्षेत्र में दो टोल गेट्स भी हैं। नेशनल हाइवेज़ अथॉरिटी के अधिकारियों को आप कहें कि ये समस्याएँ केवल मेरे क्षेत्र की नहीं हैं, बल्कि अन्य कई क्षेत्रों की हैं। जो एग्जैम्पटेड लेन्स होती हैं, जिनसे होकर एम्बुलेंसेस निकलते हैं, उसी पर सभी गाड़ियाँ घुसा देते हैं। मेरे यहाँ तो उल्टा है, मैं बड़ी जिम्मेदारी से कह रहा हूँ, मेरे लोक सभा क्षेत्र के दोनों टोल गेट्स- ब्रजघाट और जोया में, एग्जैम्पटेड लेन्स परमानेंट बंद करके रखे गये हैं। वहाँ पर एक बड़ा पत्थर लगा दिया गया है। हमने जिलाधिकारी को भी इसके बारे में फोन किया, उनसे कहा कि एम्बुलेंसेस के सायरन बजते रहते हैं, जो मरीज होते हैं, वे परेशान होते हैं। हम ज्यादा कहेंगे, तो सोचेंगे कि वीआइपी कल्चर के कारण सांसद खुद निकलने के लिए एग्जैम्पटेड लेन का इस्तेमाल करना चाहता है। ऐसा नहीं है। एग्जैम्पटेड कैटेगरी में केवल सांसद और विधायक थोड़े ही हैं, *exempted category is made particularly for the ambulances*. उसमें कई मौतें हो जाती हैं। जिन लोगों को ठेका दिया जाता है, वे वहाँ पर ट्रेन्ड स्टाफ नहीं रखते हैं।

माननीय सभापति जी, मैं बहुत जल्दी अपनी बात खत्म कर रहा हूँ। आपने बड़ी कंपनीज़ को काम का टेंडर दे दिया, वे कंपनीज़ लोकल स्टाफ को लेकर टोल्स चलाती हैं, लेकिन वहाँ जो स्टाफ बैठता है, वे बेचारे बच्चे कम्प्यूटर में ट्रेन्ड नहीं होते हैं। ...*(व्यवधान)* यह सिर्फ मेरे क्षेत्र की समस्या नहीं है, यह सबकी समस्या है। ...*(व्यवधान)*

सभापति जी, मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी और उनके अधिकारी, जो यहां गैलरी में बैठे हैं, वे मेरी इन बातों को नोट करेंगे और हमें इनसे निजात दिलाने की कोशिश करेंगे। यह हाइवेज का मसला है। मंत्री जी का रोड़ ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट बहुत बड़ा डिपार्टमेंट है। आप भी मेरी बगल की कांस्टिट्यूएन्सी से आते हैं। मेरे ख्याल से आप भी इन समस्याओं से अवगत होंगे। शायद जानबूझकर सरकारें यह करती आ रही हैं। मैं उत्तर प्रदेश रोड़वेज, यूपीएसआरटीसी या डीटीसी के बारे में कहता हूँ।

माननीय सभापति : आपकी पार्टी के एक और स्पीकर को भी बोलना है।

कुंवर दानिश अली : सर, मैं अपनी बात एक-दो मिनट में खत्म करूंगा। यूपीएसआरटीसी का पूरा का पूरा कॉर्पोरेशन खत्म कर दिया गया। इससे दो नुकसान हुए। हमारी पार्टी दलित, एससी, एसटी, ओबीसी की पार्टी है। जो सरकारी नौकरियां थीं, वे नौकरियां खत्म कर दीं। कई इललीगल बसेज चल रही हैं। मैं समझता हूँ कि अकेले दिल्ली और मेरी कांस्टिट्यूएन्सी के बीच में कम से कम तीन हजार से ज्यादा ऐसी बसें चल रही हैं, जो दिल्ली और उत्तर प्रदेश के बीच प्रतिदिन चलती हैं।

माननीय सभापति : अब आप कनक्लूड कीजिए।

कुंवर दानिश अली : सर, उत्तर प्रदेश के अंदर 50 हजार ऊपर का आंकड़ा है। सरकार कोई ऐसी पॉलिसी लेकर आए, जिससे सरकार को जो रेवेन्यू नहीं मिल रहा है, कम से कम वह रेवेन्यू सरकार को मिले।

मंत्री जी, मैं समझता हूँ कि इस विषय को बहुत सीरियसली टेक-अप करना चाहिए। मैं ज्यादा न कहते हुए इसी उम्मीद के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ कि मेरे क्षेत्र की जो ये मांगें हैं, इन पर आप ध्यान देंगे। आपका बहुत-बहुत शुक्रिया। धन्यवाद।

*** SHRI BHARATRUHARI MAHTAB (CUTTACK) :** Roads have been a means of progress since the advancement of civilization. India has one of the largest road networks in the world with about 59 lakh km of road length. This road length includes National Highways, Expressways, State Highways, major District Roads, PWD Roads and project roads. In our country, road infrastructure is used to transport over 60% of total goods and 85% of total passenger traffic. This Ministry formulates and administers policies for road transport and transport research. It is involved with construction and maintenance of the National Highways through NHAI and National Highways and Infrastructure Development Corporation Limited. To say in short, it deals with matters relating to road transport.

The total expenditure on the Ministry of Road Transport and Highways for 2019-20 is estimated at Rs.83,016 crore. This is 6% higher than the revised estimates for 2018-19. In 2019-20, while revenue expenditure of the Ministry is estimated at Rs.10,957 crore capital expenditure is estimated at Rs.72,059 crore. In 2014-15, the ratio between revenue and capital expenditure was 50:50. In 2015-16 this ratio changed with spending more funds on capital expenditure. Since then, the Ministry has increased its capital expenditure significantly. In 2019-20, 87% of Ministry's spending is estimated to be on capital expenditure. Yet I would say, though in the past few years the expenditure of the Ministry has seen a significant increase, the actual expenditure has been consistently lower than the budget estimate.

* Speech was laid on the Table.

In 2019-20, of the total expenditure, the highest allocation is towards roads and bridges at 55% which is Rs.45,890 crore. This is followed by allocation towards the National Highway Authority of India at 44% i.e. Rs.36,691 crore. The NHs comprise about 2% of the road network but carry about 40% of the total road traffic. In 2019-20, the allocation towards roads and bridges is Rs. 45,890 cr. as I had stated earlier and this is 12% more than the revised estimate of 2018-19 which was Rs. 40,920 cr. Expenditure under roads and bridges includes development of NHs, increasing the number of lanes under various projects, and development of road connectivity in naxalite affected areas. I urge upon the Minister to take special care to provide funds to Odisha for development of roads in Naxalite infested areas.

A very tragic accident occurred on 8th of this month, on Yamuna Expressway which killed 29 people. Cutting through farm land the highway was built at a cost of Rs.12,839 crore to connect the industrial towns of Noida and Agra and take the load off NH19. Since the highway opened in August 2012, there have been more than 5700 accidents. Why has the seven year old state of the art road, managed by Yamuna Expressway Industrial Development Authority continue to remain risky for motorists? Officials blame on overspeeding, drivers dozing off, poor visibility and bursting of overheated tyres.

There was road safety audit done in 2018 of Yamuna Expressway by IIT, Delhi and had listed several measures for better speed compliance. This includes increasing the number of speed guns and cameras, the height of guard rails and replacing the current medians with flush medians, fining vehicles that switch lanes or drive without tail lights or speed along entry and exit ramps. And the real picture is there are not enough road side facilities such as rest rooms and tea-outlets, many of the cameras meant for capturing vehicle images are not working and the branches can be seen hanging in front of the road side cameras. This year itself, the highway has seen 247 accidents and 127 deaths.

The accidents that occur, need to be brought down drastically to zero level. There is a need to send advisory by the Government to states in this regard.

The issues that I would like to put before the Government are being faced by the road sector. Major constraints are – availability of land for NH expansion and upgradation, significant increase in land acquisition cost, lack of equity with developers, bottlenecks and check points on NHs have adversely impacted benefits of GST, higher cost of financing and shortfall in funds for maintenance. Further, the value of NPSs in the infrastructure sector, including roads and highways, has been increasing, with NPAs at around Rs. 2.6 lakh crore as of August, 2016.

In 2016, the standing committee on Transport had observed that while the Ministry of Road Transport and Highways invests in the construction of roads, it does not have its own source of revenue other than budgetary support from the Central Government. It had recommended that the RBI and Finance Ministry may help road transport Ministry to set up its non dedicated financial institutions to generate funds for development of the road sector. It had also recommended that Ministry should monitor toll collection and channel and surplus funds towards stressed projects. It also had noted that while Government has allotted huge budget for the road sector, this will not be sustainable over the long term unless Government find some ways and establish appropriate financial institutions and models to encourage the return of private investment to the road sector.

As we all know, private financing for the roads sector is a challenge. Several APP road projects have not been able to attract bids. The major highway developers in the country are also facing financial capacity constraints. There is lack of debt products that are aligned with the revenue stream profile of highway projects. This makes financing of such projects difficult, and has resulted in some projects getting stalled at the construction stage. This is also discouraging prospective bidders. Dr. Kelkar Committee had looked at issues with PPP projects in India, last November, 2015. It had recommended setting up an independent regulator for the road sector to help bring in and regulate private players in the sector. It had also noted that

service delivery, such as constructing roads, to citizens is the Government's responsibility and PPPs should not be used to evolve such responsibilities.

Since infrastructure projects span over 20-30 years, a private developer may lose bargaining power because of abrupt changes in the economic or policy environment. It recommended that the private sector must be protected against such loss of bargaining power. This could be ensured by amending the terms of the concession agreement to allow for renegotiations. I would like to know that steps the Government has taken in this regard.

I would like to draw the attention of the Government relating to CAG report of 2016 which had brought to light several procedural inefficiencies with NHAI. For example, NHAI could not release toll on certain projects due to delays in approvals, toll operations etc. NHAI did not adhere to the Ministry's guidelines on maintenance of project-wise balance sheet and cash flow. Loss of revenue was also noted due to inefficient bidding process for engagement of toll collecting agencies.

In 2019-20, the Ministry has allocated Rs. 3,150 cr. towards maintenance to roads and highways including toll bridges. This is Rs. 469 crore. It has allocated about 1% of its budget towards maintenance of NHs. The total length of NH is 1.14 lakh Km. In comparison to 2019-20 the US Government seeks to allocate \$23.74 billion (51% of its total budget on highways) towards its National Highways Performance Programme to improve the condition of NH system which is roughly 2.2 lakh miles of length. Earlier, I

had said Standing Committee had observed that the entire length of NHs in the country cannot be maintained with this amount. Maintenance of roads should be given top priority as it increases the life span of roads. A effective monitoring mechanism for repair and maintenance of roads should be put in place. Further there should be penalties for contractors and engineers in case of poor quality repair, maintenance and construction. Maintenance is carried out only when required, as opposed to being a part of preventive measures.

In this Financial Year, 2019-20, Rs. 280 cr. is allocated towards road transport and safety. This would provide for various things such as road safety programmes, setting up of facilities on NHs, for extending relief to accident victims, strengthening of public transport, research and training. This amount is about 0.3% of Ministry's total budget. On comparison, the US Federal Government spends about \$2.7 billion on its Highways Safety Improvement Programme which is 6% of its total expenditure on highways. In 2017, there were 4,64,910 accidents in India which killed about 1.5 lakh people and injured about 4.7 lakh people. As a signatory to the Brazilian convention, the Government intends to reduce traffic fatalities by 50% by 2020 but where are the funds?

Project delays is another major constraint. Delay in completion of the projects are mainly due to long time taken in land acquisition and obtaining environment and forest clearance and poor performance of concessionaries due to economic slow down. To tide over these constraints, it is necessary to

have a coordination mechanism at the central level with Ministry of Finance, Environment and Forest and Defence which will help speed up the process of clearances. The Ministry should obtain all clearances before awarding the projects to concessionaries.

Before I conclude, I may mention about Bharatmala Pariyojana which intends to optimize efficiency of freight and passenger movement by bridging official infrastructure gaps. This aims to increase the number of districts with national highway linkages from 300 to 550. In 2017, Phase-I of Bharatmala was approved under which 34,800 km of roads are to be developed for a period of five years. The Phase-I was supposed to subsume 10,000 km of balance road works under the NHDP. The estimated cost of Phase-I is Rs.535000 crore. Till March 2019, 225 road projects with an aggregate length of about 9613 km have been approved and of these 178 projects with a length of 7998 km been awarded by March 2019. In 2019-20, this scheme will be extended to include the construction of state highways as well. With the land acquisition in process as well as the rising costs turning out to be a huge challenge, the Government will find states to lay state roads under this Bharatmala Phase-II.

I would also like to know what progress has been made relating to road monetization? The Government had offered eight stretches of highways under the Toll-Operate-Transfer (TOT) model in last August 2018. This TOT model has been developed to encourage private participation in the highways sector. Private players or concessionaire as they are being called to operate and toll

the project stretch for the pre-determined 30 year concession period. But are these only on paper? What is the ground reality?

Lastly, I would like to draw the attention of Minister relating to the Budget speech of the Finance Minister where she made announcement regarding road sector. Other than increase of cess on petrol, diesel and Phase-II of Bharatmala project, she has proposed certain changes in the road sector by amending the Central Road and Infrastructure Fund Act, 2004. Currently the Central Government is responsible for formulating the criteria on the basis of which specific projects of state roads are financed out of states share of funds from the Road and Infrastructure Fund. The Bill provides that the Central Government will now be responsible for formulating criteria for any state road project. So who will decide which road of the State will be taken up on priority? Not the state, anymore. Therefore, I urge upon the Minister to at least consult the State Government, seek their opinion and then proceed because the State Government cannot implement it. You do the monitoring for timely completion and quality work.

***श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद):** मैं मोटर यान अधिनियम का समर्थन करता हूँ। माननीय मंत्री श्री गडकरी जी के नेतृत्व में देश में सड़क निर्माण का ऐतिहासिक काम तेज गति से हो रहा है। लोगों को माननीय गडकरी जी से बहुत उम्मीद है।

राष्ट्रीय उच्च पथ संख्या -2 के सिक्स लेनिंग का काम कई वर्षों से चल रहा है जो अधूरा है।

उत्तर प्रदेश के वाराणसी से मेरे संसदीय क्षेत्र में बिहार के औरंगाबाद होते हुए झारखंड के धनबाद और कोलकाता तक चल रहा है जिसकी गति अत्यंत धीमी है।

इस सड़क के वाराणसी, (यूपी) से औरंगाबाद-डोभी(बिहार) के भाग में सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, जिसमें लोगों की जाने जाती हैं।

औरंगाबाद बाईपास में एक स्थल कामा बिगहा मोड़ दुर्घटनाओं का केन्द्र बन गया है इस सड़क के कई पुल यथा झरही नदी (मदनपुर ब्लॉक, औरंगाबाद जिला, बिहार) मोरहर नदी, सोरहर नदी तथा पिपरघटी सभी पुल बिहार के गया जिले की सीमा में हैं जो जानलेवा स्थिति में आ गए हैं और ट्रैफिक-जाम के कारण बन गए हैं।

एनएच-2 और एनएच-83 का जंक्शन (डोभी, गया) का सेवा पथ 1-1 फुट गड्ढे के कारण जानलेवा स्थिति में है। जिसे देखा जा सकता है।

ऐसे में शुल्क (टॉल टैक्स) देकर सड़क का उपयोग करने वाले प्रयोक्ता एक तरफ जहां दुर्घटनाओं का शिकार होते हैं वहीं दूसरी ओर वो ट्रैफिक जाम में फंसकर परेशान होते हैं वहीं उनका समय भी बर्बाद होता है।

* Speech was laid on the Table.

यही स्थिति एनएच-83 एवं एनएच-139 के अंबा (औरंगाबाद, जिला-बिहार) में बाईपास के निर्माण को आवश्यकता के साथ-साथ ठंड के मौसम में कुहासा के कारण होने वाली दुर्घटनाओं से बचने के लिए सड़को पर सफेद रंग का चमकने वाला पेंट करना अनिवार्य किया जाना चाहिए जो अत्यंत ही कारगर साबित हुआ है ।

*** SHRI SAPTAGIRI SANKAR ULAKA (KORAPUT):** In my Constituency, Koraput, we have serious issues/challenges with respect to maintenance of highways, completion of work and safety issues. In 'NH-26', a new NH bypass for Jeypore town from Bariniput to Umuri village under Jeypore NH division was proposed. We would request the hon. Minister to take up this work on priority and expedite the construction. Around 4000 plus vehicles ply every day, and in the absence of proper traffic facilities, a lot of accidents take place. Similarly, a new NH bypass for Rayagada town is urgently required in 'NH-326'. With heavy vehicles plying, no traffic management, the people of Rayagada have to bear with traffic jams, accidents and unsafe roads. Also, the flyover in Rayagada (NH-326) is in dire need of repair – the work needs to be expedited. There is a lot of delay in widening 30 kilometres stretch of NH-326, especially the 5.5 kilometres road at 'Kailash Kota Ghat' near Mukundpur. The road at 'Kailash Kota Ghat' has virtually become a death trap. NH-326 has been handed over to NHAI. Neither PWD nor NHAI is concerned over its upkeep and maintenance. Kindly expedite the above projects and address the concerns of the people.

* Speech was laid on the Table.

DR. G. RANJITH REDDY (CHEVELLA): Thank you very much, Sir, for giving me this opportunity. I would also like to thank my hon. Chief Minister, Shri KCR and my working President, Shri KTR, for sending me here. I really know that I do not have the luxury of time - the way the larger parties have - to go into the minute details of the Demands. But I would like to focus only on the issues which are related to my State of Telangana, from where I come.

I take this opportunity to place on record that Shri Gadkari Ji has done an excellent job in the last term and he is the most efficient hon. Minister in this Cabinet also. There is no doubt about it. He is very receptive also. Anticipating that the same receptive mode will continue, I would like to put forth certain submissions.

I was going through the Demands relating to the NHAI, which is the heart and soul of this Ministry. I was really shocked to look into the details wherein the allocated Budget has gone down by Rs.630 crore when compared to the Revised Estimates of the last year. In the year 2018-19, the NHAI was given Rs. 37,321 crore, but surprisingly and shockingly, this year, they have got only Rs. 36,691 crore. It is seen that the hon. Finance Minister has increased the Budget of the Ministry of Road Transport and Highways by six per cent only. I really do not know as to how the Ministry is going to take up this.

Secondly, the hon. Finance Minister, in para no. 19 of her Budget Speech, announced that the States would be helped under Bharatmala-II, to develop the State road networks. I really appreciate this. I would like to know from the hon. Minister as to how the States would be helped, especially the State of Telangana. Under Bharatmala-I also, I was told that 250 districts will be connected with the National Highways. The State of Telangana has 33 districts. Through you, I would like to know from the hon. Minister as to how many districts of Telangana are already connected with the National Highways and how many more districts are to be connected with the National Highways.

When it comes to road safety, as other hon. Members of Parliament spoke, the hon. Minister has allocated only 0.3 per cent of the Budget, which is accounting to Rs. 280 crore. I really do not know as to how Rs. 280 crore can suffice to take care of the road safety. As we all know, we are coming across about five lakh accidents every year, killing about two lakh people and injuring about five lakh people also. As per Brasilia Convention, by 2020, about 50 per cent of road accidents have to come down. But as of now, the road accidents are not coming down.

So I would like to know from the Minister how he is planning to go with 0.3 per cent money on road safety. When is he going to bring Motor Vehicles (Amendment) Bill to address some of the issues relating to the road safety?

When you look into the Economic Survey which was presented to this House very recently, you will see that the Ministry has very ambitious targets to fulfil around 15000 kilometres of road. If you look into the figures of 2016-17, you will find that they could achieve only 50 per cent of their target and in the next year, they could achieve only 70 per cent. I would really want to know from the Minister the constraints his Ministry is facing and the innovative methods he is going to adopt to achieve the targets next year.

I would now come to the State issues. The Government of Telangana has submitted a proposal to develop 354 kilometre four-lane corridor along with Godavari-Pranhita rivers. I would request the hon. Minister to take up this project.

As per the 13th Schedule of A.P. Reorganisation Act, the road connectivity of Telangana was supposed to be increased. As of now, the density of the National Highways in Telangana is only 2.5 kilometres for every 100 kilometres. In compliance to this, the Ministry has given, in principle, approval for 3155 kilometres, but as of now, it is notified only for 1388 kilometres. I would request you to please notify the remaining 1767 kilometres also.

I would request for the notification of five State roads as the National Highways. We were asked to give consent for 50 per cent work on these National Highways. Our Chief Minister was kind enough to give consent also. I would request that the five roads may be notified as the National Highways. They are Choutuppat-Mangal-Shadnagar, Hyderabad overall, Gowrelli-

Voligonda, Thorrur-Kothagudem, Medak-Yellareddy-Rudrur, Bodhan-Basara-Bhainsa, and Medak-Siddipet-Yelkurti. I would also request for approval of four-lane express way around Hyderabad city. There is also need to improve urban stretches on the National Highway-44 in North and Southern parts of Hyderabad. There is also a need to take up a small stretch of NH-167 between Jadcherla and Mahboobnagar. Our hon. Chief Minister, Shri KCR Garu, has also written letter to the hon. Minister to enhance the sanctioned ceiling of Rs.3000 crore for 2018-19. It was not done. I would kindly request you to please look into this.

With these observations, I support the Demands of the Ministry of Road Transport and Highways. There are a few more roads also. Madlur-Bodhan road, Nijampet-Narayankhed road, Karimnagar-Kamareddy, and Zahirabad-Bidar road. I would request you to look into all these roads and please give a special focus on Telangana State which is a newly formed State as the 29th State in the country.

SHRI SUNIL DATTATRAY TATKARE (RAIGAD): Sir, first of all, I am deeply concerned over poor progress of the National Highway going from Panvel to Panjim. It does not only go through my Konkan area but it also goes to Goa, Karnataka and Kerala. A lot of effort is required to complete this work. Every week, a number of accidents occur there and some people die also. There is a dynamic Minister, Shri Nitin Gadkari, for this particular Ministry. In the last five years, the work has not progressed as it was expected. There are a lot of problems like land acquisition, payment to farmers, environment clearance, etc. Unfortunately, toll will also be charged on this particular highway which passes through Konkan. In the manifesto of BJP of 2014, a call for toll-free Maharashtra and toll-free country was given. It is the only National Highway passing through Maharashtra, Goa, Karnataka and Kerala. I do not know whether the toll is charged in Goa, Karnataka and Kerala also. I would request that the toll should be waived off.

Another road which was declared as the National Highway by Shri Gadkari Ji goes from Pune to Mangaon which is an assembly constituency and falls in Konkan area. This National Highway is stuck up. In the Western Ghats eco-sensitive zone which is from Pune to Mangaon, the road is just not existing. I would urge upon the hon. Minister to form a dedicated team for resolving these forest-related issues.

It should be done so that this particular road connecting Konkan and Western Maharashtra could be completed within the stipulated period which, in turn, would help in promotion of tourism in that area. Another important road is the NH that is connecting the Raigad Fort, the ancient capital of Chhatrapati Shivaji Maharaj. This NH connects Raigad to Mahad. Mahad is a place where Dr. Baba Saheb Ambedkar launched *Satyagraha* in 1927. The construction of this road also has been stuck up because of land and forest issues. I would like to urge upon the hon. Minister that a similar kind of dedicated team should be formed as has been formed for the Mumbai – Nagpur Expressway which is a dream project of the hon. Chief Minister of Maharashtra and Shri Gadkari ji. Same formula should be adopted for development of the region where it is required.

The other National Highway project passes through my Parliamentary constituency -- Pen to Khapoli, Mangaon to Dighi Port, Indapur to Agardanda. The work on all these roads is in progress. But owing to non-payment to farmers for land acquisition, the work has got stuck up. All these roads are being constructed under the Sagarmala project. The Government needs to give more attention to these projects.

Sir, I would like to refer to another highway, namely, the Reves Reddy Coastal Highway, the only coastal highway passing through the State of Maharashtra. The State of Maharashtra has a coast line of 720 kilometre in Konkan region and not in Vidarbha or Western Maharashtra or in North

Maharashtra or in Marathwada. This coast line falls only in the Konkan region. On the sides of this road, there is scenic beauty just by the side of the Arabian sea. This road has been accorded a National Highway status but no number has been given to it. Providing a number to this National Highway is important and if the DPR for this road is being prepared, then the entire coastal area would benefit by way of tourism. People travelling from Mumbai to Goa will also be benefited from this road. So, this road should be constructed either under the Sagarmala project or under whichever project the Government may consider appropriate. But the first thing is that a number to this National Highway should be provided. That is very important.

Sir, my district headquarters is Alibag. The area is facing heavy traffic jam now. People are visiting Alibag for tourism activities. It falls in the coastal area. The Kulaba fort also is there. The construction of this road was proposed in the last Budget. The DPR for this should also be prepared at the earliest. So, a dedicated team, as has been formed for the Mumbai – Nagpur Highway, for resolving the issues of forest and land acquisition should be formed. The National Highway passing through Konkan area, especially through my Parliamentary constituency where accidents occur frequently should be taken care of. Thank you.

*** श्री राहुल कर्वा (चुरु):** मैं सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की डीमांड फॉर ग्रांट पर अपने विचार रखता हूँ।

मैं सबसे पहले माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र जी मोदी को व माननीया वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमन जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने हर वर्ग को ध्यान में रखते हुए इतना शानदार बजट पेश किया। ये बजट निश्चित रूप से भारत को विकसित देशों की श्रेणी में ले जाने का कार्य करेगा। तथा इससे आने वाले समय में भारत की अर्थव्यवस्था 5 ट्रिलियन डॉलर तक बढ़ने की संभावना है। भारत सरकार द्वारा प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत 80,250 करोड़ की लागत से 1.25 लाख किलोमीटर सड़क बनाये जाने का प्रावधान किया है। ग्रामीण क्षेत्रों की कनेक्टिविटी के लिए पूर्व प्रधानमंत्री आदरणीय स्व. श्री अटल बिहारी वाजपेयी की दूरगामी सोच प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना के रूप में आज ग्रामीण भारत के लिए वरदान साबित हो रही है। इस योजना की शुरुआत से लेकर आज तक भारत के ग्रामीण क्षेत्र के अधिकतर गांव सड़कों के माध्यम से जुड़ चुके हैं। मेरे लोकसभा क्षेत्र चुरु में 97 प्रतिशत गांव आज प्रधानमंत्री सड़क योजना के प्रथम फेज में जुड़ चुके हैं। फेज 2 के तहत ग्राम पंचायत मुख्यालय को आपस में जोड़ने के लिए व फेज 3 में गांवों को आपस में जोड़ने हेतु अतिरिक्त बजट जारी किया जावे ताकि आसपास के गांवों का सम्पर्क कच्चे मार्गों की बजाय पक्के मार्गों से संभव हो।

भारत सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास के लिए प्रतिदिन 40 किलोमीटर सड़क बनाने का लक्ष्य रखा है जो कि अत्यन्त ही महत्वाकांक्षी लक्ष्य है। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी व सड़क परिवहन मंत्री श्री नितीन गडकरी जी के नेतृत्व में जल्द ही यह लक्ष्य प्राप्त कर लिया जायेगा, क्योंकि हमारे लोकप्रिय प्रधानमंत्री जी का देश के आधारभूत ढांचे को सुदृढ़ करने का विचार है। इस कार्य में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास भी मुख्य रूप से शामिल है। भारत

* Speech was laid on the Table.

सरकार का विचार आगामी पांच वर्षों में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास पर 15 लाख करोड़ रुपये खर्च कर आधारभूत ढांचे को सुदृढ़ करने का है।

राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के साथ-साथ दुर्घटना बहुल स्थानों का चिन्हीकरण किया जाना अत्यन्त आवश्यक है क्योंकि सुविधा के साथ-साथ सुरक्षा भी एक मुख्य मुद्दा है। इस हेतु डीपीआर बनाये जाते समय ही ऐसे स्थानों का चिन्हीकरण किया जाना चाहिए। राष्ट्रीय राजमार्गों की डीपीआर बनाये जाने का कार्य एक अत्यन्त ही महत्वपूर्ण कार्य है इस कार्य को सही प्रकार से निर्देशित करते हुए गहन विचार के साथ किया जाना चाहिए।

मेरे लोकसभा क्षेत्र में इस समय राजगढ़ से हरियाणा बोर्डर वाया पिलानी राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 709ई का कार्य चल रहा है व सिरसा से चुरू वाया नोहर, साहवा, तारानगर की डीपीआर का कार्य पूर्ण हो चुका है। सिरसा-चुरू राष्ट्रीय राजमार्ग की संख्या निर्धारण कर इस हेतु बजट आवंटित कर जल्द से जल्द शुरू करवाया जाये। दो अन्य राष्ट्रीय राजमार्गों नाथूसरी से रिंगस वाया भादरा, सिधमुख, सादुलपुर, मण्डेला, झुझुनू, उदयपुरवाटी, गुडागोडजी व लोहानी से श्रीडूंगरगढ़ वाया बहल, सादुलपुर, तारानगर, सरदारशहर की घोषणा सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा की जा चुकी है एवं इस हेतु डीपीआर बनाये जाने का कार्य भी शुरू हो चुका है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन दोनों राजमार्गों की प्रकिया को जल्द से जल्द पूरा करवाकर कार्य शुरू करवाया जाये ताकि मेरे लोकसभा क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों की कनैक्टीविटी का कार्य पूर्ण हो सके क्योंकि ये राजमार्ग आर्थिक एवं सामरिक दृष्टि से अत्यन्त ही महत्वपूर्ण है।

श्रीमती किरण खेर (चंडीगढ़): धन्यवाद सभापति महोदय, बड़े दिनों के बाद मुझे आज पहली बार इस 17वीं लोक सभा में बोलने का मौका मिला है, इसके लिए मैं तहे-दिल से आपका शुक्रिया अदा करती हूँ।

Sir, I shall begin by congratulating our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji and hon. Finance Minister Shrimati Nirmala Sitharaman ji for presenting an all-inclusive Budget. This Budget is inspired by the aspirations of more than 125 crore Indians. Further, this Budget gives due importance to building the basic infrastructure, something that our country still lacks after 72 years of Independence. It is a matter of serious concern that successive Governments, beginning from the Independence of this great nation, have never been able to give the required priority to this sector.

After all, roads are the drivers of the economy of this country. A well-maintained road network reduces travel time and increases efficiency and leads to better access to services. For the rich and poor alike, for the rural and urban alike, a well-maintained road network is of utmost importance.

By providing a generous Budget to the Road Transport and Highway Ministry, the hon. Prime Minister has followed, in principle and in practice, *sabka saath, sabka vikas*. विश्वास तो है, इसलिए तो हम यहां पर बैठे हैं।... (व्यवधान)

Twenty years ago, the former Prime Minister of India, Shri Atal Bihari Vajpayee envisioned the grand design of the Golden Quadrilateral Project. Linking several important cities of India was a huge boost to major agricultural, industrial and cultural centres. Soon after, in 2000, his Government launched

the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana to provide connectivity to unconnected habitations. This project has increased the accessibility of villages to city markets, thereby driving the commerce of these villages and giving children a chance to go to schools in farther away places in school buses.

Even today, the people of this country are witness to the development in the infrastructure sector under the able leadership of hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi. To name a few, the Eastern and the Western Peripheral Expressway have finally been completed, thanks to the dedicated efforts of Shri Nitin Gadkari.

Another feather in the cap of the Government has been the completion of Bogibeel Bridge in Assam which is the longest rail-cum-road bridge in India. These are just a few examples. The bridge has significantly boosted connectivity, trade and commerce for the North-East. It is quite evident that these past years have seen a complete overhaul in the functioning of the Ministry of Road Transport and Highways.

Firstly, the expenditure budget of the Ministry of Road Transport and Highways has been increased from Rs. 78,625 crore in 2018-19 to Rs. 83,016 crore in the current budget. In fact, within five years, we have reached Rs. 83,000 crore from Rs. 33,000 crore. A year-to-year growth rate of 20 per cent is both commendable and unprecedented in this sector.

It is not only the allocation but the utilisation of the Budget has also increased substantially in recent years. In 2017-18, the utilisation was as high as 97.7 per cent of the Revised Estimates, kudos to the driving force and focussed implementation of Shri Nitin Gadkari.

Further, the ratio of Revenue to Capital Expenditure has changed fundamentally. This is a laudable step by the Ministry because roadways is, and should be, a capital-intensive Ministry. In 2014-15, out of every hundred rupees, only fifty rupees were used to build roads. However, as per the current budget, out of every hundred rupees, 87 rupees will be utilised to build roads. A substantial change in this ratio is a strong indicator of increased efficiency of the Ministry.

The results are quite visible. As per *The Economic Survey of India*, from 2014-15 to 2018-19, the average construction rate of National Highways has gone up from 12 kilometres per day to over 30 kilometres per day. The hon. Finance Minister, Shrimati Nirmala Sitharaman, in her speech, announced that under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana, a pace of 130 to 135 kilometres per day of road construction was achieved in the last thousand days.

The Government has also approved the ambitious Bharatmala Pariyojana Phase-I for development of economic corridors, inter corridors, border roads, coastal roads, port connectivity roads and expressways with an aggregate length of about 34,800 kilometres. The project will also generate

14.2 crore man-days of employment which is a commendable achievement of this Government.

A key feature of this Budget is that it gives due importance to building of roads in naxal-hit areas. By doing that, we will be able to provide better access to healthcare, education and other services including better security to tribal communities. To manage revenue sources, there have been several efforts to bring in private investors. Hybrid annuity model has proved to be an effective replacement of the PPP model.

Sir, I would also like to use this opportunity to make a few suggestions regarding the budget of the Ministry of Road Transport and Highways. The first and foremost of these is about the budget allocated for maintenance of roads and highways. In 2019-20, the Ministry has allocated Rs. 3150 crore towards maintenance of roads, highways and toll bridges. While there is a hike of 17 per cent as compared to the previous year's Revised Estimates, in my opinion, this amount is not sufficient.

Because as our road network is expanding, there will be an increased requirement for maintenance. We must make roads that last long; and Maintenance is paramount for that.

An effective and permanent monitoring mechanism for repair and maintenance of roads is very important and worthy of being mentioned here. Therefore, I urge the Ministry to increase the allocation towards maintenance and repair of roads and highways.

My second suggestion relates to road safety. In the proposed Budget, the Ministry has allocated Rs. 280 crore towards road safety. Among the incidents related to deaths due to road accidents, the victims are pedestrians and cyclists. In fact, in my own constituency, Chandigarh, in the year 2018, out of 98 deaths in road accidents, 46 were either cyclists or pedestrians. As per the data available from the year 2017, 56 pedestrians get killed every day in road accidents across India. While there are many factors involved, including the increased transport usage in this country, certain interventions will definitely be crucial in preventing such accidents.

Here, I would like to draw the attention of this august House to a Private Member's Bill that I brought in during my first year in 2014 in the last Lok Sabha. It was the Good Samaritan Bill. After this, we petitioned the Ministry of Road Transport and Highways, the Supreme Court took cognisance of it and the Ministry made it a part of the Motor Vehicles (Amendment) Bill. It is unfortunate that today, every Member present here has spoken about the importance of road safety, yet, when Mr. Gadkari, as somebody said, one of the most efficient Ministers over here, brings it up, they do not let it pass. They have amendments, they have so many things to say about it. Is it important for us to oppose just for the sake of Opposition? Because we are called the Opposition, you oppose something which is good for the country, something which is required to save lives in this country. I would request everybody to give a helping hand to this because Good Samaritans are somebody who, out

of purity and goodness of their hearts and in good faith, help accident victims, and are not harassed by police, or asked unnecessary questions. Many countries have this as a law. The Health Ministry, whom I also petitioned, has brought it in. The hospitals no longer refuse to admit or ask police to come and interview the people who brought the victim in. The first hour, the golden hour is so important so that the person does not die of bleeding, and we stand here arguing about it. So, I will request my counterparts across that side....(*Interruptions*) दादा सबसे ज्यादा आप इसके बारे में बोल रहे थे । I am very upset....(*Interruptions*) When it comes to this, you get up and speak about road safety. When in the morning, Gadkariji was there, you were tricking against it....(*Interruptions*) यह सब यही चक्कर है ।

Sir, my last and one of the most important points relates to my Constituency, Chandigarh.

It has been a long pending demand of my constituents in Chandigarh that a ring road be constructed in order to de-stress the traffic in Chandigarh. This ring road is crucial so that the traffic bound towards Haryana and Punjab can be diverted, and not go through Chandigarh which is becoming highly polluted. Please give me two minutes, Sir.

Last year, the Ministry of Road Transport and Highways approved this demand and agreed to construct it under Bharatmala Phase – I, but the project is not moving forward. Therefore, it is my humble request, through you, Sir, to

the Minister, to provide required attention to this project and help in resolving any issues that are holding it up.

Secondly, the Ministry recently approved a six-lane flyover and a four-lane underpass at the Tribune Chowk, the estimated cost of which is Rs. 184 crore. I thank the Ministry and the Minister for that.

While thanking the Minister, I would urge him, on behalf of the residents of Chandigarh, to extend this flyover till GMCH 32. It is an important project for my Constituency because the above-mentioned road is very congested and needs urgent attention.

I shall conclude by saying that the Budget is reflective of the willingness of the Government to outlay a generous share for the Ministry of Road Transport and Highways. Proposing to raise the allocation up to Rs. 100 lakh crore for infrastructure in the next five years has, thus, given a message of strength and hope, for the development, to the entire country. I am confident that with the brilliant vision of Shri Narendra Modi and the speedy and decisive execution of this vision by Gadkari, our nation will soon be a five trillion-dollar economy. I congratulate the Government and also the Ministry of Road Transport and Highways. I support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2019-20.

***कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल (हमीरपुर):** मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगे, वर्ष 2019-20 पर अपने विचार प्रस्तुत करता हूँ।

वर्ष 2019-20 के लिए सरकार द्वारा लगभग 27.86 लाख करोड़ रुपए का बजट पेश किया गया है और सरकार ने आगामी दो वर्षों में देश की वर्तमान 3 लाख ट्रिलियन डालर की अर्थव्यवस्था को बढ़ाकर 5 लाख ट्रिलियन डालर रखने का लक्ष्य रखा है। इस लक्ष्य को प्राप्त करने में देश के परिवहन संबंधी सभी आधारभूत ढांचों की अत्यधिक महत्वपूर्ण भूमिका होगी और उसमें भी सड़क और राजमार्ग परिवहन और भी महत्वपूर्ण है। इसके साथ सड़क और राजमार्गों का ढांचागत विकास आर्थिक रूप से पिछड़े क्षेत्रों यथा बुंदेलखंड में विकास की कुंजी है। अतः बुंदेलखंड में विकास की धुरी सड़क और राजमार्गों का तेज विकास ही है।

वर्तमान बजट में सड़क परिवहन और राजमार्ग के लिए लगभग 72 हजार करोड़ रुपयों का आवंटन किया गया है। जिसमें 36,691 हजार करोड़ रुपए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को आवंटित किए गए हैं। इसके साथ ही इस प्राधिकरण का वृहद् पुनर्गठन भी किया जाएगा जिससे अभीष्ट क्षमता के राष्ट्रीय राजमार्ग ग्रिड का सृजन सुनिश्चित हो सकेगा। इसके साथ इलेक्ट्रॉनिक मोटर वाहनों को बढ़ावा देने के लिए सरकार ने 10,000 करोड़ रुपयों की फेम -2 योजना को मंजूरी दी है साथ ही इलेक्ट्रिक वाहनों पर जी.एस.टी. 12% से घटाकर 5% और लोन पर चुकाए जाने वाले ब्याज पर 1.5लाख रुपयों की अतिरिक्त टैक्स छूट का भी प्रावधान किया है। यह सभी स्वागत योग्य कदम है और यह इस बात को दर्शाता है कि सरकार विकास और पर्यावरण पर पड़ने वाले प्रभावों पर उचित संतुलन स्थापित करने के लिए प्रतिबद्ध है।

* Speech was laid on the Table.

परन्तु मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर (उ०प्र०) में न सिर्फ राष्ट्रीय राजमार्गों को विशेष स्थलों के मध्य चौड़ा किया जाने की आवश्यकता अपितु विभिन्न स्थलों पर सेतु-भारतम योजना के अंतर्गत आरओबीज (ROBs) एवं आरयूबीज(RUBs) बनाए जाने के साथ भारतमाला योजना के द्वारा रिंग रोड़ और सड़क संबंधी अवसंरचना विकास किए जाने की आवश्यकता है। इससे मेरे संसदीय क्षेत्र में विकास को और अधिक गति प्राप्त होगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर (बुंदेलखंड) से होकर गुजरने वाला NH -86 ,कानपुर सागर राष्ट्रीय राजमार्ग कानपुर - कबरई के मध्य डबल लेन है को चौड़ाकरके 6 लेन का बनाए जाना बहुत ही अधिक लोकमहत्व का विषय है। रोजाना इस क्षेत्र से 1015 हजार अतिरिक्त ट्रक बालू - बजरी लेकर गुजरते हैं इसके कारण जाम की स्थिति बनी रहती है और कानपुर-कबरई के बीच की 100कि०मी० की दूरी चार से आठ घंटों में तय हो पाती है आपात कालीन सेवाओं के वाहन भी प्रायः जाम में फँस जाते हैं। अतः कबरई-कानपुर राजमार्ग को तत्काल चौड़ा कर 6 लेन का बनाए जाने की आवश्यकता है और इसको 6 लेन का बनाने से सड़क परिवहन विभाग और जनता को अनेक लाभ प्राप्त होंगे।

जनता के लिये यात्रा सुगम होगी और चौड़ीकरण के पश्चात मार्ग दुर्घटनाओं में कमी आएगी। प्रायः इस क्षेत्र के ग्रामीण सड़क दुर्घटनाओं से हताहत होते रहते हैं।

कानपुर रेलमार्ग के द्वारा देश के अन्य स्थानों से बहुत अच्छी तरह से जुड़ा है और कानपुर से सड़क मार्ग के द्वारा कबरई और अन्य क्षेत्रों के लिए माल ढुलाई सुगमता से और कम समय में हो सकेगी एवं सड़क परिवहन विभाग के राजस्व में वृद्धि होगी।

6 लेन राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण के बाद मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर (बुंदेलखंड) में नये उद्योगों के लगने की सम्भावनायें बढ़ जायेगी। बुंदेलखंड पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थल है और यह 6 लेन राष्ट्रीय राजमार्ग इस क्षेत्र में पर्यटकों को आकर्षित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगा (पर्यटकों की आवक में वृद्धि से सड़क परिवहन विभाग को भी लाभ होगा)।

सेतु भारतम- यातायात का सुरक्षित और सुचारु प्रवाह: सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय द्वारा सेतु भारतम नामक कार्यक्रम चलाया जा रहा है। इस कार्यक्रम के द्वारा मेरे संसदीय क्षेत्र में अनेक निर्माण प्राथमिकता के आधार पर किए जा सकते हैं बुंदेलखंड के अन्तर्गत NH86 पर स्थित विभिन्न रेलवे क्रॉसिंग जैसे- किड़ारी-(जनपद महोबा,ऊ० प्र०), सूपा (महोबा), हरपालपुर नगर (जिला छतरपुर,म० प्र०) खैचदा (मवैध) एवं सुमेरपुर में क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज (ROB) निर्माण करने की आवश्यकता है। रेलवे ओवर ब्रिज (ROB) बन जाने से क्षेत्र में भयंकर ट्रैफिक जाम से जनता को मुक्ति मिलेगी और यात्रा सुगम होगी।

भारतमाला यह राजमार्ग क्षेत्र के लिए 2017-18 में शुरु किया गया समग्र कार्यक्रम है जिसका लक्ष्य महत्वपूर्ण ढांचागत अंतराल दूर करते हुए देश में सड़क यातायात गतिशीलता को और अधिक सक्षम बनाना है।

मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर (बुंदेलखंड) के अन्तर्गत नगर कुलपहाड़, पनवाड़ी तथा हरपालपुर(छतरपुर, मध्य प्रदेश) जोकि NH -76 पर एवं कबरई, हमीरपुर एवं सुमेरपुर नगर जो कि NH-86 पर स्थित हैं और महोबा नगर जो कि NH -86 और NH -76 दोनों पर स्थित है, इन सभी स्थानों पर सड़क बाई-पास बनाए जाने की नितांत आवश्यकता है। पुराने समय की बसावट के कारण से राष्ट्रीय राजमार्ग इन नगरों के मध्य से होकर गुजरते हैं। इस कारण से इन सभी नगरों से गुजरने वाले सम्बंधित राजमार्गों पर ट्रैफिक के कारण भयंकर जाम, दुर्घटनायें एवं प्रदूषण होता है। नवीन संबंधित विभिन्न बाईपास बन जाने के उपरांत दुर्घटनाओं एवं प्रदूषण दोनों में भारी कमी आयेगी। इन क्षेत्रों से होकर गुजरने वाली गाड़ियां नगर में प्रवेश करने के बजाय बाहर से ही अपने गंतव्य स्थान जा सकेंगी और शहर को भयंकर ट्रैफिक जाम से मुक्ति मिलेगी।

मुझे सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग की वर्ष 2019-20 की अनुदान की मांगों की चर्चा पर अपने विचार रखने करने का मौका दिया इसके लिए बहुत बहुत धन्यवाद।

*** SHRI H. VASANTHAKUMAR (KANYAKUMARI):** I would like to place my views on Demands for Grants relating to the Ministry of Road Transport and Highways. Road Transport is an important infrastructural sector, which connects each and every state in the country. Unless we have a robust road network, we cannot have a strong economy.

I wish to draw the attention of the Hon'ble Minister regarding certain pending works in my constituency Kanyakumari. Kanyakumari District has coastal belt from Arockiapuram in Bay of Bengal and Neerodi in Arabian Sea. Around 48 coastal villages are located in this coastal belt. In addition, fishing harbours are located in the following places of this coastal belt:-
1. Chinnamuttom 2. Muttom 3. Colachel 4. Thengapattinam There is no continuous connectivity of roads to these coastal villages and fishing harbours.

A coastal connectivity road project from Arockiapuram to Neerodi shall be considered by the Union Government to uplift the fishing community and their economy in Kanyakumari district. This proposed road connectivity requires the following additional infrastructure:

The existing worn out steel bridge connecting Keezhamanakudi and Melamanakudi shall be replaced with new decks on the existing substructure of the old bridge which could be utilized for this redecking. This redecking of bridge would be at estuary of Pazhayar river; New bridge in rajakkamangalam

* Speech was laid on the Table

thurai across Panrivaikkal; New bridge connecting Thengapattinam and Erayamanthurai villages across Thamirabharani river; Further rubble mound sea wall construction required for Melamanakudi to Pallam and from Mullorthurai to Thengapattinam; New alignment with land acquisition/land transfer required between Kovalam and Keezhamanakudi, Rajakkamangalamthurai to Azhikkal, Melmidalam to Kurmbanai and Eraviputtherthurai to Vallavilai.

Since this scheme involves land acquisition of more than 10.00 km length, a special land acquisition unit has to be formed and also special officer to be posted to get clearance as this road traverses through coastal regulation zone, traffic flow from Thadikarankonam, Vazhayathuvayal, Keeriparai, Kalikesam and Balamore estate. The road from Thadikarankonam village to Balamore road crosses Perunchani catchment in two locations near Keeriparai and Kalikesam. In these two locations, existing causeways got washed away twenty years ago. Local public and pilgrims suffer a lot to cross the river course during rainy season and floods every year and for smooth crossing of the river course in Peruchani dam catchment, two bridges has to be constructed at Keeriparai and Kaikesam of Balamore road (Major District Road).

All these locations are in Reserve Forest and clearance from Ministry of Environment are required and these bridges are only to replace the existing damaged causeways. After construction, there would be continuous traffic

flow from Thadikarankonam, Vazhayathuvayal, Keeriparai, Kalikesam and Balamore Estate.

Construction of flyover and both sides widening and improvements of bridge NH-47B Vadaseri – Oluginaseri.

Construction of road strengthening and widening in NH-47, construction of bridge at Kaliyakkvilai to Kanyakumari.

1. The Union Government has sanctioned over 120.54 crore from the Central Road Fund for repairing 31 state roads in Kanyakumari district. This work should be completed at the earliest so that roads can be used by the public.
2. Ring road – Parvathipuram to Suchindram – NHAI
3. Tuticorin-Tiruchendur-Kanyakumari state highway four lane-NHAI-Tirunelveli
4. Valliyoor-Tiruchendur-upgraded as NH. NH no. not yet given
5. Kanyakumari-Kaliyakkvilai-under the scheme of annual plan 55 km
6. Kavalkinaru-Parvathipuram NH47b-upgrade under the scheme of annual plan

EAST COST ROAD: Chennai-Mahabalipuram-Puducherry-Cuddalore-Chidambaram-Veilankanni-Ramanathapuram-Rameshwaram-Dhanushkodi-Ramanathapuram-Thoothukudi-Manapad-Kanyakumari.

The Union Government has sanctioned over Rs.300 crore from the Central Road Fund (CRF) for repairing 44 State roads in Kanyakumari district. Rs.66 crore had been sanctioned for formation of West Coast Road linking Kanyakumari and Pazhaya Uchakadai for a length of 71.05 km and other road development works. A sum of Rs.22 crore has been sanctioned for developing Paraseri, Thingalsanthai, Pudukkadai roads and Rs.24.5 crore for Suchindram Outer Ring Road from the Central Road Fund.

The Government has also sanctioned Rs.195.59 crore for Ozhiginaseri flyover and Rs.256.00 crore for Chettikulam flyover. Particularly for Kottar – Chettikulam flyover the local population and traders are opposed, as they will lose their entire business. As such, the construction of the flyover may be withdrawn.

With a view to undertaking these works, the State Government has issued an order on August 19 to establish new office of the Divisional Engineer, National Highways Authority of India, in Nagercoil, offices of Assistant Divisional Engineer in Kanyakumari, Nagaercoil, Thuckalay and Kuzhithurai and Offices of Assistant Engineer at 15 towns in the district.

Tamil Nadu receives a major infrastructural boost for seamless road connectivity, Prime Minister Narendra Modi has laid the foundation stones for as many as five national highways projects worth Rs.2995 crore in Kanyakumari. But the work should be completed at the earliest.

Injecting a major financial booster to the road and highway sector of the country, the Asian Development bank has recently agreed to grant worth \$500

million amounting to Rs.3,300 crore for Chennai-Kanyakumari Industrial Corridor Project to strengthen 15 existing major road stretches across the corridor. The financial booster aimed at pushing growth in manufacturing sector, promote balanced regional growth and give a fillip to the development of districts of the state in the downstream south. The total cost of the project – funded by the State Government and the ADB – is Rs.6,448 crore. In this connection, an ADB team carried out a final survey before clearing the proposal recently.

The corridor is a part of East-Coast Economic Corridor development scheme. These big infrastructural projects will benefit the local population and citizens in several ways. This will also decrease the travel time as the highways and road projects will enhance the connectivity across many areas. However, this will not materialize unless the projects are completed at the earliest.

The toll charges, which the public has to pay is on the very high side. For a mere distance of 300-400 kms, the user has to pay a high amount of Rs.1000/-. I urge upon the Government to review this and revise it so that the common man does not suffer. In fact, it will be appropriate if the toll charges are reduced by at least 60 per cent.

Waterways tourism is required to be promoted from Kanyakumari to Rameshwaram via Tirchendur. For this, Government may conduct a study report.

With these words I thank you very much.

SHRI T. N. PRATHAPAN (THRISSUR): Sir, in response to the Budget, I see a huge part of allocation went into NHAI. But NHAI is lagging in most of their projects in the country. People always suffer. Construction company always gains. I can give you an example from my constituency. The construction of NH-544 is not completed even after eight years and more than 60 deaths have happened on the road which is constructed unscientifically.

Anyway, I extend my thanks and gratitude to the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari Ji for the meeting that we had on the national highway issues in Kerala, especially on NH-544 *Mannuthy-Wadakkanchery* and Kuthiran Tunnel in my constituency Thrissur. I request that the Central Government should make all possible efforts to complete the construction work on National Highway-544. It has been eight years since this project started, still it is incomplete. The decisions and the recommendations made in the meeting should be followed. The Central Government should direct National Highways Authority of India regarding this.

Currently, one important thing that we need to take immediate action on the construction area. The sand bags used temporarily in the area where sand erosion is happening will not be secure. The strong water flows from the hilltop will destroy them. It will cause huge accidents and may cause casualties. So, a proper fencing wall to protect the road transportation should be built immediately. When will the construction work start and when will it finish?

There is one more important issue. The Government should consider The Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition,

Rehabilitation and Resettlement Act, 2013 instead of considering the Act of 1956. This is a common issue. Whenever the Government take over land for road construction, people suffer. I have a close experience in my constituency relating to NH-66 Kuttippuram-Edappally. The Government should listen to the people's representatives and people who are affected due to land acquisition for national highways and solve their disputes. The current 3D notification In Thrissur coastal belt also should be dismissed along with restructuring the alignment.

I need to invite the attention of hon. Minister, through the hon. Chair, to the toll booths working in the country. They are looting people in the daylight. All the written agreements are violated by toll booths under B.O.T.

That is a naked truth. The rule which demands that the construction work should be finished before starting work at the toll booth, is also being violated in almost all the cases. I can give you an example of my Constituency. There is a toll plaza at NH-544 in Paliyekkara, Trissur. This toll plaza in Paliyekkara is one of the toll booths, which is looting people. If somebody protests against this loot, they would deal with him physically using their muscle power. Sometimes, they are cheating the courts and other authorities also.

So, I would request the hon. Minister to investigate this issue, especially about the Paliyekkara toll plaza, in detail. A high level investigation is a must in this case. We are ready to handover the evidences also.

Sir, there is a need to do BMBC work in Valppad, Palappetti to Andathode, Kappirikkad stretch on NH-66. The Government should take special safety measures at Chettuva bridge on National Highway 66.

HON. CHAIRPERSON : Now, please conclude.

SHRI T. N. PRATHAPAN : Sir, I am concluding. There is just one more point.

There is a need to construct an underpass on National Highway-544 near Mullakkara-Mulayam junction. Similarly, there is also a need to construct a flyover at Puthukkad on National Highway-544. There is also a need to do beautification work along with footpaths at Thriprayar, Kothakulam, Thalikkulam, Vadanappally, Chettuva, Ethai, Nalam Kallu, Orumanayur, Chavakkad, Manatthala, Edakkazhiyoor, Panchavadi, Mandalamkunnu on National Highway-66.

HON. CHAIRPERSON: You want beautifications at all the bridges and all the roads!

SHRI T. N. PRATHAPAN : Yes, Sir.

There is also a need to have foot overbridge at Chavakkad on the National Highway-66.

Then, there is also a need to provide drainage facility at 10-kilometre long stretch from Valappad to Chavakkad, Kappirikkad road on National Highway-66. There is a need to develop the road from Vadannappally on NH 66 to Thrissur, Padinjarekotta.

Lastly, there is also a need to do BMBC work from Thalikkulam to Snehatheeram, a three kilometre road through CRF on NH 66.

With these words, I conclude. Thank you.

***DR. NISHIKANT DUBEY (GODDA)** : I support the Demands for Grants 2019-20 on Road Transport and Highways.

India has the one of the largest road network across the world, spanning over a total of 5.5 million km. This road network transports 64.5 per cent of all goods in the country and 90 per cent of India's total passenger traffic uses road network to commute. Road transportation has gradually increased over the years with the improvement in connectivity between cities, towns and villages in the country.

The Indian roads carry almost 90 per cent of the country's passenger traffic. In India sales of automobiles and movement of freight by roads is growing at a rapid rate.

The construction of highways reached 9,829 km during FY 2018 which was constructed at an average of 26.93 km per day. The Government of India has set a target for construction of 10,000 km national highway in FY 2019.

Total length of roads constructed under Prime Minister's Gram Sadak Yojna (PMGSY) was 47, 447 km in 2017-18.

The Union Minister of State for Road, Transport and Shipping has stated that the Government aims to boost corporate investment in roads and shipping sector, along with introducing business-friendly strategies that will balance profitability with effective project execution. According to data released by the

* Speech was Laid on the Table.

Department of Industrial Policy and Promotion (DIPP), construction development including Townships, housing, built-up infrastructure and construction-development projects attracted Foreign Direct Investment (FDI) inflows worth US \$ 24.91 billion were recorded in the construction development sector between April 2000 and December 2018.

Some of the key investments and developments in the Indian roads sector are as follows:

- A total of 892 km and 2,345 km national highway projects were awarded and constructed, respectively between April-August 2018.
- The first phase of construction work of Mumbai's 29.2 km long coastal road is expected to begin in May 2018, after bids are finalized in March.

Some of the recent Government initiatives are as follows:

- As of October 2018, total length of projects awarded was 6,400 kms under Bharatmala Pariyojana (including residual NHDP works).
- As of August 2018, a total length of 34,800 km road projects have been proposed to be constructed, under Bharatmala Pariyojana Phase-I.

- As of August 2018, Government of India has approved highway projects worth Rs.2 billion (US\$ 29.83 million) to improve connectivity among Gujarat, Maharashtra, Rajasthan, Madhya Pradesh and Diu.

Following are the achievements of the Government in the past four years:

- The total national highways length increased to 122,434 kms in FY 2018 from 92,851 kms in FY 2014.
- The length of national highways awarded increased to 51,073 kms between FY 2015-FY 2018 from 25,158 kms in FY 2011-FY 2014.
- The construction of national highway per day increased to 26.9 kms per day in FY 2018 from 11.6 kms per day in FY 2014.

The Government, through a series of initiatives is working on policies to attract significant investor interest. A total of 200,000 km national highways are expected to be completed by 2022.

The Ministry of Road Transport and Highways has fixed an overall target to award 15,000 km projects and construction of 10,000 km national highways in FY 2019. A total of about 295 major projects including bridges and roads are expected to be completed during the same period.

With these words I conclude.

***श्री राजू बिष्ट (दार्जिलिंग):** मैं भारत सरकार द्वारा बजट में पेश की गई सड़क परिवहन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (Demands for grants) का समर्थन करता हूँ। हमारी मोदी सरकार ने पिछले पांच सालों में सड़क परिवहन पर विशेष रूप से जोर दिया है। सड़क क्षेत्र में जो निवेश वर्ष 2014-15 में 51,914 करोड़ रूपए था वह 2018-19 में बढ़कर 158,839 करोड़ रूपए हो गया। सरकार ने इस साल के बजट में इस मद के लिए 1644,48 करोड़ रूपयों का प्रावधान किया है। सरकार के इस कदम से देशभर में न केवल सड़क परिवहन के आधारभूत ढांचे का अभूतपूर्व विकास हुआ है अपितु बड़ी संख्या में रोजगार के साधन उपलब्ध हो पाए हैं। सरकार के पिछले पांच सालों के efforts से भारत में सड़क नेटवर्क बढ़कर 59.49 लाख किलोमीटर हो गया है। सरकार का संकल्प है कि पूरे देश भर में उच्च गति वाले अंतर्राष्ट्रीय गुणवत्ता के राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण किया जाए और इसी पर चलते हुए सरकार ने वर्ष 2018 को 'Year of Constructions' (ईयर आफ कंस्ट्रक्शन) घोषित किया था। सभी जानते हैं कि सड़क निर्माण में भूमि अधिग्रहण तथा वित्तीय निवेश जैसी अनेकों अड़चने आती हैं जिसमें काफी समय भी बरबाद होता है। इस सबके बावजूद सरकार ने अपने अथक प्रयासों से राजमार्गों के निर्माण की गति जो 2014-15 में 12 किलोमीटर प्रति दिन थी, को अब बढ़ाकर 30 किलोमीटर प्रतिदिन कर दिया है। इस कार्य में और तेजी लाने के लिए सरकार ने अब यह निर्णय किया है कि चालू वित्तीय वर्ष में रोजाना 135 किलोमीटर सड़कों का निर्माण किया जाएगा। विशेष बात यह है कि अब सड़क निर्माण में ग्रीन टैक्नोलॉजी, बेकार प्लास्टिक और कोल्ड मिक्स टेक्नोलॉजी का उपयोग किया जा रहा है। इसके परिणामस्वरूप न केवल कार्बन फुटप्रिंट कम होगा अपितु देश के पर्यावरण संरक्षण में सहायता मिलेगी।

* Speech was laid on the Table.

यही नहीं केंद्र सरकार आगामी 5 साल में 125 हजार किलोमीटर सड़कों को अपग्रेड करेगी जिस पर 80,250 करोड़ रुपये खर्च किए जाएंगे।

इस अवसर पर मैं अपने दार्जिलिंग निर्वाचन क्षेत्र की सड़क परिवहन से संबंधित कुछ समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

वर्ष 2009 में तीन ढेरों में भूस्खलन के कारण राष्ट्रीय राजमार्ग 55 बंद है। हालांकि इस राजमार्ग पर मरम्मत का काम जारी है, परन्तु काम की बहुत धीमी गति होने के कारण इस राजमार्ग के निकटवर्ती क्षेत्रों के लोगों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। अतः मरम्मत के काम में तेजी लाकर इसे शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाए।

सिलीगुड़ी पश्चिम बंगाल का दूसरा बड़ा शहर है। सिलीगुड़ी क्षेत्र में भारी सड़क यातायात की समस्या को सलझाने के लिए यह आवश्यक है कि यहाँ खपरैल मोड़ से लेकर सिलीगुड़ी कोर्ट मोड़ तक एक फ्लाईओवर का निर्माण किया जाए। इस फ्लाईओवर का निर्माण कोलकता के मांसेतु की तर्ज पर किया जाए। इसके बन जाने से पास के क्षेत्रों से सिलीगुड़ी आने वाले लोगों को काफी राहत मिलेगी।

दार्जिलिंग में पर्यटकों के बढ़ने तथा इसकी आबादी बढ़ने के कारण दार्जिलिंग का बहुत अधिक विस्तार हो गया है। मानसून के दिनों में भूस्खलन के कारण दार्जिलिंग को सिलीगुड़ी से जोड़ने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग 55 तथा कलिमपोंग को सिलीगुड़ी से जोड़ने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग 31 बंद हो जाती है जिसके कारण आम लोगों तथा पर्यटकों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। अतः बालासोन - धोत्रे - घूम होते हुए सिलीगुड़ी दार्जिलिंग तक तथा बागराकोट-गोरूबाथन-लावा होते हुए सिलीगुड़ी से कलिमपोंग तक 4 लेन वाले नए वैकल्पिक राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण की अत्यधिक आवश्यकता है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन वैकल्पिक राजमार्गों के विकास हेतु आवश्यक सर्वेक्षण करवाकर तत्काल कार्यवाही की जाए।

इन शब्दों के साथ मैं एक बाद फिर सड़क परिवहन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ तथा माननीय वित्त मंत्री जी का धन्यवाद करता कि उन्होंने देश में सड़क निर्माण ढांचे को मजबूत करने के लिए इतनी भारी भरकम राशि का बजट में प्रावधान किया ।

श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप धन्यवाद मत दीजिए, सीधे बोलिए। आपका अधिकार बनता है। यह सदन आपका है।

...(व्यवधान)

श्री विनोद कुमार सोनकर: महोदय, माननीय मंत्री जी के द्वारा जो पिछले सालों में काम किया गया है और अभी जो काम किया जा रहा है, पूरा देश उनके द्वारा किए गए कामों का प्रशंसक है। मुझसे पूर्व मेरे साथियों ने जो बोला है, मैं उस बात को दोहराना नहीं चाहता हूँ। मैं दो छोटे से निवेदन करके अपनी बात को समाप्त करूँगा। एक, एनएच-24 बी, रायबरेली से लेकर प्रयाग तक, जो पूर्ववर्ती सरकार की दोहरी नीति के कारण लखनऊ से रायबरेली तक को फोरलेन किया गया, लेकिन रायबरेली से लेकर प्रयाग तक फोरलेन नहीं हो पाया है। उसका डीपीआर बनकर तैयार है, उसको जल्दी से जल्दी सैंक्शन कर दिया जाए, ताकि वह बनना शुरू हो जाए।

दूसरे, एक सबसे बड़ी बात यह है कि कोखराज से लेकर चकेरी तक फोर लेन का काम सरकार ने अवार्ड किया है। उसमें मेरी लोक सभा में अटसराय से लेकर कोखराज तक किसानों की जमीनों के अधिग्रहण के मूल्य को लेकर विवाद है। मैं बार-बार अधिकारियों से संपर्क कर रहा हूँ, लेकिन उसकी कोई भी सुनवाई नहीं हो रही है, जिसके कारण 4,000 किसानों में रोष की भावना है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि वहां पर प्रोजेक्ट डायरेक्टर को भेजा जाए और समस्या का समाधान कराया जाए।

अध्यक्ष जी, मैं एक अंतिम बात यह कहना चाहता हूँ कि सीआरएफ एक ऐसा फंड था, जिसके माध्यम से सभी सांसदों की रोड़ संबंधी आवश्यकताएं पूरी होती थीं। लेकिन यह शिफ्ट कर दिया गया है।...(व्यवधान) माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका भी संरक्षण चाहता हूँ कि

सीआरएफ के फंड को पुनः मंत्रालय को दिया जाना चाहिए, जिससे सभी का काम पूरा हो सके।...(व्यवधान)

* वर्ष 2019-20 के लिए सड़क एवं परिवहन राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांग वर्तमान के साथ साथ आने वाले 10 वर्षों का रोड मैप भी है। पूर्ववर्ती सरकारों की अदूरदर्शिता के कारण सड़क एवं परिवहन राजमार्ग का जितना विकास और आधुनिकीकरण होना चाहिए था उतना हो नहीं पाया है इसके कारण भारतीय सड़क एवं राजमार्ग दुनिया की गति से पीछे छूट गया है। सरकार ने एक अच्छा बजट पेश किया है, जिसका समाज के हर वर्ग ने स्वागत किया है। देश में सड़कों, राजमार्गों और फ्लाईओवरो के उच्च स्तर के निर्माण के साथ अनेकानेक कार्य किये हैं। प्रमुख रूप से हमारी उपलब्धियां इस प्रकार से हैं:

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वर्ष 2018-19 को निर्माण वर्ष घोषित किया था। यह ऐसा वर्ष था जिसमें पिछले चार वर्षों के दौरान लिए गए प्रमुख नीतिगत फैसलों से हासिल फायदों को स्थायित्व प्रदान करना, जारी परियोजनाओं पर निगरानी रखना, सड़क ब्लॉकों की समस्याओं का समाधान और पिछले वर्ष हासिल की गयी प्रभावशाली कार्य प्रगति में कुछ और जोड़ना, प्रमुख लक्ष्य था। मंत्रालय ने 2015-16 तक अवार्ड की गई सभी जारी परियोजनाओं को जारी करने, और वर्ष के दौरान कम से कम 12 हजार किलोमीटर लंबे राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण का फैसला किया। इसकी तुलना में 2017-18 के दौरान 9829 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण का लक्ष्य हासिल किया गया था। वर्तमान में कुल मिलाकर 6.48 लाख करोड़ रूपए से अधिक की लागत से करीब 61,300 किलोमीटर लंबी सड़क परियोजनाएं प्रगति पर हैं। जारी कार्यों (जो अवार्ड किये गए थे, जिनके के लिए नियत तारीखें घोषित की गयी थी और जिनका स्थल कार्य प्रगति पर है) में से वर्ष के दौरान 30,200 किलोमीटर से अधिक लंबी सड़को का

** This part of the speech was laid on the Table.

निर्माण कार्य बकाया है। वित्तीय वर्ष 2018-19 के प्रथम नौ महीनों में 5,759 कि.मी. सड़को का निर्माण पूरा किया गया जबकि पिछले वर्ष इसी अवधि में 4,942 कि.मी. सड़के बनाई गयी थीं।

इस लक्ष्य को हासिल करने के लिए मंत्रालय ने निर्माण पूर्व गतिविधियों को तेजी से पूरा करने तथा प्रक्रिया में अधिक सक्षमता और पारदर्शिता लाने के लिए नीतियां बनाई, दिशा निर्देश और पद्धतियां तय की, बोलीदाता सूचना प्रबंधन प्रणाली (बीआईएमएस) विकसित की गयी ताकि ईपीसी मोड पर अनुबंधों के लिए बोलीदाताओं की योग्यता-पूर्ववर्ती प्रक्रिया को सुचारु बनाया जा सके भूमि अधिग्रहण के लिए अधिसूचना प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए भूमिराशि पोर्टल का व्यापक इस्तेमाल किया जा रहा है। बीआईएमएस पोर्टल और भूमिराशि पोर्टल को पब्लिक फाइनेंस मैनेजमेंट सिस्टम (पीएफएमएस) के साथ जोड़ा गया है ताकि लाभार्थियों को वास्तविक समय पर भुगतान सुनिश्चित किया जा सके।

यह वर्ष परिवहन क्षेत्र में अनेक गतिविधियों के लिये भी जाना जायेगा, जिनमें कार्बन फुटप्रिंट में कमी लाने, सड़क सुरक्षा में बढ़ोतरी, सड़क के सक्षम उपयोग और सड़क इस्तेमाल करने वालों की सुविधा के उपायों पर ध्यान केंद्रित करना शामिल है। मंत्रालय द्वारा वर्ष के दौरान शुरू किये गये प्रमुख उपायों में निम्नांकित शामिल हैं-देश में सार्वजनिक परिवहन को सुदृढ़ बनाने के लिये ट्रांसपोर्ट फॉर लंदन के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर, टोल प्लाजा स्थलों पर लघु मार्गस्थ सुविधाओं का निर्माण, सभी टोल प्लाजों के लिये गुणवत्ता आधारित रैंकिंग प्रणाली कायम करना, ड्राइविंग लाइसेंस आवेदनों का सरलीकरण, निर्माण उपकरण वाहनों और ट्रैक्टरों के लिये उत्सर्जन मानक अधिसूचित करना और जिला स्तर पर सक्षम ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र स्थापित करने के बारे में दिशा निर्देश जारी करना तथा सड़क सुरक्षा उपायों के प्रचार के लिये गैर सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता प्रदान करना, सुखदः यात्रा ऐप एवं टोल फ्री आपातकालीन नंबर शुरू करना, इलेक्ट्रॉनिक टोल वसूली प्रणाली खराब होने की स्थिति में वाहनों को निशुल्क जाने देने की अनुमति देना, सड़क दुर्घटना पीड़ितों को 5 लाख रुपये मुआवजा देने, वाहनों से उत्सर्जन में कमी

लाने और आयात का बोझ कम करने के लिये मेथालोन में गेसोलिन मिश्रण के बारे में अधिसूचना जारी करना और वाहन उत्सर्जन डेटा को वाहनों के राज्य/केंद्रीय रजिस्टर से जोड़ना । राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण इस प्रकार है ;

अवार्ड/निर्माण संबंधी आंकड़ें

वर्ष	अवार्ड (कि.मी.)	निर्माण (कि.मी.)
2014-15	7972	4410
2015-16	10098	6061
2016-17	15948	8231
2017-18	17055	9829

नोट: वित्तीय वर्ष 2018-19, में 30.11.18 तक 5,759 कि.मी राजमार्गों का निर्माण किया गया जबकि पिछले वर्ष इसी अवधि में 4,942 कि.मी. राजमार्गों का निर्माण किया गया था । मंत्रालय निर्माण पूर्व गतिविधियों को परियोजनाओं के अवार्ड किये जाने से पहले पूरी करना सनिश्चित करने पर ध्यान केंद्रित कर रहा है ।

देश में 700 से अधिक राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं की समीक्षा के लिये दो दिन की एक कवायद की गयी, जिसके आधार पर 300 से अधिक ऐसी परियोजनाओं की पहचान की गयी जिन्हें 2019 में पूरा किया जा सकें । वित्तीय वर्ष 2018-19 के लिए निर्धारित यह लक्ष्य सबसे अधिक था । पिछले वर्षों में राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के निर्माण की स्थिति का ब्योरा नीचे तालिका में दिया गया है ।

इलाहाबाद के फाफामऊ में 1948.25 करोड़ रुपये की कुल पूँजी लागत के साथ एनएच - 96 पर गंगा नदी पर 9.9 किमी लंबे नए 6-लेन पुल के निर्माण के लिए एक परियोजना को स्वीकृति दी गई है। परियोजना की निर्माण की अवधि तीन वर्ष तय की गई है और इसके दिसंबर, 2021 तक पूरा होने की संभावना है। नया पुल इलाहाबाद में एनएच -96 पर मौजूदा पुराने 2 लेन फाफामऊ पुल पर यातायात की भीड़ की समस्या हल करेगा। नया पुल पवित्र शहर इलाहाबाद में कुंभ, अर्ध कुंभ और प्रयाग में संगम में अन्य वार्षिक अनुष्ठान स्नान के दौरान लोगों की भारी भीड़ को भी सुविधा प्रदान करेगा। इससे पवित्र शहर प्रयाग में पर्यटन और स्थानीय अर्थव्यवस्था को बढ़ावा मिलेगा। यह नया 6-लेन पुल राष्ट्रीय राजमार्ग - 27 और राष्ट्रीय राजमार्ग-76 के माध्यम से नैनी पुल होकर मध्य प्रदेश से आने वाले और लखनऊ / फैजाबाद जाने वाले यातायात के लिए भी फायदेमंद होगा। इसके अलावा, नए पुल की यह परियोजना निर्माण के दौरान लगभग 9.20 लाख मानव दिवसों के लिए प्रत्यक्ष रोजगार के अवसर प्रदान करेगी।

यह राजमार्ग क्षेत्र के लिये 2017-18, में शुरू किया गया समग्र कार्यक्रम है, जिसका लक्ष्य महत्वपूर्ण ढाचागत अंतराल दूर करते हुए देश में सड़क यातायात गतिशीलता को अधिकतम सक्षम बनाना है। इस कार्यक्रम के प्रथम चरण के अंतर्गत 2017-18 से 2021-22 की अवधि में 5,35,000 करोड़ रुपये की लागत से चरणबद्ध तरीके से 34,800 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण किया जाना है। इसमें 5,000 कि.मी. राष्ट्रीय कॉरीडोर, 9000 कि.मी. आर्थिक कॉरीडोर, 6000 कि.मी. फीडर कॉरीडोर और इंटर-कॉरीडोर, 2000 कि.मी. सीमावर्ती सड़के, 2,000 कि.मी. तटवर्ती सड़के और बंदरगाह सम्पर्क सड़के तथा 800 कि.मी. हरित क्षेत्र एक्सप्रेसवे शामिल हैं।

इस परियोजना में उत्तराखंड राज्य में स्थित चार प्रमुख धामों. अर्थात, गंगोत्री, यमनोत्री, केदारनाथ और बद्रीनाथ के लिए आसान पहुँच विकसित करने की व्यवस्था है। ये चार धाम प्रमुख तीर्थस्थल है। यह परियोजना लगभग 12,000 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से दो लेन के विन्यास और साथ ही पक्के फुटपाथ के साथ 889 किलोमीटर सड़कों के विकास के लिए

अपरिहार्य है। परियोजनाओं को ईपीसी मोड पर लिया जा रहा है और उन्हें मार्च, 2020 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है।

दिल्ली के आसपास पेरिफेरल एक्सप्रेसवे की दो परियोजनाएं इस साल पूरी की गईं, जिनमें 135 किमी पूर्वी पेरिफेरल एक्सप्रेसवे (ईपीई) और दिल्ली के पश्चिमी और पूर्वी हिस्से से एनएच-1 और एनएच-2 को जोड़ने वाला 135 किमी का वेस्टर्न पेरिफेरल एक्सप्रेसवे (डब्ल्यूपीई) शामिल है, जिनका उद्घाटन माननीय प्रधान मंत्री ने क्रमशः मई 2018 और नवंबर 2018 में किया। ईपीई का निर्माण एनएचएआई और डब्ल्यू पीई का निर्माण हरियाणा सरकार द्वारा किया गया था। दोनों एक्सप्रेसवे की परिकल्पना राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली न आने वाले ट्रैफिक को बाहर से उनके गंतव्य की ओर मोड़कर राष्ट्रीय राजधानी को प्रदूषित और विकृत होने से बचाने के उद्देश्य से की गई थी। ईपीई एनएच 1 पर कुंडली से एनएच 2 पर पलवल तक फैला है, और इसका निर्माण 4617,87 करोड़ रुपये की लागत पर किया गया है। इसके अलावा 1700 एकड़ भूमि के अधिग्रहण पर 5900 करोड़ रुपये खर्च हुए। इसे 910 दिनों के निर्धारित लक्ष्य की तुलना में लगभग 500 दिनों के रिकॉर्ड समय में पूरा किया गया। यह पूरी तरह से एक्सेस-नियंत्रित छह-लेन का एक्सप्रेसवे है जिसमें टोल प्रणाली स्थापित की गई है। सभी 30 प्रवेश बिंदुओं पर वेट-इन-मोशन उपकरण, पूरे मार्ग पर सौर ऊर्जा, 4000 किलोवाट की क्षमता वाले आठ सौर ऊर्जा संयंत्र, वर्षा जल संचयन, ड्रिप सिंचाई और भारतीय संस्कृति और विरासत को दर्शाती स्मारकों की 36 प्रतिकृतियां इस एक्सप्रेसवे की प्रमुख विशेषताएं हैं। इस परियोजना से लगभग 50 लाख मानव-दिवस के लिए रोजगार के अवसर उत्पन्न हुए हैं।

दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेसवे का उद्देश्य दिल्ली और मेरठ के बीच तथा उससे आगे उत्तर प्रदेश और उत्तराखंड तक एक तीव्र और सुरक्षित कनेक्टिविटी प्रदान करना है। डीएमई का संरेखण दिल्ली के निजामुद्दीन ब्रिज से शुरू होता है और मौजूदा एनएच 24 पर डासना तक जाता है। डीएमई का एक चरण एनएच 24 पर डासना से हापुड़ तक जारी रहेगा, जबकि ग्रीनफील्ड एलाइनमेंट के रूप में डासना से मेरठ तक अन्य चरण की योजना बनाई गई है। एक्सप्रेसवे का निर्माण 4 पैकेजों में किया जा रहा है। परियोजना की कुल लंबाई 82 किमी है, जिसमें से 27.74 किलोमीटर का पहला पैकेज 14 लेन वाला होगा, जबकि शेष मार्ग 6-लेन एक्सप्रेस-वे होगा। परियोजनाओं के 8.36 किमी लंबे पैकेज-1 का उद्घाटन माननीय प्रधान मंत्री ने इस वर्ष मई में किया था। यह भाग 14 लेन का है, जो निजामुद्दीन ब्रिज से दिल्ली उत्तर प्रदेश बॉर्डर तक पहुंच नियंत्रित है, और इसका निर्माण 30 महीने की निर्धारित अवधि की तुलना में 18 महीने के रिकॉर्ड समय में पूरा किया गया। इसके निर्माण पर लगभग 841.50 करोड़ रुपये की लागत आयी। 14 लेन वाला यह देश का पहला राष्ट्रीय राजमार्ग है, और इसमें कई विशेषताएं हैं जो प्रदूषण को कम करने में मदद करेंगी। इनमें राजमार्ग के दोनों ओर 2.5 मीटर चौड़ा साइकिल ट्रैक, यमुना पुल पर एक ऊर्ध्वाधर उद्यान, सौर प्रकाश व्यवस्था और केवल ड्रिप सिंचाई के माध्यम से पौधों को पानी देना, आदि विशेषताएं शामिल हैं।

1250 किलोमीटर लंबा यह एक्सप्रेसवे दिल्ली और मुंबई के बीच एक नए संरेखण के साथ विकसित किया जा रहा है, जो हरियाणा, राजस्थान, मध्य प्रदेश और गुजरात के पिछड़े और जनजातीय जिलों से गुजरता है। इस एक्सप्रेसवे पर एक लाख करोड़ रुपये की राशि खर्च की जाएगी। यह एनएच 8 के जरिए दिल्ली और मुंबई के बीच की दूरी को वर्तमान 1450 किमी से 1250 किमी तक और यात्रा के समय को 12 घंटे तक कम कर देगा। दिल्ली से राजस्थान के दाहोद तक प्रस्तावित राजमार्ग के खंडों के लिए निविदा प्रक्रिया जारी है, जबकि गुजरात के वड़ोदरा से अंकलेश्वर के बीच के खंड को पहले ही अवार्ड किया जा चुका है। शेष खंडों के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार की जा रही है।

माननीय प्रधान मंत्री ने नवंबर में एनएच-56 पर 16.55 किमी लंबे, 759.36 करोड़ रुपये की लागत वाले वाराणसी रिंग रोड़ फेज -1 और 17.25 किमी लंबे, 812.59 करोड़ रुपये की लागत वाले बाबतपुत्र-वाराणसी रोड़ का उद्घाटन किया। इससे वाराणसी से हवाई अड्डे तक यात्रा समय कम हो गया और बौद्ध तीर्थयात्रा के लिए एक महत्वपूर्ण स्थल सारनाथ तक सुविधाजनक पहुंच कायम हुई है, जिससे वाराणसी के लोगों और पर्यटकों को बड़ी राहत मिली है।

यह जम्मू-कश्मीर में 14.150 किलोमीटर लंबी, 2-लेन वाली द्वि-दिशात्मक जोजिला सुरंग के निर्माण की एक परियोजना है। यह भारत की सबसे लंबी सड़क सुरंग और एशिया की सबसे लंबी द्वि-दिशात्मक सुरंग होगी। इस सुरंग के निर्माण से श्रीनगर, कारगिल और लेह के बीच हर मौसम में कारगर कनेक्टिविटी कायम होगी और इन सभी क्षेत्रों के आर्थिक और सामाजिक-सांस्कृतिक एकीकरण करने में मदद मिलेगी।

मंत्रालय की वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार समूचे भारत में पुलिस अधिकारियों द्वारा रिपोर्ट किए गए आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2017 में सड़क दुर्घटनाओं में मामूली कमी दर्ज हुई। इसे निम्नांकित तालिका में देखा जा सकता है :

मानदंड	2016	2017	पिछले वर्ष की तुलना में परिवर्तन (प्रतिशत)
सड़क दुर्घटनाओं की संख्या	4,80,652	4,64,910	(-) 3.3
मारे गए व्यक्तियों की संख्या	1,50,785	1,47,913	(-) 1.9

मंत्रालय सड़क सुरक्षा, सड़क सुरक्षा ऑडिट, सड़कों पर काले धब्बों की पहचान और सुधार, आटोमोबाइल सुरक्षा मानकों को मजबूत करने, सड़क सुरक्षा जागरूकता कार्यक्रमों के आयोजन,

सुदृढ़ प्रवर्तन सहित कई उपायों के माध्यम से सड़क सुरक्षा की समस्या का समाधान करने के लिए ठोस प्रयास कर रहा है। इन प्रयासों के कुछ परिणाम दिखने शुरू हो गए हैं।

मंत्रालय ने अभी तक विभिन्न राज्यों में 780 सड़क दुर्घटना ब्लैक स्पोट्स की पहचान की है। इनमें से 651 राष्ट्रीय राजमार्गों पर और 138 राज्य सड़कों पर है। इन ब्लैक स्पोट्स को सुधारने के लिए शुरू किए गए कार्य पूर्ण होने की दिशा में विभिन्न चरणों में है।

मंत्रालय ड्राइविंग प्रशिक्षण व्यवस्था को सुदृढ़ करने के लिए राज्यों, वाहन निर्माताओं और गैर सरकारी संगठनों के साथ मिल कर काम कर रहा है। इंस्टिट्यूट ऑफ ड्राइविंग ट्रेनिंग एंड रिसर्च (आईटीडीआर), क्षेत्रीय ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (आईटीटीसीज़) और ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (डीटीसी) स्थापित किए गए हैं, जो अत्याधुनिक ढांचे के साथ मॉडल ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र के रूप में कार्य कर रहे हैं। मंत्रालय ने देश के सभी जिलों में ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र बनाने और भारी वाणिज्यिक वाहन चालकों के लिए रिफ्रेशर प्रशिक्षण कार्यक्रम सुदृढ़ बनाने की एक योजना शुरू की है। मंत्रालय राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा मॉडल इंस्टिट्यूट ऑफ ड्राइवर्स ट्रेनिंग एंड रिसर्च (आईटीडीआर) की स्थापना के लिए एक योजना लागू कर रहा है। अभी तक विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 24 (संख्या) आईटीडीआरडी मंजूर किए गए हैं और इनमें से 16 पूर्ण हो चुके हैं और कार्यशील है।

मंत्रालय ने "सड़क सुरक्षा प्रचार कार्य को बढ़ावा देने और सड़क सुरक्षा के क्षेत्र में किए गए उत्कृष्ट कार्यों के लिए वित्तीय सहायता एवं पुरस्कार प्रदान करने" के एक कार्यक्रम के तहत सड़क सुरक्षा के बारे में जागरूकता को बढ़ावा देने के काम में गैर-सरकारी संगठनों (एनजीओ) को शामिल करने के बारे में दिशा-निर्देश जारी किए हैं। यह परिकल्पना की गई है कि गैर-सरकारी संगठन नागरिकों के बीच सड़क सुरक्षा जागरूकता पैदा करने संबंधी गतिविधियों को अंजाम देंगे।

राजमार्ग उपयोगकर्ताओं के लिए एनएचएआई द्वारा विकसित एक मोबाइल ऐप और टोल-फ्री आपात नंबर 1033 इस साल मार्च में शुरू किया गया था। सुखदयात्रा मोबाइल एप्लिकेशन टोल द्वारों के बारे में जानकारी प्रदान करता है। इस ऐप की प्रमुख विशेषताओं में उपयोगकर्ता के

लिए सड़क की गुणवत्ता से संबंधित जानकारी प्रदान करना या राजमार्गों पर किसी भी दुर्घटना या गड्ढे की रिपोर्ट करने की व्यवस्था शामिल है। इस सेवा को सड़कों के किनारे एम्बुलेंस / टो-अवे सेवाओं के साथ भी जोड़ा गया है। बीमा कंपनियों से दुर्घटना पीड़ितों को उचित और तेजी से मुआवजा दिलाने में मदद के लिए, मंत्रालय ने मोटर वाहन अधिनियम के प्रासंगिक नियमों को संशोधित किया, जिसके अनुसार हर दुर्घटना पीड़ित या उसका निकटतम संबंधी मृत्यु के मामले में 5 लाख रुपये और गंभीर क्षति तथा विकलांगता के मामले में क्षति की मात्रा के अनुपात में 5 लाख रुपये तक के मुआवजे का हकदार होगा। इस नियम से गरीब से गरीब व्यक्ति को भी तेजी से और उचित मुआवजा मिलेगा।

सड़क यात्रा को लोगों के लिए अधिक सविधाजनक बनाने हेतु मंत्रालय ने वर्ष के दौरान परिवहन के क्षेत्र में कई नए उपाए किए। इनमें से कुछ का ब्योरा नीचे दिया गया है

लाइसेंस की प्रक्रिया को सरल बनाने में और सुधार लाने के लिए, मंत्रालय ने ड्राइविंग लाइसेंस आवेदन फॉर्म को सरल बनाया है। चार प्रारूपों यानी (क) लर्नर लाइसेंस, (ख) ड्राइविंग लाइसेंस, (ग) लाइसेंस का नवीकरण और (घ) पता अद्यतन करना - सभी को एक में समेकित किया गया है। नया फाम, आवेदक की आधार आधारित जांच की सविधा प्रदान करेगा और नवीकरण, पते में परिवर्तन आदि के लिए आनलाइन सेवाएं प्रदान करेगा।

माल वाहनों के अनुमेय सरक्षित एक्सल वजन को संशोधित किया गया था और एक्सल के विभिन्न विन्यासों के लिए लगभग 15% से 20% तक की वृद्धि की गई थी। माल परिवहन वाहनों की वहन क्षमता बढ़ाने और रसद लागत को नीचे लाने में मदद करने के लिए यह निर्णय लिया गया था। संशोधन से माल वाहनों की वहन क्षमता में लगभग 20-25% और रसद लागत में लगभग 2% की वृद्धि होगी। यह ओवरलोडिंग की घटनाओं को भी कम करेगा। हालांकि ऑटोमोबाइल प्रौद्योगिकी और सड़क निर्माण की गुणवत्ता में पिछले कुछ वर्षों में बहुत सुधार हुआ है, लेकिन 1983 के बाद से एक्सल भार में कोई परिवर्तन नहीं किया गया था। अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार एक्सल लोड के सामंजस्य की आवश्यकता महसूस की जा रही थी।

एनएचएआई ने इलेक्ट्रॉनिक टोलिंग, फास्टैग लेन की मंजूरी में लगने वाले समय, डिस्प्ले पैनल, कर्मचारियों के व्यवहार, स्वच्छता आदि जैसे मापदंडों पर शुल्क प्लाजा की रैंकिंग के लिए एक मैट्रिक्स आधारित पद्धति विकसित की है। मैट्रिक्स के लिए डेटा उन क्षेत्रीय अधिकारियों द्वारा एकत्र किया जाएगा जो अपने अधिकार क्षेत्र के तहत शुल्क प्लाजा स्थलों की रैंकिंग करने के लिए उनका इस्तेमाल करेंगे। इस बीच, 10 फरवरी, 2018 को एनएचएआई द्वारा देशभर में 300 से अधिक टोल प्लाजा स्थलों पर एक देशव्यापी अभियान शुरू किया गया, ताकि उन मुद्दों का समाधान किया जा सके जो राजमार्ग उपयोगकर्ताओं को प्रभावित करते हैं।

मंत्रालय ने दिनांक 6 अप्रैल 2018 की अधिसूचना के तहत विभिन्न वर्गों के वाहनों की अधिकतम गति को संशोधित किया है। यह अधिसूचना विभिन्न वर्गों के वाहनों की गति निर्धारित करती है। तदनु रूप ड्राइवर सहित 8 से अधिक सीटों वाले यात्री वाहन में एक्सप्रेसवे पर 120 किमी /प्रति घंटा और नगरपालिका की सड़कों पर 70 किमी प्रति घंटा की अधिकतम गति हो सकती है।

मंत्रालय द्वारा सभी राज्यों / केंद्रशासित प्रदेशों के लिए एक एडवाइजरी जारी की गई है, जिसके जरिए उनसे कहा गया है कि वे इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय भारत सरकार के डिजि-लॉकर प्लेटफॉर्म और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के एम परिवहन मोबाइल ऐप के माध्यम से इलेक्ट्रॉनिक रूप में दस्तावेजों को स्वीकार करें।

विद्युत गतिशीलता और वैकल्पिक ईंधन को बढ़ावा देने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, मंत्रालय ने 18 अक्टूबर, 2018 को जारी की गई अधिसूचना के तहत बैटरी संचालित वाहनों और मेथनॉल ईंधन या इथेनॉल ईंधन पर चलने वाले वाहनों को यात्रियों या माल ढुलाई के लिए परमिट की आवश्यकता से छूट दी है।

इस मंत्रालय द्वारा वाहन डेटाबेस के साथ प्रदूषण नियंत्रण (PUC) डेटा को जोड़ने के लिए एक प्रणाली विकसित और परीक्षण की गई है।

इलेक्ट्रिक वाहनों को एक अलग पहचान देने के लिए, यह निर्णय लिया गया है कि पंजीकरण संख्या को ग्रीन बैकग्राउंड वाली नंबर प्लेट पर प्रदर्शित किया जाएगा।

मंत्रालय ने वाहनों से होने वाले उत्सर्जन को कम करने और साथ ही कच्चे पेट्रोलियम, जिसमें से गैसोलीन का उत्पादन होता है के कारण आयात का बोझ कम करने के लिए मेथनॉल के साथ गैसोलीन के सम्मिश्रण के बारे में एक अधिसूचना जारी की। मेथनॉल को एक वैकल्पिक परिवहन ईंधन के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है जिससे आयात की निर्भरता कुछ हद तक कम हो जाएगी।

मंत्रालय ने आईआरडीए और सभी सामान्य बीमा कंपनियों के एमडी/अध्यक्षों से अनुरोध किया है कि वे यह सुनिश्चित करें कि वैध पीयसी की उपलब्धता का पता लगाए बिना किसी तृतीय पक्ष बीमा पॉलिसी को जारी या नवीनीकृत न किया जाये।

मंत्रालय ने निर्माण उपकरण वाहन और ट्रैक्टर के लिए उत्सर्जन मानक अधिसूचित किये हैं। इन मानकों को 1 अक्टूबर, 2020 (कार्यावधि IV) और 1 अप्रैल, 2024 से भारत स्टेज (सीईवी/कार्यावधि)-V] लागू किया जाएगा इससे पर्यावरण के अनुकूल निर्माण/खनन गतिविधियां सुनिश्चित करने में मदद मिलेगी।

मंत्रालय के तहत एक केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र प्रतिष्ठान, एनएचआईडीसीएल द्वारा शुरू की गई परियोजना, "इनामप्रो" को प्रशासनिक सुधार और जन शिकायत विभाग ने ई-गवर्नेंस में योगदान के लिए राष्ट्रीय पुरस्कार से सम्मानित किया। इस परियोजना को श्रेणी-I "सरकारी प्रक्रिया रीडिजीनियरिंग में उत्कृष्टता" के तहत 'स्वर्ण' पुरस्कार से सम्मानित किया गया है।

इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रह में तेजी से बिकने वाले फास्टैग्स की संख्या और इलेक्ट्रॉनिक रूप से एकत्र किए गए उपयोगकर्ता शुल्क के मामले में तेजी देखी गई है। कुल 440 टोल प्लाजा के साथ, इस साल अक्टूबर तक 34.3 लाख से अधिक फास्टैग यूनिट जारी किए गए हैं, और 25 से

27% राजस्व ईटीसी मोड का उपयोग करके एकत्र किया जा रहा है। फास्टैग के उपयोग में भी उल्लेखनीय वृद्धि देखी गई है।

मंत्रालय द्वारा एक परामर्श जारी किया गया है, जिसके अनुसार नागरिक वर्दी में किसी पुलिस अधिकारी द्वारा या इस संबंध में राज्य सरकार द्वारा अधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा मांगे जाने पर परिवहन संबंधी दस्तावेज जैसे कि पंजीकरण, बीमा, फिटनेस और परमिट, ड्राइविंग लाइसेंस, प्रदूषण जांच प्रमाण पत्र और यदि आवश्यक हो, तो अन्य संबंधित दस्तावेज, भौतिक या इलेक्ट्रॉनिक रूप में प्रस्तुत कर सकते हैं। इससे दस्तावेजों ले जाने और उनके सत्यापन के लिए डिजिटल प्लेटफॉर्म का उपयोग संभव हो सकेगा। यह नागरिक सुविधा की दिशा में एक कदम है और लक्ष्य यह सुनिश्चित करना है कि नागरिकों को कोई परेशानी/असुविधा न हो।

अंत में इस बजट का समर्थन करते हुए अपनी निम्नलिखित मांगों को आपके समक्ष रखते हुए इनकी स्वीकृति के लिए आग्रह करता हूँ। लखनऊ से रायबरेली तक फोर लेन बन चुका है और रायबरेली से प्रयाग तक फोर लेन का DPR बनकर तैयार है। इस DPR को स्वीकृति प्रदान करके और निविदा आमंत्रित करके शीघ्र कार्य प्रारंभ करवाया जाये। उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा कौशाम्बी जनपद को बौद्ध सर्किट में शामिल किया गया है और प्रयागराज एयरपोर्ट से लेकर कौशाम्बी में जहाँ उत्खनन स्थल है, वहाँ तक फोर लेन सड़क बनाने का प्रस्ताव भारत सरकार को भेजा गया है उसको स्वीकृति प्रदान करके यथाशीघ्र कार्य प्रारंभ करवाया जाये। मैं अंत में इस सड़क एवं परिवहन राजमार्ग मंत्रालय अनुदान वर्ष 2019-20 का समर्थन करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूँ। वित्त मंत्रालय द्वारा निर्णय लिया गया है कि सी.आर.एफ. का पैसा अब सीधे प्रदेश सरकार को दिया जायेगा। इससे मंत्रालय द्वारा सांसदों के प्रस्तावों पर जो सड़कें उनके क्षेत्र में बनाई जाती थी वे अब नहीं बन पायेगी। माननीया वित्त मंत्री से माँग करता हूँ कि पूर्व की भाँति सी.आर.एफ. का पैसा मंत्रालय को दिया जाये।*

***कुमारी शोभा कारान्दलाजे (उडुपी चिकमगलूर):** पिछले पांच वर्ष में नीतिन गडकरी जी के नेतृत्व में राष्ट्रीय राजमार्गों का काम तेजी से हुआ है। सभी सांसद वे चाहे किसी भी पार्टी के हो, माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और माननीय श्री नीतिन गडकरी जी को उन्होंने इसी सदन में बधाई दी है। स्व० श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की कल्पना थी कि इस देश को चतुष्पथ मार्गों से जोड़ा जाये, जिसको पूरा करने के लिए पिछले 5 वर्षों में हमारी सरकार ने बहुत मेहनत की है, आगे भी देश के मार्गों को पूरा करने का वादा किया है। इसके लिए बजट में 83 हजार करोड़ रुपये का आवंटन भी किया है। मेरे संसदीय क्षेत्र उडुपी चिकमगलूर एक पहाड़ी और समुद्र तटीय का एक मिलाजुला क्षेत्र है। पिछले 5 वर्षों में बहुत से मार्ग एन एच घोषित हुए हैं और उनका डी पी आर भी बन गया है। मेरे क्षेत्र के लोगो की मांग है कि मूलभूत संसाधनों को बढ़ाया जाये, ताकि यहां के राजमार्गों के निर्माण में और तेजी आ सके। अतः मैं आज सड़क परिवहन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों की चर्चा में अपने क्षेत्र की निम्न मांग आपके समक्ष रख रही हूँ:-

एन एच नं. 66 पिछले 10 वर्षों से काम चल रहा है अभी तक काम पूरा नहीं हुआ है। बहुत जगह में पुल, सर्विस रोड़ और फलाई ओवर तक कम्प्लीट नहीं हुए हैं। यह हमारे एन एच 66 समद्री तटीय जिलो की जीवन रेखा है। अभी बारीश के कारण टूटी फूटी सड़को के कारण बहुत दुर्घटनाएं हो रही हैं। इससे जनता परेशान है इसलिए इस रोड़ को पूरा करने के लिए आंदोलन हो रहे हैं। इसलिए मेरी मांग है एन एच 66 को शीघ्र से शीघ्र पूरा किया जाये और उसके ठेकेदार नवयुग कन्स्ट्रक्शन को निर्देश देकर जल्दी पूरा किया जाये और यदि यह देरी करता है तो इसके खिलाफ कार्रवाई की जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र चिकमगलूर के नजदीक से एनएच 373 और एन एच 173 गुजर रही है मगर मेरे क्षेत्र का 25 किलोमीटर हिस्सा इसमें शामिल नहीं है। अतः मेरी मांग है कि चिकमगलूर

* Speech was laid on the Table.

और बेलूर के 25 किलोमीटर के हिस्से को एन एच घोषित करना और जल्दी से जल्दी इस पर काम आरंभ करवाया जाये।

चिकमगलूर एक पर्यटक हब है। यहां पर कॉफी और काली मिर्च का अंतर्राष्ट्रीय बाजार है। कडूर से मुडगेरा एन एच 173 घोषित हो गई है। इस पूरे मार्ग को 4 लेन बनाने की मैं मांग करती हूँ।

एन. एच. 169 - ए, मेरे क्षेत्र मलपे से शिमोगा तक जुड़ रहा है। इसी में 3 किमी के एक हिस्से पर काम चल रहा है। मलपे से तिरथाहल्ली तक डी पी आर हो गया है और एन एच घोषित भी हो गया है। इसको इसी वर्ष में काम शुरू करने की मांग करती हूँ।

एन. एच. 206 टुमकुर से होनावरा लिमिट में मेरे क्षेत्र का तरीकेरे टाउन लिमिट आता है। तरीकेरे सुपारी, काली मिर्च और प्याज का बहुत बड़ा केन्द्र है। इसलिए मैं मांग करती हूँ कि एन. एच. 206 का तरीकेरे टाउन लिमिट को 4 लेन बनाया जाये।

***SHRIMATI POONABEN MAADAM (JAMNAGAR):** First and foremost, I would like to congratulate the Hon'ble Finance Minister Shrimati Nirmala Sitharaman ji for presenting a Budget that focuses on 'gaon, gareeb and kisan.' This is the first time ever that we see that development has been given a holistic view; when gaon, gareeb and kisan translate into rural and urban development. There is connectivity at every step; a step to connect the rural hubs to global centers and for this infrastructure development is of utmost importance. The budget 2019 duly emphasized on the importance of infrastructure and connectivity to the Indian economy – in terms of enhancing and taking forward programs across various key infrastructure sectors. An investment of Rs.100 lakh crore in the infrastructure sector to be infused over the next five years, as it has been proposed in the Budget to augment Indian infrastructure and with a view to maximize transparency an expert committee will be set up to recommend structure of financing for the same.

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.

* Speech was Laid on the Table

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. The finance ministry had already allocated the highest-ever budgetary support of Rs.83,016 crore to the highways sector in the interim budget announced earlier this year.

When we talk about infrastructure and connectivity roads are considered to be the lifeline of India. The Government has set an investment target of Rs.80,250 crore for the third phase of the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojna, under which the Government wants to build 1,25,000 km of village roads. The earlier phases of this scheme led to the construction of 30,000 km of village roads with green technology, which will continue. Not only investment but progress and quality of work have also increased significantly. Road construction grew at 30 km per day in 2018-19 as compared to 12 km per day in 2014-15. UPA सरकार के कार्यकाल में प्रतिदिन 11 किलोमीटर हाइवे बनता था, अब 23 किलोमीटर प्रतिदिन बन रहा है ।

Each village should be connected by the road as well as block to district roads need to be connected because farmers reach to APMC. This had been facilitated by our State as done by our Hon'ble the then Chief Minister of Gujarat Shri Narendra Modi ji. In our Gujarat the farmers reach by car or by two wheelers to main road and the same vision is being implemented across

India through PMGSY. Connecting rural India, both physically and digitally, is another positive step for the economy.

Further, clear emphasis has been laid on the infrastructure development along with a massive push to every connectivity avenue including industrial corridors, dedicated freight corridors, 'Bharatmala,' 'Sagarmala,' 'UDAAN,' and 'PMGSY.' Announcement of streamlining multiple labour laws is a progressive step. Building sustainable and resilient infrastructure has been given due importance with sector specific flagship programmes such as SAUBHAGYA scheme, PMAY.

Further, remarkable achievement has been made in the 'Ease of Doing Business' where India has made a leap of 65 positions during the past 5 years, from a ranking of 142 in 2014 to 77 now due to the progressive policies undertaken by the Government.

Since, I am discussing the ease of doing business agenda, it is important to mention in this context that just 3 years back, the Road, transport and highways sector was a sick sector. There were hardly any takers for projects. Thanks to the policy paralysis and corruption of the previous Government no players intended to venture in infrastructure projects. However, under the leadership of our Prime Minister, the sector is flourishing like never before. Timely completion of projects and restarting of delayed projects have always been prioritised by the Government.

This Government has decided to follow that work culture to finish the projects that have been started during our time. And even if a project has been delayed even then the advantage from it can be taken in one of two elections, a foundation stone is laid, people may get garlanded, their photos can be printed in news papers then it can help in one or two elections. But the project cost goes up by thousands of crores of rupees if the project gets stuck, the project cost swells by thousands of crores of rupees and then there are loss to the objective of the work due to that incomplete project. The entire economy of the country was being consumed by these incomplete schemes. Our Government has put in much effort to restart these schemes that have been largely stuck in policy paralysis.

The Budget has also proposed an investment of Rs.50 lakh crore in augmenting railways infrastructure by 2030 as well as substantial investments for roadways upgradation and connectivity. The Government's emphasis on investing Rs.20 lakh crore every year in infrastructure development will certainly help in increasing steel consumption and will facilitate the growth of the domestic steel industry.

Apart from operations aspect, policy announcements were also made in the Budget 2019-2020. In her budget speech, the Finance Minister made the following announcements regarding the roads sector. Fresh PSU Bank recapitalization of Rs.70,000 crore will be a big positive for the banking ecosystem and it came as more than a pleasant surprise. This will go a long

way in terms of getting lending back on track to stimulate growth in core sectors like Infrastructure.

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.

I am sure that no compromise shall be made in developing the infrastructure related to roads and highways. In addition to infrastructure development, the issue of water logging should also be considered. Hence I request the Hon'ble Minister that before building such roads with proper planning must be ensured and passages must be kept at proper places so as to avoid such kind of problems.

The budget is good for infrastructure as it touches on all aspects that the investors wanted to hear across sectors like coal, steel, 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, she also set the tone for a better policy framework for execution of projects as she looks to tap private sector resources for the capital-intensive sector. The task is very challenging because as there is need to revive growth to raise adequate resources for developmental goals. But I am sure that under the leadership of our Prime Minister and the pace at which our Hon'ble Minister Shri Gadkari Ji

is working, this Government will be able to push development in infrastructure sector.

I thank the Hon'ble Minister of Road, Transport and Highways for conversion for giving my constituency three national highways under the Bharatmala Project where Dwarka – Khambaliya to Devaliya national highway is being constructed. Secondly, Dhroll-amran to pipaliya national highway is also being converted. Finally (Dhoraji – jam Kandorana) Kalavad to Jamnagar is also being converted to national highways. These are gifts to the common citizens of not only my constituency but to the State of Gujarat where people can travel across with better connectivity and reach for better resources. Further, the Datarana – Juvanpur way is also being converted into an air strip.

The Government is providing Broad Gauge Rail linkage to Old Bedi Port under Sagarmala with 50% funding of total project cost by MoS. I would like to highlight that Saurashtra and Kutch are two very important regions in the state of Gujarat. The Kandla, Vadinar and Mundra ports are situated in Jamnagar and Kutch region and play significant role for industries located in entire state of Gujarat. I request that Vadinar port be developed under Sagarmala project. Also, creation of dedicated coastal infrastructure to promote movement of coastal cargo/passenger by sea at Porbandar Port has helped in the Ministry of Shipping under Coastal Berth Scheme.

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/Coastal 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 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.

This steps taken towards developing infrastructure will significantly help SMEs and Corporates, which are also the main sources of employment for the people of Jamnagar constituency, will be benefited and encourage business activities. Apart from trade activities, this step will also help in improving the tourism activities of both Saurashtra and Kutch regions. Infrastructure investment reduces poverty significantly and opens avenue of employments. Consistent with the macroeconomic effects, countries show a reduction in poverty over the medium to long run following an increase in public infrastructure investment.

This is an era of revival for 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. If more facilities and more emphasis are given to development in India, then they will have the power to

transform India and we have already embarked on the journey towards building a 'New India,' and to make development permanent infrastructure is the first thing needed.

With this I would like to conclude by quoting our Hon'ble PM, Shri Narendra Modi ji, "To take India to newer heights, the role of infrastructure, railways and roads is very important."Thank you.

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): महोदय, आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

अब तक अनेक माननीय सदस्यों ने अपने-अपने विचार रखे हैं और सामान्य रूप से यह बात सभी माननीय सदस्यों ने कही है कि देश के अंदर सब तरफ सड़कों का निर्माण हो रहा है। चित्र बदल गया है और आज जो देश बदलता हुआ दिखाई दे रहा है, उसमें सड़कों के निर्माण का बड़ा भारी योगदान है। इसमें निश्चित रूप से हमारे प्रधान मंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी, हमारे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री माननीय श्री नितिन जयराम गडकरी जी, उनकी इच्छाशक्ति, उनका विजन, उनके परिश्रम आदि का योगदान है। एक पूरी कार्य संस्कृति बदल गई है और इसका परिणाम आज इस बदले हुए परिदृश्य के रूप में दिखाई दे रहा है। कार्य संस्कृति कैसी बदली है, इस संबंध में मैं अपने क्षेत्र का थोड़ा सा वर्णन करना चाहता हूँ। आदरणीय पिनाकी मिश्रा जी जब अपना वक्तव्य दे रहे थे, तो उस समय उन्होंने मेरठ-दिल्ली एक्सप्रेस हाइवे की चर्चा की थी।

महोदय, यदि मैं उसकी थोड़ी सी चर्चा करूँ, तो वर्ष 1985 में एनसीआर (नेशनल कैपिटल रीजन) का गठन हुआ और उसके डेवलपमेंट की बात हुई। बेसिकली उसका कांसेप्ट यह था कि 100 किलोमीटर के दायरे के अंदर जो शहर या कस्बे हैं, उनको द्रुत गति के रास्तों से जोड़ा जाए ताकि दिल्ली का थोड़ा सा बोझा कम हो सके। उस क्रम में मेरठ भी उस सीमा के अंदर आया, लेकिन कोई भी काम सड़कों को निर्माण करने का नहीं हुआ।

वर्ष 2009 में मैं जनता के आशीर्वाद से लोक सभा में पहली बार आया। मैंने उस विषय को उठाना शुरू किया। यदि मैं उस वक्त का वर्णन करूँ तो वह बड़ा इंटरेस्टिंग है। मैं बराबर मांग उठाता रहा कि वर्ष 1985 में एन.सी.आर. का गठन हुआ है। इसलिए दिल्ली से मेरठ के बीच एक रोड़ बननी चाहिए। इसके लिए मैं मंत्रियों से मिलता रहा, पत्र लिखता रहा। शून्य प्रहर में या जो भी विधाएं उपलब्ध थीं, उनके माध्यम से मैंने इस विषय को उठाया। मुझसे हमेशा यह वायदा किया

गया कि हम मेरठ-दिल्ली एक्सप्रेसवे को बनाने जा रहे हैं। मैंने जो-जो प्रश्न पूछे, मैं उनका ज्यादा विवरण नहीं देना चाहता। एक बार मुझे बताया गया कि दिसम्बर, 2014 तक यह सड़क पूरी हो जाएगी। मैंने अगले साल फिर पूछा कि अभी तो इस पर कुछ काम नहीं हुआ है तो मुझे बताया गया कि दिसम्बर, 2015 तक यह सड़क पूरी हो जाएगी यानी केवल तारीख बदलती रही। अन्त में बड़ा रोचक विषय यह हुआ कि वर्ष 2014 में चुनाव होने वाले थे और उसके पहले जुलाई, 2013 में तत्कालीन प्रधान मंत्री जी के द्वारा एक प्रायोरिटी लिस्ट जारी की गई, जिसमें उन कार्यों की सूची थी जिन्हें प्राथमिकता पर करना था। उसमें मेरठ-दिल्ली एक्सप्रेसवे को भी शामिल किया गया और कहा गया कि इसे हम पूरा करेंगे और 31 मार्च, 2014 तक हम इसे पूरा कर देंगे। मैंने संसद में शून्य प्रहर में इस विषय को फिर उठाया कि आपने घोषणा की, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ और मुझे उम्मीद है कि यह केवल चुनावी घोषणा सिद्ध नहीं होगी और कुछ न कुछ काम इसमें होगा, कम से कम इसका शिलान्यास हो जाएगा। लेकिन, इसमें कुछ भी नहीं हुआ। वर्ष 2014 बीत गया। सरकार बदल गयी। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सरकार आई।

महोदय, मैं इस बात का उल्लेख करना चाहता हूँ कि किस प्रकार से कार्य संस्कृति बदली है। वर्ष 2014 में सरकार बनने के बाद मैंने ज्यादा विषय नहीं उठाया, परन्तु 31 दिसम्बर, 2015 को माननीय प्रधान मंत्री जी के द्वारा, माननीय गडकरी जी के द्वारा मेरठ-दिल्ली एक्सप्रेसवे का शिलान्यास कर दिया गया। यह स्थिति है। आज उसका काम लगभग पूर्णता की ओर है। यदि हमारे माननीय योगी जी की सरकार दो साल और पहले आ गई होती तो भूमि अधिग्रहण के जो मुद्दे हैं, वे और जल्दी सुलझ गए होते और मेरठ-दिल्ली एक्सप्रेस हाईवे पूरा हो गया होता।

महोदय, मुझे एक लोक कथा याद आती है। मैं उसे सुनाता हूँ। एक बाबा जी थे और उनका एक शिष्य था। वह शिष्य उनकी बड़ी सेवा करता था। वर्षों की उसकी सेवा के बाद बाबा जी प्रसन्न हो गए और उससे कहा कि बोलो, मैं तुम्हें क्या दूँ? उन्होंने कहा कि मेरे पास दो शंख हैं। शिष्य ने पूछा कि इसकी क्या विशेषता है तो बाबा जी ने बताया कि एक शंख ऐसा है कि अगर एक दिन में इससे एक मांग करोगे तो उसे पूरी करेगा। फिर शिष्य ने पूछा कि वह दूसरा शंख कैसा है तो

बाबा जी ने कहा कि इससे तुम जो मांगोगे, उसका दुगुना देगा, जैसे यदि तुम इससे कहोगे कि मुझे एक सौ रुपये चाहिए तो यह कहेगा कि मैं तुम्हें दो सौ रुपये दूंगा। यदि तुम इससे कहोगे कि मुझे दो सौ रुपये चाहिए तो यह कहेगा कि मैं तुम्हें चार सौ रुपये दूंगा। शिष्य ने बाबा जी की पूरी बात ठीक से नहीं सुनी और कहा कि मुझे दूसरा शंख ही चाहिए और उस शंख को वह लेकर चला गया। उस शंख से उसने कहा कि मुझे तो मेरठ-दिल्ली एक्सप्रेस हाईवे चाहिए। शंख ने कहा कि एक क्या, मैं तुम्हें दो सड़कें दूंगा। अगर दो सड़कें मांगोगे तो मैं तुम्हें चार सड़कें दूंगा। उसी तरह, हुआ कुछ नहीं और आखिर में वह परेशान होकर चार-पाँच दिनों के बाद बाबा जी के पास आया कि यह तो बड़ा बेकार शंख है, यह तो ढपोरशंख है, मुझे तो आप पहले वाला शंख दीजिए। बाबा जी बोले कि अब जितने समय के लिए तुमने इस शंख को लिया है, उतना समय तो उसके साथ बिताओ, तभी मैं तुम्हें दूसरा शंख दूंगा। इस प्रकार से, ढपोरशंख की तरह यू.पी.ए. की सरकारें काम करती रहीं और इसका परिणाम यह हुआ कि सड़क निर्माण में हमने जो गति वर्ष 2004 में छोड़ी थी, उसे गिराते चले गए और यह 12 किलोमीटर प्रतिदिन पर आ गयी। जब हमारी अपनी सरकार आई, नरेन्द्र भाई मोदी के नेतृत्व में सरकार आई तो जिसका जिक्र कई माननीय सदस्यों ने भी किया है, 30 किलोमीटर प्रतिदिन की दर से सड़कें बन रही हैं और आज देश भर के अन्दर उन सड़कों का जाल बिछता हुआ दिखाई देता है।

महोदय, यदि मैं पुनः मेरठ की ओर जाऊं तो आप देखें कि आज ईस्टर्न पेरिफेरल वे पूरा हो गया है। उसकी दूसरी दिशा में वेस्टर्न पेरिफेरल वे पूरा हो गया। इसका परिणाम यह हुआ है कि दिल्ली के चारों तरफ एक ऐसा मार्ग मिल गया है जिसके कारण अगर कोई उत्तर प्रदेश से हरियाणा जाना चाहे, राजस्थान जाना चाहे, पंजाब जाना चाहे तो उसे दिल्ली के अन्दर प्रवेश करके जाने की मजबूरी नहीं है। इसमें समय कम लगता है और ईंधन कम खर्च होता है। इसका परिणाम यह है कि 50 से 55 करोड़ रुपये के डीजल की बचत हो रही है। आज मेरठ के चारों तरफ की जो सड़कें हैं, वे या तो बन चुकी हैं या बन रही हैं या बनने वाली हैं यानी पूरे क्षेत्र का जो विकास हुआ है, उसके लिए मैं अपने क्षेत्र की तरफ से बहुत-बहुत अभिनन्दन और आभार व्यक्त करता हूँ।

माननीय सभापति, वास्तव में हम सभी जानते हैं कि जब अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में वर्ष 1998 में एनडीए की सरकार आई थी, तो सड़कों के ऊपर काम होना मजबूती के साथ शुरू हुआ था। यहां पर उसका जिक्र आदरणीय किरण खेर जी ने भी किया। जो गोल्डन क्वाड्रीलैटरल योजना थी, उसका काम हुआ। उत्तर से लेकर दक्षिण तक यानी कन्याकुमारी से लेकर कश्मीर तक तथा पूर्व से लेकर पश्चिम तक जिन सड़कों का काम हुआ, उन्हीं के लिए स्वर्णिम चतुर्भुज योजना शुरू हुई थी। साथ ही साथ ग्रामों से संपर्क करने के लिए प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना का भी शुभारंभ हुआ। ये योजनाएं चलती रही हैं। अब आप आंकड़ें देखिएगा, तो वर्ष 2004 के बाद इनकी गति कम हुई है। जैसा मैंने पहले भी उल्लेख किया कि हमने तब 20 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से सड़कों के निर्माण की गति छोड़ी थी, जो बाद में जाकर 12 प्रतिशत हो गई, यानी 12 किलोमीटर प्रतिदिन की हो गई। अभी जैसा मैं उल्लेख कर चुका हूं कि एक कार्यकाल के अंदर ही हम उसको 30 किलोमीटर तक लेकर गए हैं।

सभापति महोदय, अब जब आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व की सरकार आई है, हमने जो बहुत बड़ी योजना मंजूर की है, जिसके कारण आज सड़क निर्माण में और भी गति आई है, वह 24,800 किलोमीटर की भारतमाला परियोजना है। इसके अंदर मैं दो-तीन छोटी-छोटी बातों का जिक्र करना चाहता हूं, जो हमारी बदली हुई कार्य संस्कृति का प्रमाण है। पहली बात यह है कि इसके अंदर बॉर्डर रोड्स और कोस्टल रोड्स, अमूनन इन क्षेत्रों की उपेक्षा होती रही है। सीमांत क्षेत्र के अंदर सुरक्षा की दृष्टि से और उस क्षेत्र की संपूर्ण दृष्टि के साथ सड़कें बनाए जाना जरूरी होता है, परंतु वह नहीं किया गया। हमने 2000 किलोमीटर की सड़कें बॉर्डर रोड्स के रूप में और 2000 किलोमीटर की सड़कें कोस्टल एरिया के अंदर बनाने की योजना को शामिल किया है।

महोदय, इस संबंध में, मैं दो अन्य छोटी-छोटी बातें कहना चाहता हूं, जिनका पहले भी जिक्र हुआ है। वर्ष 2009-10 तक जो खर्चा होता था, उसका रेवन्यू और कैपेक्स का जो रेशियो था, वह 50:50 का था। अगर सरकार ने 100 रुपये दिये हैं, तो 50 रुपये रेवन्यू में खर्च होता था और 50 रुपये कैपेक्स में खर्च होता था। अब यह स्थिति काफी बदली है। इसके कारण सड़कों का

निर्माण होते हुए दिखाई देता है। अब जो 87 प्रतिशत राशि है, वह निर्माण पर खर्च होती है और केवल 13 प्रतिशत राशि ही रेवन्यू पर खर्च होती है। इससे हमारी कार्यक्षमता बढ़ी है। संभवतः वह इस कारण से है कि हम पूरे सिस्टम के अंदर ट्रांसपेरेंसी लाए हैं। हमारा वित्त मंत्रालय ट्रांसपेरेंसी लाया है। हमारे प्रधान मंत्री जी के निर्देश के अनुसार योजना में ट्रांसपेरेंसी आई है। पहले जब एक रुपया चलता था, तो जमीन पर 15 पैसे पहुंचते थे। उसके स्थान पर आज यदि एक रुपया चलता है, तो जमीन पर एक रुपया ही पहुंचता है। इसके कारण भी हमारी कार्यक्षमता बढ़ी है।

सभापति महोदय, आपने घंटी बजा कर मुझे संकेत दे दिया है। अब मैं ज्यादा विषय कहने की जरूरत नहीं समझता हूँ। हमारी इकोनॉमी का जो लक्ष्य है, आज हम छठे स्थान पर हैं और चाहते हैं कि हम बड़े स्थान पर हों और उस दिशा में हम बड़ी तेजी से बढ़ भी रहे हैं। इसमें सड़कों के निर्माण की बहुत बड़ी भूमिका है। हमारे बहुत सारे माननीय सदस्यों ने पहले भी कैनेडी के शब्द क्वोट किए हैं। आप गडकरी जी के ऑफिस में जाइएगा, तो वहां लिखा है कि American roads are not good because America is rich, but America is rich because American roads are good. सड़कें वास्तव में देश की समृद्धि का आधार है, इसलिए मैं केवल निवेदन करना चाहता हूँ कि इन सड़कों का और भी विस्तार हो, हमारी इकोनॉमी फाइव ट्रिलियन डॉलर की बने, इसी के साथ मैं इस मांग का बहुत-बहुत समर्थन करता हूँ।

*** SHRI RAMULU POTHUGANTI (NAGARKURNOOL):** I am representing from Nagarkurnool Constituency, Telengana State, which is a reserved constituency. My constituency has huge tribal area and it has 7 Assembly segments. The following roads may be sanctioned as a special case.

- Road from Kalwakurthy to Telkapalli – Balance road. It was previously sanctioned under CRF (Central Road Fund). Now, the remaining road is 18 kms, it may kindly be sanctioned.
- Road from Devarakonda, Kalwakurthy NH to Srisailam NH via Sarambanda Thaanda – 10 kms.
- Road from Vanguru to Rangapur – 10 kms.
- Srisailam NH to Rekyha Thaanda via Vasudevapur, Balajinagar, Chellampalli, Makthamaadaram – 15 kms.
- Khilaghanapur to Gouraram via Parwathapur, Mamidimada – 15 kms.
- NH 7 to Venkatapur 25 kms – widening of road.
- Construction of B.T. Road from Ganganapally to Kuchinerla via Shivarangapur, K.T. Doddi Mandal.

* Speech was laid on the Table

*** SHRI B.Y. RAGHAVENDRA (SHIMOGA):** I would like to express my views on the discussion on the Demands for Grants pertaining to the Ministry of Road Transport and Highways.

At the outset I would like to express my gratitude to the Union Government for sanctioning of a Bridge at Singadhoor in my parliamentary constituency.

The union budget has attached great significance for the development of Physical connectivity. It included moving goods and people by roads, rails and air cheaply and efficiently. One can understand the intentions of the Government by looking at the figures mentioned in the budget. The Government has reiterated its commitment to spend Rs.1 Lakhs 5 Thousand Crore on infrastructure over the next five years.

The budget has allocated for the roads and highways has seen an increased amount of Rs.1,11,691 crores for the year 2019-20 from an allocation of Rs.99,322 for the year 2018-19. It has raised by a significant 12%. Support to Sagarmala and schemes under this to boost inland water transport fell to Rs.757 Crores, from Rs.891 Crores in the previous year.

I would like to mention that the Government has also proposed to improve in the efficiency of National Corridors, development of Economic Corridors, Inter Corridors and Feeder Routes along with integration with Sagarmala and “Bharatmala Pariyojna”.

* Speech was laid on the Table

Another very important announcement made in the Union Budget is that the NDA Government will carry out a comprehensive restructuring of National Highway Program to ensure that the National Highway Grid of desirable length and capacity is created using financeable model. This is a welcome step as it will boost the building of National Highways at a greater speed.

The union budget has also proposed for the second phase of Bharatmala which will focus on helping states develop state road networks. I congratulate the Government for proposing the development of state roads.

The NDA Government approved Bharatmala Pariyojna Phase-I in October, 2017. Under this programme the Government proposed to take steps for development of road stretches with an aggregate length of about 34,800 km. Total number of projects under this programme is 225. These road projects having total length of about 9,613 km. Out of total 225 road projects 178 projects having aggregate length approximately 8,000 km have been awarded till March, 2019. This is big achievement of our NDA Government under Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modi ji.

Now let me draw the attention of the Union Government to some important demands of my people of Shivamogga Parliamentary constituency. I would like to request for construction of a Railways Under Bridge (RUB) at ch 525.25 km of NH-13 (LC 46) in Shimoga city.

I would also like to request that all the railway level crossings at National Highways in my Lok Sabha constituency should be converted as ROB/RUB on the lines of Kumsi, Anandpura, Talaguppa, Yadehalli, Bhadravathi, Savalanga Road of Shimoga City.

Further, I would request for the approval for the construction of 4 lane NH road in Sagar Town limits on new number NH 68 (Old No.206) from 278 to 284 km on National Highway. Approval of the DPR is required for NH 766C from Byndoor via Hosanagara, Shikaripura to Ranebennur. In principle approved NH from Shimogga , Shikaripura, Hanagal, Tadasa (IP No: 27) and Shimogga, Honnali, Malebennur, Harihara road (IP No:28) to be upgraded as National Highways immediately. Sagara to Avinahali, Holebagilu, Sigandur to Markutaka junction is newly declared as NH 369 E. The DPR to improve this road should be approved as early as possible.

In Bharatmala Pariyojna Phase-I Programme a number of roads and highways projects are taken up in the state of Karnataka.

Some of the important roads and highways projects are 23.60 km long ShiradiGhat Tunnel, which provide links from Bengaluru/Hassan to Mangaluru port through Shiradi Ghat on NH-48, built at a tentative cost of Rs.10,000 Crores. 117 kms Banglore – Mysore Section of the Bangalore – Mallapuram economic corridor is being developed as a six laned, access controlled highway at an estimated cost of Rs. 7000 crores. Chennai-Bangalore Expressway identified as one of the priority projects under Chennai – Bangalore Industrial Corridor, providing connectivity to the proposed

Multimodal Logistic Park at Dobaspet. This expressway passes through three states – 76 kms in Karnataka, 91 kms in Andhra Pradesh and 94 km in Tamil Nadu, and is being built at an approximate cost of Rs. 16,000 crores. Another important ongoing NH projects in the state includes Bangalore Ring Road, where NHAI has taken up the work of balance portion of STRR for Bangalore (West side) to Hosur in Tamil Nadu (connecting NH-4 to NH-7) under Bharatmala.

One of the major inter-state projects is the connectivity to neighboring state capitals Hyderabad and Amravathi. The Amaravathi – Bengaluru link proposed to develop through two routes – via Ananthapuramu and via Tirupathi and Hyderabad. These are very significant projects for the development of inter-states connectivity. Hence the works should be expedited to be completed as per the schedule. One of the important ongoing NH projects in the state includes Bangalore Ring Road, where NHAI has taken up the work of balance portion of STRR for Bangalore (West side) to Hosur in Tamil Nadu (connecting NH-4 to NH-7) under Bharatmala.

I would like to suggest the union Government to ensure that the road projects are built within the time frame an appropriate monitoring mechanism should be put in place to oversee the progress of projects. I would also like to suggest that it would be effective if the Government make provision to use latest technology such as LIDAR survey, Drone Imaging, Satellite Imaging, etc to ensure for expeditious execution of projects.

As far as funding is concerned, the capital outlay for roads, railways, and metro projects was increased by 12-19% in the budget over the 2018-19. However, the increased capital outlay is proposed to be supported by higher budgetary allocation for railways and metro projects.

The budget has allocated for the roads and highways has seen an increased amount of Rs 1,11,691 crore for the year 2019-20 from an allocation of Rs 99,322 Crores for the year 2018-19. It has raised by a significant 12%. The budgetary support to NHAI has been increased from Rs 68563 Crores to Rs 72,058 crore, the Government wants the highways authority to redouble efforts through other fund-raising routes, such as toll-operate-transfer and infrastructure investment trusts.

For National Highways the arrangement of fund is tasked with turning to internal and extra-budgetary resources for building roads. Government through Toll-Operate-Transfer (TOT) has received an amount of Rs 9,681.50 Crores from the concessionaire and the same has been deposited in Consolidated Fund of India (CFI). The entire proceeds of Rs 9,681.50 crore under TOT was released to National Highways authority of India (NHAI) during FY 2018-19. However, toll plough-back is a small component of the overall allocation for the sector. Another very important and also the matter of concern for all of us is the road traffic injuries and accidents. It is very unfortunate the number of accidents are increasing every year. I am shocked to see the rising figures of number of persons killed in road accidents in India during the last three calendar years i.e. 146133 persons killed in the year 20145, 150785 in the

year 2016 and in 2017 it is 147913. I urge the Union Government to take a serious step to see that the number of accidents is ZERO.

The Union Government has taken various measures to facilitate Transporters. The Government has increased Axle load limits, allowing carriage of higher payloads, Increase in fitness periodicity from one year to two years, Simplification in terms and conditions of National Permit, Allowing Transporters to carry documents in electronic form and many other measures would certainly help the transporters to operate comfortably. However, the demand for change in the Toll charge slab is not addressed in the budget.

I would like to request the Union Government to take necessary steps address to the issue at the earliest.

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and Highways. Due to constraint of time, I would not go into the fact and figures, survey reports and committee reports. I would like to confine myself to my constituency and my State.

My city, Vijayawada is the centre of the State and almost of the whole of South India.

Sir, there are two national highways – National Highway No. 16 and National Highway No. 65 which passes through my city, Vijayawada, and that too, from the centre of the city. For the last few decades, this city needs bye-passes. Seven years back, one bye-pass has been sanctioned. Due to some financial problem of the contractor, that project has been stalled. After that, hon. Gadkari Ji has helped us. He has terminated that contractor and now, the proposals for the new contractor has to be sanctioned. Whatever the tendering process that generally happens, has not taken place.

I would request the hon. Minister, through you Sir, to immediately sanction that tendering process and complete that project. My city is getting choked heavily due to the commercial vehicle traffic on both the highways – NH-16 and NH-65. I also thank Mr. Gadkari Ji because he supported me a lot in the last term. He has sanctioned many projects which were pending for a very long time. One of such projects is Kanaka Durga flyover which is a long pending project. That work is almost complete.

Another flyover which is again on the National Highway in the Benz circle is in the heart of the city and is also considered as the heart of the State. It is in the geographical centre of the State. He has sanctioned that flyover. On that, one wing has been completed but the second wing is still pending. So, I would request the hon. Minister to issue orders immediately so as to start the second wing work of the flyover and complete it as soon as possible.

The transport sector is facing a lot of problems. It is not only because of the toll roads but also for many other things. This sector is facing problems due to an increase in the fuel prices and also because of the imposition of many toll taxes.

Sir, in some places, toll contract has already been expired. Even then also, people are collecting toll fees. Some vehicles are overloaded. For those vehicles, they are permitted to collect penalty from the overloaded vehicles. The private operators are maintaining these toll plazas. The money which they are collecting is benefiting those private people and not the Government. So, I would request the Minister to take proper steps to stop this. Imposing penalty by the Government is different from the penalty that is taken by private operator. So, I would request the hon. Minister to make appropriate changes in the imposition of penalties so that the money so-collected should come to the Government rather than to the private operators.

Sir, I think there is a need to act proactively for whatever Grants we are giving to these roads and for infrastructural improvements. Right now, we are doing these things reactively. So, when an MP or an MLA approaches for a

road or a flyover or a road extension, then only we are acting. But I request the Minister to act proactively. We should also have a research and analysis wing to determine as to when the need for a flyover or for a road extension is arising. We must also have a roadmap for the next 25 to 50 years. I think this approach will help the country. Once we start a project, it will take 10-13 years to get complete. By the time that project is completed, the traffic increases by ten times. So, it will not help us. At that time again, road expansion becomes necessary.

I conclude my speech by requesting the Minister once again to complete the second wing of Benz Circle flyover second wing and also a bye-pass for the city. A bye-pass has been sanctioned for 48 kilometres but it is still pending because of the tendering and other processes. If that road gets completed, we will be very happy. I do not want go into the State issues because we are in the Opposition now. Last time, we were in the Government and we were in alliance at the Centre, we have achieved a lot. We have already got many projects sanctioned through Gadkari Ji and through the Government of India. I support this Demands for Grants.

With these words, I conclude my speech.

श्री गणेश सिंह (सतना): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांगों के समर्थन में अपनी बात रख रहा हूँ। किसी भी देश के विकास का अगर कोई पैमाना है, तो वहां की अच्छी सड़कें हैं।

हम सब विदेश जाते हैं और वहां की सड़कें देख कर अंदाजा लगाते हैं कि यह देश बहुत तरक्की कर रहा है। वर्ष 2014 से लेकर अब तक जितनी सड़कों का काम हुआ है, आंकड़े इस बात के प्रमाण हैं और यह कहा जा सकता है कि वर्ष 2009 से 2014 के बीच 24579 किलोमीटर सड़क बनी थी। वर्ष 2014-19 के बीच 38,386 किलोमीटर बन गई। राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा वित्तीय वर्ष 2019-20 के दौरान दस हजार से ज्यादा हैक्टेयर भूमि का अधिग्रहण का लक्ष्य रखा गया है। वर्ष 2009-2014 में भी मैं सदन का सदस्य था। मध्य प्रदेश से एक बहुत बड़ा राष्ट्रीय राजमार्ग-सात निकलता है, उसमें सिर्फ गड्डे थे। जबलपुर हाई कोर्ट ने आदेश दिया कि सड़क के गड्डे भरे जाएं। उस समय यूपीए की सरकार थी, जो अभी मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री है एनएच के मिनिस्टर थे, लेकिन उस समय कुछ नहीं हुआ। मैंने फिर यात्रा की थी वर्ष 2014 में मोदी जी की सरकार बनी, तब उसको छह लेन का बनाने का काम शुरू हुआ, आज उस सड़क की हालत बदल गई है।

सभापति महोदय, वित्तीय वर्ष 2019-20 के दौरान भारतीय अर्थव्यवस्था तीन ट्रिलियन डॉलर हो जाएगी। यह अगले पांच वर्षों में पांच ट्रिलियन डॉलर हो जाएगी। भारत की अब दुनिया में छठी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बन जाएगी, यूपीए सरकार के समय यह ग्यारहवें स्थान पर थी। जब अर्थव्यवस्था मजबूत होगी तो निश्चित रूप से सड़कों का निर्माण कार्य तेज गति से होगा। देश के विकास का लक्ष्य प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने तय किया है तथा सड़कों के विकास का लक्ष्य हमारे मंत्री श्री नितिन गडकरी जी ने निर्धारित किया है। महात्मा गांधी जी "लक्ष्य" के बारे में कहा करते थे, जिस देश में हमारा जन्म हुआ है, हमें खुश होकर उसकी सेवा करनी चाहिए क्योंकि प्रकृति ने हमारे लिए यह लक्ष्य निर्धारित किया है। लेकिन यह काम यूपीए सरकार के समय नहीं

हुआ। गांधी जी की एक बात याद आई और गांधी जी के आदेशों का पालन अगर किसी ने किया तो हमारी सरकार ने किया। एक और दार्शनिक इमर्सन ने लक्ष्य के बारे में कहा था “ जो व्यक्ति अपने सामने उंचा उद्देश्य रखता है वह अवश्य ही उसे एक दिन पूर्ण करने में सफल होता है।” लेकिन उसके लिए यह आवश्यक है कि वह अपने लक्ष्य पर तीव्र गति से निरंतर बढ़ता जाए। कांग्रेस के समय में केचुंग की चाल से सड़कें बन रही थीं लेकिन अब सरकार ने जो सड़कों का जाल चारों तरफ बिछाया है, उससे आज देश की तस्वीर बदल गई है। वर्ष 2013-14 में राष्ट्रीय राजमार्ग 92,851 किलोमीटर था, जो अब बढ़कर वर्ष 2017-18 में 1,20,543 किलोमीटर हो गया।

सभापति महोदय, मैं एक आंकड़ें रखना चाहता हूं जो सड़कों के निर्माण का लक्ष्य रखा गया था। वर्ष 2014-15 में जब हमारी सरकार आई तो उस समय 7972 अवाड़ जारी हुए थे, उसमें 4410 किलोमीटर सड़क बनी। पहले प्रति दिन 12 किलोमीटर रोज के हिसाब से सड़क बनती थी, वर्ष 2016-17 में 23 किलोमीटर की रफ्तार से सड़क बननी शुरू हो गई, वर्ष 2017-18 में 27 किलोमीटर हुई और 2018-19 में 30 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से सड़क निर्माण का काम शुरू हुआ। हम लोग वर्ष 2019-20 के बजट पर चर्चा कर रहे हैं। इस बजट में 83,016 करोड़ रुपये मिले हैं इससे निश्चित रूप से गति बढ़ेगी। समय की कमी है नहीं तो मैं और भी बहुत सारी स्थितियां रखने वाला था। मनुस्मृति में एक श्लोक है “किया हुआ कर्म और बोया हुआ बीज उचित समय लेता ही है।” आज भारत की तस्वीर बदल रही है और तेज गति से विकास हो रहा है। इसमें सड़कों की बहुत महत्वपूर्ण भूमिका है। भगवान महावीर ने भी कहा था, जो गडकरी जी के लिए बहुत सटीक है, “धन्य हैं वह पुरुष जो कार्य करने से कभी पीछे नहीं हटता” भाग्य लक्ष्मी उनके घर की राह पूछते हुए आती है।

19.00 hrs

सड़कों के निर्माण में पैसे की कमी आज तक महसूस नहीं हुई। जो महत्वपूर्ण परियोजनाएं चल रही हैं, मैं उनमें से कुछ का जिक्र करूंगा। ‘भारत माला परियोजना’ में वर्ष 2017-18 से वर्ष 2021-22 की अवधि में 5,35,00 करोड़ रुपये की लागत से 34,800 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग

के निर्माण का लक्ष्य रखा गया। 'सेतु भारतम' के माध्यम से 174 आरओबी और आरयूबी में से 91 के निर्माण की मंजूरी प्रदान की गई है। इसकी लागत 7,104.72 करोड़ रुपये है। 1250 किलोमीटर लंबा दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेस वे का काम एक लाख करोड़ रुपये की लागत से चल रहा है। इसमें एनएच-8 के जरिए दिल्ली और मुंबई की दूरी को वर्तमान में 1450 किलोमीटर से घटाकर 1250 किलोमीटर कर दिया जाएगा जिससे यात्रा में 12 घंटे की कमी आएगी। इलाहाबाद से फाफामाऊ में 1948.25 करोड़ रुपये की कुल पूंजी लागत के साथ एनएच-96 पर गंगा नदी पर 9.9 किलोमीटर लंबा छः लेन का पुल बनाया जाएगा। छः लेन का पुल राष्ट्रीय राजमार्ग-27 और 76 के माध्यम से नैनी पुल होकर मध्य प्रदेश में आएगा और इसका लाभ मिलेगा। जम्मू-कश्मीर में जहां सड़कें बिल्कुल नहीं थीं, वहां 14.150 किलोमीटर दो लेन वाली जोजिला सुरंग के निर्माण का काम पूरा होगा।

अभी हम केदारनाथ धाम गए थे, वहां सड़कों के चौड़ीकरण का काम चल रहा है जो सचमुच आश्चर्यजनक है। 12,000 करोड़ रुपये की लागत से 889 किलोमीटर सड़क का निर्माण कार्य वर्ष 2020 तक पूरा करने का लक्ष्य है। 135 किलोमीटर पूर्वी परिधीय एक्सप्रेस वे और पश्चिमी परिधीय एक्सप्रेस वे 4617.87 करोड़ रुपये की लागत से बनेगा। दिल्ली-मेरठ का जिक्र अभी हमारे साथी कर रहे थे कि यह देश का पहला 14 लेन वाला राष्ट्रीय राजमार्ग है, जो 82 किलोमीटर है और 4975.17 करोड़ की लागत से बनकर तैयार हो गया है। वडोडरा-मुंबई एक्सप्रेस वे 473 किलोमीटर, बंगलौर-चैन्नई एक्सप्रेस वे 260 किलोमीटर, दिल्ली-अमृतसर एक्सप्रेस वे 500 किलोमीटर, नागपुर-हैदराबाद-बंगलौर 940 किलोमीटर, कानपुर-लखनऊ एक्सप्रेस वे 75 किलोमीटर की योजना है। वाराणसी एयरपोर्ट का रोड़ 17,25 किलोमीटर बनकर तैयार हुआ है। बायेत द्वारका-ओख ब्रिज, गुजरात तट से जोड़ने के लिए 689.47 करोड़ रुपये की लागत से 2,32 किलोमीटर सिगनेचर ब्रिज का निर्माण हो रहा है। बिहार में फुलौत में कोसी नदी पर 6.930 किलोमीटर लंबे चार लेन पुल का निर्माण हो रहा है। सिल्कारा बैंड बरकोट सुरंग की भी

योजना है। इसी तरह से उत्तर पूर्व में राजमार्ग परियोजनाएं हैं। पूर्वोत्तर क्षेत्र में 12,000 किलोमीटर लंबी सड़कों का 1.66.026 करोड़ रुपये की लागत से निर्माण हो रहा है।

महोदय, ये आंकड़े सचमुच में भारत की उस तस्वीर को दिखाते हैं, जिसकी कल्पना बहुत लंबे समय से लोगों ने की थी। मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ, माननीय वी.के. सिंह जी यहां बैठे हैं, वैसे तो पैसे की कमी नहीं है, लेकिन फिर भी एक छोटा सा सुझाव है। हालांकि मोदी जी के कुबेर खजाने से पर्याप्त धन एनएच को मिल रहा है, फिर भी मैं सुझाव दे रहा हूँ। हमारे देश में कई ऐसे मंदिर हैं, जहां बहुत बड़ी मात्रा में चढ़ावा आता है। वह पैसा वहीं रखा रहता है। मेरा सुझाव है कि इसका उपयोग राष्ट्र निर्माण में हो। हम पैसे का उपयोग करें, उस धाम या तीर्थ का प्रचार भी करें, सड़क का नाम रखें, टोल से जो पैसा आए, उसे वापस भी करें। अगर हम ऐसा करेंगे तो बहुत बड़ा काम हो सकता है।

दुर्घटनाओं का विषय चिंताजनक है। इस पर माननीय मंत्री जी भी बहुत चिंतित हैं। माननीय मंत्री जी ने दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सुरक्षा की दृष्टि से काफी उपाय किए हैं, लेकिन इसके बावजूद भी बहुत काम करने की जरूरत है। मेरे क्षेत्र में एनएच-7 और 75 में रोज दुर्घटनाएं होती हैं। इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए लोग तड़पते हुए पड़े रहते हैं, बहुत देर बाद एम्बुलेंस पहुंचती है, चूंकि एनएच डिपार्टमेंट ने हमें एम्बुलेंस नहीं दी है। हमारी मांग है कि हमारे यहां एम्बुलेंस और क्रेन अवश्य दें। 200 कि.मी. का एन.एच. है।

मेरे लोकसभा क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग-7 का काम कुछ जगह रुका हुआ है। कई किसानों को अभी तक मुआवजा नहीं मिला है। आर्बिट्रेशन न्यायालय ने निर्णय भी किए लेकिन उसका पालन भी ठीक से नहीं हो पा रहा है। राष्ट्रीय राजमार्ग 75 सतना से बेला 47.4 किलोमीटर है, इसकी स्वीकृति 658 करोड़ रुपये की है। इसका 70 प्रतिशत कार्य पूरा होना बताया गया है, यहां न तो रेलवे लाइन पर ब्रिज बना, न नदी पर ब्रिज बना और न ही अन्य क्रॉसिंग पर ब्रिज बना है। यहां बहुत जल्दी काम शुरू करने की जरूरत है।

वहां बहुत जल्दी काम शुरू करने की जरूरत है ताकि काम जल्दी पूरा हो जाए। सतना पन्ना बमीठा 97.804 कि.मी. लागत के हिसाब से 148 करोड़ रुपये हैं, लेकिन यह काम भी अधूरा पड़ा हुआ है। खजुराहो एक अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन स्थल हैं, वहां भी बहुत-सारी दिक्कतें हैं। रामपथगवन योजना के तहत अयोध्या से चित्रकूट, मैहर तक की सड़क स्वीकृत की गई थी, लेकिन अभी मैहर से चित्रकूट के बीच डीपीआर नहीं बन पाया है।

साथ ही, सतना से सेमरिया, सिरमौर, जवा, शंकरगढ़, इलाहाबाद दो राज्यों को जोड़ने की सड़क की स्वीकृति हुई थी, जिसका अभी तक डीपीआर नहीं बन पाया है। इसी प्रकार नागौद से जसो, दुरेहा, दमोह के लिए सड़क निर्माण के लिए एन.एच. की स्वीकृति मिली थी, वह भी अधूरी पड़ी हुई है।

पिछली बार मैंने अपने लोक सभा क्षेत्र में सीआरएफ फंड से कुछ सड़कों की स्वीकृति कराई थी। 13 तारीख को मैंने उन सड़कों का निरीक्षण किया तो देखा कि काम की गति बहुत धीमी है। बनकुईयां मार्ग से गोरईया की दूरी 46 कि.मी. है, का 25 प्रतिशत, सज्जनपुर-छिबौरा की दूरी 21.56 कि.मी. है, का 50 प्रतिशत, रामपुर से रेहुंटा की दूरी 35.92 कि.मी. है, का 20 प्रतिशत काम हुआ है। खोहर के पास तीन बड़े ब्रिज, जिनको टमस नदी, सेमरावल नदी और गोरसरी नदी के पास बनाने थे, इनका काम भी अभी तक शुरू नहीं हुआ। मैं एक महत्वपूर्ण बात की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि सीआरएफ का फंड एनएच को मिला करता था। पेट्रोल के शेष की जो राशि थी, इसमें से 57.50 हिस्सा एन.एच. के निर्माण में, 12.50 हिस्सा रेलवे के आरओबी के निर्माण में तथा 30 प्रतिशत राशि सीआरएफ में दी जाती थी। लेकिन, सीआरएफ की राशि अब वित्त विभाग अपने पास रख रही है। मैं समझता हूँ कि सीआरएफ की राशि को फिर से एन.एच. को देना चाहिए, क्योंकि सांसद मंत्री जी से मिलकर अपने क्षेत्र में सड़कों के निर्माण के लिए उन सड़कों का नाम दिया करते थे, जिनको किसी और योजना के तहत नहीं बनाया जा सकता था।

अंत में मैं फिर से, माननीय प्रधान मंत्री जी, आदरणीय गडकरी जी को, श्री वी.के. सिंह जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि अभी सड़क निर्माण की जो गति है, उसको और बढ़ाएंगे।

सीआरएफ के तहत जिन सड़कों को मुझे प्रस्तावित करना है, चूंकि मंत्री जी अभी यहां नहीं हैं, इसलिए मैं उनको लिखकर दूंगा।

अंत में, मैं इस अनुदान मांगों का पूरी तरह से समर्थन करता हूँ। बहुत- बहुत धन्यवाद.....(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Hon. Minister, the hon. Member has made a good suggestion regarding the CRF and the role of Members of Parliament in selecting roads under the CRF.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (GEN. DR. V. K. SINGH (RETD.)): Sir, CRF has now become CRIF and is totally under the control of the Finance Ministry. They will decide the allocation. So, we have to discuss with them. We also would be very happy if the CRF comes in its old form so that we could assist the States. At the moment, the control is totally vested with the Ministry of Finance.

HON. CHAIRPERSON: He has made a suggestion regarding the selection of roads. That may also be looked into. He has talked about the role of Members of Parliament in selecting the roads. Most of the time, Members have no role in selecting the roads. That is to be looked into.

GEN. DR. V. K. SINGH(RETD.) : At the moment, there is no role of Members because now it is Central Road and Infrastructure Fund.

HON. CHAIRPERSON: I am not talking about the funds; selection of roads in a particular State should be done in consultation with the concerned Member of Parliament from the local area. That will be beneficial for the State as well.

GEN. DR. V. K. SINGH(RETD.) : It is something which the Members will have to decide with the State as to whether the State wants to do it or not.

HON. CHAIRPERSON : Shri E.T. Mohammed Basheer.

***श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत):** माननीय श्री नरेन्द्रभाई मोदी सरकार नें जब सत्ता संभाली थी तब रोजाना 8 कि.मी. रोड़ पूरे देश में बनती थी। वो प्रतिशत आज मान्यवर नरेन्द्र भाई मोदी की दीर्घ द्रष्टि एवं माननीय नितिन गडकरीजी के आयोजन एवं सक्षम नेतृत्व के कारण आज प्रतिदिन 130 से 135 कि.मी. रोड़ प्रतिदिन बन रहे हैं। जब रोड़ बनते हैं तब सिर्फ रोड़ नहीं बनते परंतु कुछ गांव के अंतिम छोर तक विकास पहुँचता है।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत ग्रीन टैक्नोलॉजी के इस्तेमाल से 30 हजार कि.मी. लंबी सड़कें बनाई जा चुकी हैं। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तीसरे चरण में 1.25 लाख कि.मी. सड़कों को अगले पांच सालों में अपग्रेड किया जायेगा।

मैं उस क्षेत्र से आती हूँ जहाँ से पूज्य महात्मा गाँधी जी ने ऐतिहासिक दांडी मार्च किया था, उस दांडी मार्ग का रूट मेरे संसदीय मतविस्तार सूरत के ओलपाड तहसील से होकर गुजरता है। गांधीजी की 150 वीं जन्म जयंती के अवसर पर मेरी सरकार से मांग है कि उस दांडी मार्ग को हेरीटेज मार्ग होने की वजह से ही उसका ब्युटीफिकेशन एवं व्यवस्थित तथा नया बनाया जाये। साथ ही साथ साबरमती आश्रम से लेकर दांडी गांव तक के मार्ग पर उस प्रसंग के वॉल प्रिन्टिंग एवं झाँकियाँ खड़ी की जाये। उसका ऐतिहासिक महत्व कायम रहे और आने वाली पीढ़ी सालों तक पूज्य बापू एवं दांडी मार्ग को जब उस मार्ग से गुजरे तब याद कर सके।

साथ ही साथ सूरत शहर से हजीरा को जहाँ तक अंतर्राष्ट्रीय स्तर के राष्ट्रीय महत्व के हजारों उद्योग विद्यमान हैं। जिनकी अगर गिनती की जाये तो आर्थिक स्तर पर देश के बजट से ज्यादा कीमत हो जाये परंतु वहाँ पर कुछ भी घटना घटती है तो वे सूरत से मार्ग का उपयोग करना पड़ता है। मेरी गुजारिश है कि हजीरा से एक एस्केप रूट बनाया जाये।

* Speech was laid on the Table.

***श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा):** सड़क परिवहन की एक एकीकृत बहु-मोडल प्रणाली का हिस्सा हैं जो हवाई अड्डों, रेलवे स्टेशनों, बंदरगाहों और अन्य रसद केंद्रों के लिए महत्वपूर्ण लिंक प्रदान करती है और आपति श्रृंखला प्रबंधन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हुए आर्थिक विकास के लिए उत्प्रेरक का काम करती हैं। यह रेल, हवाई यातायात और अंतर्देशीय जल-मार्गों की तुलना में परिवहन का प्रमुख साधन है और सकल मूल्य वर्धित (जीवीए) का लगभग 3.14 प्रतिशत और देश का 69 प्रतिशत व्यापक माल और 90 प्रतिशत यात्री यातायात है।

इस बजट में वांछनीय क्षमता के राष्ट्रीय राजमार्ग ग्रिड के निर्माण को सुनिश्चित करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यक्रम का व्यापक पुनर्गठन करने की घोषणा की गयी है एवं बुनियादी सुविधाओं के विकास के लिए 100 लाख करोड़ रु. का आवंटन किया गया है।

हमारी सरकार का उद्देश्य समुदाय, किसानों, गैर सरकारी संगठनों, निजी क्षेत्र, संस्थानों, सरकारी एजेंसियों और वन विभाग के सहयोग से पर्यावरण अनुकूल राष्ट्रीय राजमार्ग विकसित करना है, जिसके लिए हमारी सरकार ने हरित राजमार्ग (वृक्षारोपण, प्रत्यारोपण, सौंदर्यीकरण और अनुरक्षण) नीति बनाई है और हमारी सरकार उसके लिए प्रतिबद्ध भी है।

आधिकारिक आंकड़ों के अनुसार, पिछले पांच वर्षों में, हमारी सरकार ने सड़क क्षेत्र में भारी निवेश किया है, जो 2014-15 में 51,914 करोड़ रुपये से तीन गुना से अधिक बढ़कर 2018-19 में 158,839 करोड़ रुपये हो गया है।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (MORTH) ने 2018-19 को निर्माण का वर्ष घोषित किया था, और देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के नेटवर्क के विस्तार और उन्नयन के लिए लगातार प्रयास किए थे, जिसके परिणामस्वरूप सड़क निर्माण 2014-15 में प्रति दिन 2014-15 में 12 किमी प्रति दिन की तुलना में वर्ष 2018-19 में 30 कि.मी. की दर से बढ़ा।

* Speech was laid on the Table.

मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा से अहमदाबाद को जोड़ता हुआ नेशनल एक्सप्रेस-वे कार्यरत है, जिसका लोकार्पण वर्ष 2003 में तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के करकमलों द्वारा किया गया था, और यह नेशनल एक्सप्रेस-वे महात्मा गांधी नेशनल एक्सप्रेस-वे के नाम से भी जाना जाता है। जिसके लिए मैं तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूँगी ।

मैं पुनः आदरणीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रीश्री नितिन गडकरी जी का धन्यवाद करना चाहूँगी कि मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा को लाभ पहुंचाता हुआ स्वर्णिम चतुर्भुज नेशनल एक्सप्रेसवे भी आनेवाले समय में क्रियान्वित होने वाला है, जो की देश की राजधानी दिल्ली से शुरू होकर चेन्नई तक बननेवाला है, यह नेशनल एक्सप्रेस-वे देश के 6 राज्यों से होता हुआ गुजरेगा और देश के प्रमुख शहरजयपुर, उदयपुर, अहमदाबाद, वडोदरा, सूरत, मुंबई, पुणे, बंगलोर तक जाएगा। इस नेशनल एक्सप्रेस-वे को गोल्डन कॉरिडोर भी कहा जा सकता है, यह स्वर्णिम चतुर्भुज एक्सप्रेस-वे मेरे मतक्षेत्र वडोदरा के दोडका, रायका, नंदेसरी, अनगढ़, कोयली, सेवासी भाली शेरखी सावली गांवों से गुजरने की वजह से यह गांवों के नागरिकों को प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष रूप से लाभकारी होगा। यह एक्सप्रेस-वे 6 लेन में बनने की वजह से वडोदरा से यातायात करने वाले यात्रियों को काफी सरलता एवं सुविधा होगी, जिससे व्यापारी वर्ग को भी माल परिवहन में सरलता होगी एवं प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से रोजगार सृजन करेगा जिससे देश के 6 राज्यों के प्रमुख शहरों के बाजार अर्थतन्त्र में नयी मूल्य वृद्धि होगी ।

मैं आदरणीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री जी के समक्ष मांग रखना चाहूँगी कि मेरे लोकसभा मतक्षेत्र वडोदरा में, अंतर्राष्ट्रीय स्तर का देश का दूसरा ग्रीन एकीकृत एयरपोर्ट (NITB) कार्यरत हो चुका है। अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डों के मानकों को ध्यान में रखकर, इस एकीकृत एयरपोर्ट टर्मिनल पर, आंतरराष्ट्रीय फ्लाईट के परिचालन और सेवा आरंभ के लिए एक प्रमुख मर्यादा है जो है "रन-वे (एयरस्ट्रिप)" ।

वडोदरा एयरपोर्ट पर वर्तमान रनवे (एयरस्ट्रिप), 8100 फिट का है. जिसकी लम्बाई 10500 फिट तक करने का आयोजन है, जिस वजह से, अंतर्राष्ट्रीय विमानों का परिचालन /समावेशन संभव होगा। नज़दीकी देशों जैसे की दुबई, थाईलैंड, मलेशिया या सिंगापुर इत्यादि के लिए अंतर्राष्ट्रीय विमानों के परिचालन के प्रारंभ हेतु मैंने नागरिक उड्डयन मंत्रालय को भी पत्र प्रेषित किया है और विभिन्न स्तरों पर इस विषय में अपनी मांग रखी है। इस परियोजना को पूर्ण करने के लिए, नेशनल हाईवे क्रमांक 08 को, अपने वर्तमान स्थान से, डायवर्जन देने की आवश्यकता होगी अन्यथा NHAI द्वारा NH-08 पर अंडरपास निर्माण करने की संभावनाओं पर भी कार्य करने का अनुग्रह है। एयरपोर्ट प्राधिकरण ने इस विषय में गुजरात राज्य सरकार के मुख्य सचिव के साथ बैठक कर चुके हैं। जिसमें नेशनल हाईवे ऑथोरिटी ऑफ़ इण्डिया (NHAI) भी शामिल है. नेशनल हाईवे क्रमांक 08 पर, नेशनल हाईवे ऑथोरिटी ऑफ़ इण्डिया से 2000 मीटर लम्बी और 500 मीटर चौड़ी (लगभग 02 किमी) अतिरिक्त जमीन की आवश्यकता है। 02 किमी तक की जमीन का अधिग्रहण; अपने आप में एक समय मांगने वाली और बहुत लंबी प्रक्रिया है।

इस ज़मीन अधिग्रहण प्रक्रिया के विकल्प में NHAI द्वारा वडोदरा के NH-08 पर अंडरपास निर्माण करने की संभावनाओं पर भी कार्यअभ्यास करने की दिशा में, कृपया हर संभव प्रशासनिक प्रक्रिया की पहल कर, वडोदरा के एयरपोर्ट अंतर्राष्ट्रीय यातायात संबंधी; सर्वांगीण विकास में बहुमूल्य योगदान दें।

***श्री रविन्दर कुशवाहा (सलेमपुर) :** मैं सड़क एवं परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अनुपूरक बजट पर अपने विचार रखना चाहता हूँ।

पिछले पाँच वर्षों में जितनी सड़कों का निर्माण एवं चौड़ीकरण हुआ है वह अपने आप में हम सभी के लिए गौरव की बात है। देश की जितनी प्रमुख सड़कें जो जर्जर हालत में थी वे सब आज अच्छी हो गयी हैं। सरकार द्वारा शहरों से जोड़ने के लिए चलाई जा रही प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना के तहत सभी गांवों को इसी वर्ष सड़क से जोड़ने का जो लक्ष्य रखा है और सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग को भी पूरे देश को जोड़ने की योजना है। वह सराहनीय है तथा गांवों के विकास से देश की तस्वीर बदलेगी।

10 मार्च 2015 को बजट में कई सड़कों को राजमार्ग से राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित किया गया था जिस पर अभी तक इन सड़कों पर कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। यह सड़कें 1. नवलपुर - उभौव, सिकन्दरपुर-मनियर, बासडीह-रेवती होते हुए माझीघाट से बिहार को जोड़ती है। 2. जो सड़क रामजानकी मार्ग से जानी जाती है वो भी सड़क अयोध्या छावनी, कलवारी, बड़हलगंज, बरहज, से होते हुए बिहार सीतापीतक जाती है। 3. फाजिलनगरतमकुही, भोरे, भंगारी, भाटपार से मझौलीराज होते हुए हमारे संसदीय क्षेत्र सलेमपुर को जोड़ती है। इन सड़कों पर मैं सरकार से मांग करता हूँ कि जनहित में तत्काल निर्माण कार्य आरम्भ करवाने की कृपा करें।

* Speech was laid on the Table.

***श्री सी.पी. जोशी (चित्तौड़गढ़):** आज देश के वर्ष 2019-20 के बजट पर मुझे अपने विचार रखने का अवसर दिया इसके लिये मैं सर्वप्रथम धन्यवाद देना चाहूंगा, साथ ही देश के प्रधानमंत्री जी व देश की वित्त मंत्री महोदया को भी धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने देश के हर वर्ग के हितों को ध्यान में रख कर इस बजट को देश के समक्ष प्रस्तुत किया है ।

इस चुनाव में देश की जनता ने बहुत ही स्पष्ट जनादेश दिया है । सरकार के पहले कार्यकाल के मूल्यांकन के बाद, देशवासियों ने दूसरी बार और भी मजबूत समर्थन दिया है । ऐसा करके देशवासियों ने वर्ष 2014 से चल रही विकास यात्रा को अबाधित, और तेज गति से आगे बढ़ाने का जनादेश दिया है।

यह सरकार राष्ट्र-निर्माण की उस सोच के प्रति संकल्पित है, जिसकी नींव वर्ष 2014 में रखी गई थी । देशवासियों की मूलभूत आवश्यकताएं पूरी करते हुए, अब सरकार उनकी आकांक्षाओं के अनुरूप एक सशक्त, सुरक्षित, समृद्ध और सर्वसमावेशी भारत के निर्माण की दिशा में आगे बढ़ रही है । यह यात्रा "सबका साथ-सबका विकास और सबका विश्वास" की मूल भावना से प्रेरित है ।

सड़क एवं हाईवे निर्माण, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय पर 2019-20 के लिए कुल व्यय 83,016 करोड़ रुपये होने का अनुमान है । यह 2018-19 के लिए संशोधित अनुमानों से 6 प्रतिशत अधिक है ।

2019-20 में, मंत्रालय का राजस्व व्यय 10,957 करोड़ रुपये, पूंजीगत व्यय 72,059 करोड़ रुपये अनुमानित है । 2014-15 में, राजस्व और पूंजीगत व्यय के बीच का अनुपात 50:50 था । 2015-16 में, यह अनुपात बदल गया, मंत्रालय ने पूंजीगत व्यय पर अधिक धन खर्च किया । तब से, मंत्रालय ने अपने पूंजीगत व्यय में काफी वृद्धि की है । 2019-20 में, मंत्रालय का 87 प्रतिशत खर्च पूंजीगत व्यय पर होने का अनुमान है ।

* Speech was laid on the Table.

समृद्ध भारत के निर्माण में इन्फ्रास्ट्रक्चर की महत्वपूर्ण भूमिका होगी । सरकार का सतत प्रयास है कि इन्फ्रास्ट्रक्चर का निर्माण इको-फ्रेंडली हो । हाईवे और एक्सप्रेसवे की परियोजनाओं में कंक्रीट के साथ हरियाली का भी समावेश किया जा रहा है । 'भारतमाला परियोजना' के तहत वर्ष 2022 तक लगभग 35 हजार किलोमीटर नेशनल हाईवे का निर्माण या अपग्रेडेशन किया जाना है । साथ ही, 'सागरमाला परियोजना' के द्वारा देश के तटीय क्षेत्रों में और बंदरगाहों के आसपास, बेहतर सड़कों का जाल बिछाया जा रहा है । सरकार के द्वारा भारतमाला, सेतु भारतम्, चारधाम महामार्ग विकास, पेरिफेरल एक्सप्रेस वे, दिल्ली मेरठ एक्सप्रेस वे, वडोदरा मुम्बई एक्सप्रेस वे, दिल्ली मुम्बई एक्सप्रेस वे, बंगलौर चेन्नई एक्सप्रेस वे, दिल्ली अमृतसर कटरा मार्ग हो, नागपुर हैदराबाद बंगलौर जैसे हाईवे व द्वारका औखा ब्रिज, गंगा नदी पर पुल, कोसी नदी पर पुल, जोजिला सुरंग, बरकोट सुरंग अनेकों ऐतिहासिक उपलब्धियाँ रही हैं । सरकार हाईवे के साथ-साथ रेलवे, एयरवे और इन्लैंड वॉटर-वे के क्षेत्र में भी बड़े पैमाने पर काम कर रही है । राजमार्गों के क्षेत्र में जितना विकास पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार तथा वर्तमान में प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के कार्यकाल में हुआ है शायद उतना आजादी के बाद अन्य सभी के कार्यकालों में भी नहीं हुआ है । अटल जी ने स्वप्न देखा की देश में रोड़ नेटवर्क कैसे बढें, कैसे द्रुत गति से आवागमन हो, कैसे सड़क पर सुरक्षा हो।

इसी का परिणाम था की स्वर्णिम चतुर्भुज तथा ईस्ट-वेस्ट व नॉर्थ साउथ कॉरीडोर का निर्माण हुआ । मैं सौभाग्यशाली हूँ कि स्वर्णिम चतुर्भुज तथा ईस्ट-वेस्ट कॉरीडोर की सड़कें मेरे संसदीय क्षेत्र से गुजरती है तथा मेरे संसदीय क्षेत्र के विकास में इनका महत्वपूर्ण योगदान रहा है । विगत 5 वर्षों के मोदी सरकार के कार्यकाल में मेरे संसदीय क्षेत्र में सड़कों का जाल बिछा है । किशनगढ़ से अहमदाबाद सिक्स लेन मेरे संसदीय क्षेत्र की रीढ़ बना है । किशनगढ़ से भीलवाड़ाहोते हुये चित्तौड़गढ़ जाना हो या चित्तौड़गढ़ से उदयपुर जाना हो तुरन्त शीघ्रता से व आरामदायक सफर यह हाईवे लोगों को करा रहा है ।

गुलाबपुरा से चित्तौड़गढ़ खण्ड 1240 करोड़ रु तथा चित्तौड़गढ़ से उदयपुर खण्ड 1100 करोड़ से निर्मित हो रहे हैं। जिसका शिलान्यास देश के प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के कर कमलों द्वारा व राजमार्ग व सड़क परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी की गरिमामय उपस्थिति में हुआ। इस सिक्ल लेन के निर्माण होने का कार्य युद्धस्तर पर जारी हैं तथा मुझे आशा है की जल्द ही यह पूर्ण हो जायेगा। कहीं कहीं इस सिक्स लेन के सर्विस रोड के नहीं बनाये जाने की जानकारी भी आ रही है, जैसे की नरपत की खेड़ी से आजोलिया का खेड़ा आदि तो उन्हें भी सिक्स लेन के साथ ही बनाने के लिये भी मैं आग्रह करूंगा। केन्द्रीय सडक निधि की 7 सड़के मेरे संसदीय क्षेत्र में बनी है जिनकी कुल लम्बाई लगभग 260 किमी हैं तथा कुल लागत 360 करोड़ रु से अधिक की है।

होडा चौराहा से भदेसर आवरीमाता निकुम्भ होते हुये बडीसादडी से बानसी हो या मंगलवाड से डुंगला होते हुये बडीसादडी हो, कीर की चौकी से ताणा आकोला फतहनगर हो या पावर हाउस गुडली खेमली घासा होते हुये मावली हो, केली से कनेरा हो या भैंसरोड़गढ़ के बडौदिया से श्रीछतरपुर हो या काटुन्दा से रावतभाटा रोड़ तक हो इन सड़कों के निर्माण से लोगों के जीवन में नयी ऊर्जा का संचार हुआ है।

इसके साथ- साथ जो गांव अथवा कस्बे नये हाईवे निकलने या बाईपास के निकलने से सडक मार्ग से वंचित रह गये थे ऐसे आबादी वाले स्थानों के लिये भी सड़कों का निर्माण किया गया जिसमें एकलिंगजी, चीरवा, देबारी, भटेवर, दरोली, निम्बाहेडा व छोटीसादडी नगर, बाडी, धमोत्तर गांव आदि को सड़क मिली।

इसके साथ- साथ मेरे संसदीय क्षेत्र में कोटा- रावतभाटा –भैंसरोड़गढ़ -सिंगोली-मन्दसौर-प्रतापगढ़-धरियावद के रूप में राष्ट्रीय राजमार्ग की स्वीकृति हुयी है। भटेवर से मावली होते हुये नाथद्वारा कुम्भलगढ गढबोर चारभुजाजी देसुरी मार्ग की स्वीकृति भी हुयी है। प्रतापगढ़ शहर में भारी व बाहरी वाहनों से निजात के लिये बाईपास के निर्माण की भी स्वीकृति हुयी है। इनके अलावा माननीय मंत्री महोदय जी से आग्रह है कि कुछ अत्यन्त महत्वपूर्ण मार्गों का राष्ट्रीय राजमार्ग

के रूप में विकास होना चाहिये जिनमें: निम्बाहेडा से मंगलवाड रोड़ को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में; कारोही-कपासन-भादसौडा मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में विकसित करना; भटेवर से भीण्डर-कानोड़ होते हुये धरियावद के मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में विकसित करना आदि ।

मेरा मंत्री महोदय जी से आग्रह है कि इन सभी कार्यों को स्वीकृत कराने की कृपा करायें जिनसे शीघ्रता से ये धरातल पर उतर सकें एवं मेरे संसदीय क्षेत्रवासियों को इसका लाभ मिल सके । इसके साथ साथ कुछ और मार्ग भी हैं जिनको संसदीय क्षेत्रवासी पक्की व अच्छी सड़क के लिए आस लगाये हैं जिनमें: बस्सी से आम्बा भीलवाडा के लिये; डेट से नगरी बस्सी नया बाईपास रोड़; आकोला से भादसौडा; फतहनगर से दरिबा कुंरज होते हुये कांकरोली भीलवाडा रोड़; चन्देरिया से कारोही चौराहा; प्रतापगढ़ से दलोट होते हुये रतलाम सीमा; प्रतापगढ़ से मन्दसौर सीमा; बम्बौरा से भीण्डर; देलवाड़ा से खेमली तक के मार्गों पर भी केन्द्र सरकार के द्वारा चौड़ीकरण व सुदृढिकरण का कार्य होता है तो मेरे संसदीय क्षेत्र में सड़कों के मामले में कुछ भी नया नहीं मांगना पड़ेगा ।

मैं बजट 2019-20 की सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद ।

SHRI E.T. MOHAMMED BASHEER (PONNANI): Sir, I thank you very much.

Today, we are discussing the Demands for Grants of two most important Departments under the Ministry of Road Transport and Highways which can be called the nerve system of the country. We are all having a lot of ideas and dreams for the development NHs and roads, but when we translate all our ideas into action, there are hurdles. These hurdles are mainly the hurdles on account of delay. Most of the speakers have mentioned about that. Delay in implementation of a project really needs to be addressed in a serious manner. As a result of this, cost escalation and hardship to the people cannot be undermined. There are delays at all the stages – land acquisition, resettlement of affected persons, paying compensation, utilities-related issues and environmental clearance issues.

So, in all these sectors, you can find a lot of delays. Until and unless we sit together and find out a solution to these kinds of problems, our dream cannot become a reality.

Land acquisition process is really a cumbersome one. It takes 20 to 30 months to make the land available for starting the work. It starts from the survey. Even in this digital era, our revenue records are being maintained in the old format. I request the Government to be on the fast track and digitize the revenue records at the earliest.

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

Another burning issue is the compensation given to the persons who vacate the land. The victims are suffering like anything. It also affects the credibility of the Government.

With regard to CALA, the Competent Authority for Land Acquisition, I request you that it should be given some flexibility in fixing the rate of compensation because situation varies from State to State. As far as Kerala is concerned, the situation is special because of its geography and also because of non-availability of land and high cost of land. All these things have to be taken into consideration while fixing the rate of compensation as far as Kerala is concerned.

Of course, in all these things we are following the national pattern. But at the same time, the variations that prevail in different States should also be taken into consideration. Then only we will be able to ensure justice.

With regard to NH 66, which passes through the heartland of my constituency, Ponnani, I understand that was in the top priority, but unfortunately it was downgraded to the second position in the priority list. I am told that again you have decided to give it number one priority. According to my information, orders have not yet been given on this. I humbly request you to maintain the status quo and maintain this in the number one priority in the list. In NH 66, the problem is the same which I told you earlier. The uncertainty is still prevailing over the compensation to be paid. Similarly, rehabilitation and resettlement are also problems. That also may kindly be addressed.

I would like to mention some more points. Road safety and maintenance are the main issues that we should take care of. Most of the Members did mention them. Of course, you have hiked the allocation for road safety. But that is not sufficient. The road accidents are increasing day by day. So, road safety and maintenance are very important things. Along with that, sustainability is also important. We are showing all the interest in building the roads. At the same time we have to also ensure sustainability and durability of the roads. I urge upon the Government to give adequate Budgetary support for that.

We have to foresee the climate changes and weather variations, like heavy rains, floods, etc. while planning. That is also an important thing which I would like to mention.

Coming to the CRF, Shri V.K. Singh was saying that its name has been changed. When you allocate funds for CRF, it should be done in a judicious manner. As far as Kerala is concerned, we have a strong case for that. Shri Premachandran also mentioned that Members must have a say in deciding the CRF work. That is a very good suggestion and I also support that. We should have adequate number of roads and bridges.

In the end, I would like to say that contract management and enforcement related issues are very vital and significant. I hope that the Government will address this issue also.

With these few words, I conclude my speech. Thank you very much.

*श्री तीरथ सिंह रावत (गढ़वाल): मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर अपने विचार रखता हूँ।

मैं माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय वित्त मंत्री जी, माननीय गडकरी जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करना चाहूँगा। मैं माननीय गडकरी जी को शेरशाह सूरी की उपाधि देना चाहूँगा, क्योंकि उनके सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय संभालते ही सड़कों के निर्माण में तेजी आई। यूपीए सरकार में कई कम्पनियों ने हाथ खड़े कर दिए थे। सड़क निर्माण के सभी कार्य बंद थे। सड़कों में गड़बा है या गड़डे में सड़क है, यह पता ही नहीं चलता था। आये दिन सड़क दुर्घटनाएं होती थीं। हमारी सरकार आने के बाद सड़कों के सुधार में तेजी आई और साथ ही भ्रष्टाचार पर भी अंकुश लगा।

कई कम्पनियों को ब्लैक लिस्ट किया गया। 400 से ज्यादा राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाएं अटकी हुई थीं। बैंकों ने पैसा देना बंद कर दिया था। माननीय मंत्री जी ने स्टैंड लिया, काम चालू हुए और पारदर्शिता भी आई। मैं आपको कुछ उदाहरण देता हूँ।

उत्तराखण्ड में चार धार केदारनाथ, बद्रीनाथ, गंगोत्री, यमुनोत्री सड़क सम्पर्क योजना पर तेजी से काम चल रहा है। ऐसी-ऐसी सड़कें बन रही हैं कि पता ही नहीं चलेगा कि पहाड़ है या मैदान है। कई स्थानों पर इतनी चौड़ी सड़कें हैं कि वहाँ छोटा विमान उतर सकता है। इससे उत्तराखण्ड ही नहीं सम्पूर्ण देश का जनमानस तीर्थाटन/पर्यटन के रूप में लाभ लेगा। ऑल वेदर रोड़, नेशनल रोड़/भारतमाला रोड़ में 12,000 करोड़ रुपये/12,500 करोड़ रुपये की प्रथम-प्रथम किस्में मिलीं और काम शुरू हुआ।

नेशनल हाइवे, दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेसवे में 15 लाख करोड़ रुपये का निवेश किया जा रहा है। मेरठ से देहरादून, मेरठ से हरिद्वार तेजी से काम हो रहा है। राजमार्गों के दोनों तरफ वृक्षारोपण हो रहा है। यूपीए सरकार में जो काम रूका था, अब वह शुरू हुआ है और सड़कों पर वाहन तेजी से दौड़ रहे हैं। आने वाले समय में 3 घंटे में दिल्ली से हरिद्वार पहुँचा जा सकेगा। 3.5 घंटे में दिल्ली

* Speech was laid on the Table.

से देहरादून पहुँच जाएंगे। टनकपुर-पिथौरागढ़-धारचूला राजमार्ग ऑल वेदर रोड़ पर भी तेजी से काम हो रहा है।

भारतमाला परियोजना वर्ष 2017-18 में शुरू की गई। यह समग्र कार्यक्रम देशहित में यातायात गतिशीलता को सक्षम बना रहा है। हमारी सरकार वर्ष 2017-18 से वर्ष 2021-22 की अवधि तक 5,35,000 करोड़ रुपये की लागत से 34,800 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण करने के लिए गतिशील है।

मैं माननीय मंत्री जी से माँग करता हूँ कि पौड़ी, थेलीसेण, बीरोखाल, रामनगर नेशनल हाइवे को शुरू किया जाए। सतपुली, पोखड़ा को नेशनल हाइवे में जोड़ा जाए।

ऑल वेदर रोड़ बट्टीनाथ को पीपलकोटी से जोशीमठ के बीच राजमार्ग को जोशीमठ बाजार के निकट से ले जाया जाए।

रुद्रप्रयाग-केदारनाथ रोड़ पर तिलवाड़ा बाजार को ध्वस्त न कर, बाहर से रोड़ ले जाई जाए। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

***श्री प्रभुभाई नागरभाई वसावा (बारदौली):** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगों पर चर्चा के लिए अपने सुझाव सभा पटल पर रखने की अनुमति चाहता हूँ ।

देश के यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में आदरणीय श्री नितिन गडकरी जी ने पूरे देश में परिवहन में क्रांति लाने का कार्य किया है । देश के किसी कोने में हम चले जाए तो मेरा भारत दिखाई देगा । इसी तरह प्रगति होती रही तो वह दिन दूर नहीं कि भारत विश्व का पहला देश बन जाएगा । हर व्यक्ति को जो परिवहन की सुविधा मिल रही है उसका वर्णन करने में कम-से-कम एक दिन लग जाए । आज देश में यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जो विकास हो रहा है वह पहले नहीं हुआ । अगर पहले हुआ होता तब हम आज बहुत आगे बढ़ गए होते । मैं गुजरात के 23 बारडौली मतदार संघ से आता हूँ जहाँ सरदार पटेल जी की कर्मभूमि है । हमारे मतदार संघ में आने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग, अहमदाबाद-मुम्बई, एन.एच 48 पर करण, बालेश्वर और वाव जंक्शन पर व्हीकल अन्डरपास तुरंत बनाने की आवश्यकता है, इसी हाईवे पर आधे-अधूरे सर्विस रोड जल्द-से-जल्द पूरे किए जाए । सूरत-धुले एन.एच. 53. पर उवा, करछका, उतरा सर्विस रोड न बनने से जनमानस को गलत दिशा में जाना पड़ता है इससे जानलेवा अकस्मात होता रहता है । शीघ्र ही सर्विस रोड बनाने का कार्य शुरू किया जाए । एन.एच, 56 पर राजपीपला से वापी तक जाने वाला हाईवे नर्मदा-सूरत-तापी-वलसाड डांग जिले को जोड़ता है । यातायात बहुत ही बढ़ गया है इसलिए चार लेन की सड़क होना अति आवश्यक है । कुछ जगहों पर विकास का कार्य हो रहा है परन्तु धीरे-धीरे । इस वर्ष में जो भी रुके हुए कार्य हैं वो अवश्य पूरे हो जाएंगे और हमारा देश और प्रदेश में परिवहन के क्षेत्र में विकास की नदियां बह रही हैं । मैं सरकार द्वारा लाए गए अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ ।

* Speech was laid on the Table.

श्री अजय मिश्र टेनी (खीरी): माननीय सभापति महोदय, मैं सड़क परिवहन व राजमार्ग मंत्रालय के अधीन प्रस्तुत अनुदान मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। वर्ष 2019-20 का बजट प्रस्तुत करते हुए, हमारे माननीय वित्त मंत्री जी ने, प्रधान मंत्री जी का विजन है कि हम पांच हजार अरब डालर की अपनी अर्थव्यवस्था बनाएंगे, उसको ही प्रस्तुत किया है और उसको ही प्रस्तुत करते हुए, जहां उन्होंने कई रास्ते अपनाए, जैसे राजकोषीय घाटे को कम करना, स्थिर जीडीपी देना, वहीं उसके साथ ही साथ देश में सड़क, रेल, शिक्षण संस्थाएं, स्वास्थ्य सुविधाओं के बुनियादी ढांचे को खड़ा करते हुए, तेज गति से निर्माण कार्य हों और लक्ष्य को प्राप्त किया जाए, ऐसे संकेत उन्होंने इस बजट के द्वारा दिए हैं। निश्चित ही सड़कों के निर्माण में हमारी सरकार और हमारी पार्टी की बड़ी भूमिका रही है। जब भी हमारी सरकार बनी, चाहे वह अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में पहले की एनडीए सरकार हो या मोदी जी के नेतृत्व में वर्ष 2014 से वर्ष 2019 तक हम ने जो काम किया है और हम दोबारा चुन कर आए उस समय वह प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना हो या उस समय वाजपेयी जी के द्वारा गोल्डन क्वार्टिलेटरल की कल्पना करके, सड़कों को बढ़ा कर, रोड़ कनेक्टिविटी को बढ़ाने का प्रयास लगातार किया गया है। सड़क परिवहन व राजमार्ग मंत्रालय मुख्य रूप से राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रख-रखाव के साथ ही साथ, पूरे देश में सड़क परिवहन की सुविधाएं बढ़े और नेटवर्क को बढ़ाने के साथ ही सुरक्षा व दुर्घटनाओं को रोकने संबंधित प्रक्रिया और कार्रवाई के लिए उत्तरदायी है। जो निश्चित रूप से एक सतत् प्रक्रिया है और इस पर लगातार काम करते रहने की आवश्यकता होती है।

माननीय सभापति महोदय, मंत्रालय ने 'भारतमाला परियोजना' के तहत सागरमाला के एकीकरण सहित सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़कों का विकास तथा अन्य संभावनाओं हेतु राष्ट्रीय राजमार्ग के नेटवर्क की समीक्षा शुरू की है। वहीं यह भी प्रस्ताव किया है कि मंत्रालय 26,200 किलोमीटर आर्थिक गलियारे के साथ-साथ 8,000 किलोमीटर इंटरनल गलियारा, 7,500 किलोमीटर फीडर रोड़, 5,300 किलोमीटर सीमा सड़कों के साथ-साथ 4,100 किलोमीटर तटवर्ती सड़कों सहित, 1,900 किलोमीटर के एक्सप्रेस-वे के प्रस्ताव सहित 28 शहरों में रिंग रोड़ के प्रस्ताव भी किए गए

हैं, जिनको वर्ष 2021-22 तक पूरा कर लेने का लक्ष्य रखा गया है। राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण सीमा सड़क संगठन के माध्यम से ऐसे सारे कामों को पूरा करने के लिए हमारी सरकार ने लक्ष्य रखा है। जिसके लिए लैंड एक्विजिशन एवं उसकी प्रक्रिया संबंधी जो काम होते हैं, वे भी मंत्रालय में बहुत तेजी से हुए हैं। इस बार विशेष प्रस्ताव किए गए हैं कि जहां इन उपायों को अपना करके पर्यावरण संरक्षण की बात भी हमारे मंत्रालय ने की है, वहीं अंतर्राष्ट्रीय सहयोग एवं अन्य संभावनाओं पर भी विचार करने का लक्ष्य हमारे मंत्रालय ने रखा है। साथ ही साथ, यह भी संकेत दिए हैं कि स्टेट हाईवेज को भी इसी मंत्रालय द्वारा विकसित करने में सहयोग प्रदान करेंगे। परिवहन की लागत कम हो, 'सागरमाला' जैसी योजनाओं के द्वारा प्रमुख राजमार्गों को बंदरगाहों तक पहुंचा कर राष्ट्रीय जल मार्गों के माध्यम से आंतरिक व्यापार के ढांचे को भी मजबूत करने का प्रस्ताव है। साथ ही ग्रामीण कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिए, जो पीएमजीएसवाई की सड़के हैं, उनसे भी समन्वय स्थापित करके प्रमुख ग्रामीण बाजारों, प्रमुख ग्रामीण मार्गों को मुख्य मार्गों से जोड़ा जा सके, यह भी उद्देश्य लेकर, हम काम कर रहे हैं। आधुनिक तकनीक का प्रयोग करके सड़कों की क्वालिटी अच्छी हो। हमारे विजनरी, आदरणीय मंत्री गडकरी जी, वे रोज नए विचार लेकर आते हैं। अब वी.के. सिंह जी उनके एमओएस हैं। सभी लोगों ने जो प्रधान मंत्री जी का विजन है, उसको देखते हुए कि सड़कों की क्वालिटी भी अच्छी हो, उसके लिए रोज ही कोई न कोई तकनीक के बारे में हमारी सरकार बात कर रही है और उसको अपनाने का प्रयास भी कर रही है।

वर्ष 2014 से 2019 तक की एनडीए सरकार में एवं वर्तमान की मोदी जी की सरकार में उस समय भी गडकरी जी ही इस विभाग के मंत्री थे, उनकी प्रतिबद्धता ही है कि आज हम ये सब करने के बारे में सोच रहे हैं। जब वर्ष 2014 में हम सरकार में आए थे, उस समय देश में सड़कों की स्थिति अच्छी नहीं थी और नई सड़कों का निर्माण भी धीमी गति से हो रहा था। उस वातावरण से निकल कर वर्ष 2014 में हमारी सरकार ने काम करना प्रारम्भ किया था और सड़कों के निर्माण के साथ नए-नए विचारों के माध्यम से, नई टेक्नोलॉजी लाकर सड़कों की क्वालिटी अच्छी हो, तेजी से सड़कों का काम भी हो, लोगों की सुविधाएं भी बढ़ें, उन सभी बातों के लिए हमने काम किया था।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, your allotted time of five minutes is already over.

... (Interruptions)

श्री अजय मिश्र टेनी : महोदय, वर्ष 2014 में सरकार बनने के बाद जहां राष्ट्रीय राजमार्ग, सड़कों का चौड़ीकरण, केंद्रीय सड़क निधि, प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना आदि को जोड़कर रोड़ कनेक्टिविटी बढ़ाने का काम किया था, वहीं व्यापार में परिवहन की लागत कम करने के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण योजना माननीय मंत्री जी लाए थे। जब हमने 101 नए जलमार्गों की घोषणा की और उन जलमार्गों के माध्यम से हमने प्रस्ताव किया था कि हम सस्ता परिवहन लोगों के आने-जाने और माल ढोने के लिए उपलब्ध कराएंगे। एक्सप्रेस-वे के माध्यम से भी यात्रा के घंटों को कम करने के लिए बहुत सारे कदम उठाए गए थे।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह भी कहना चाहता हूँ कि हमने रेडियो में विज्ञापन सुना, जब गडकरी जी 'एक्सीडेंट' के विषय में बोल रहे थे। जब मैंने गडकरी जी की आवाज सुनी तो मैं चौंक गया। वे स्वयं बोल रहे थे और यह उनकी संवेदनशीलता को दर्शाता है। हमें जिलों में भी ऐसे कार्यक्रम करने के लिए कहा गया था। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जो मेरा लखीनपुर जनपद है, वहां हमने आर्ट गैलरी बच्चों द्वारा बनवाई और वह एक्सीडेंट को रोकने के काम में आई।

महोदय, मंत्री जी को मैं इसलिए भी धन्यवाद दूंगा कि मेरा लोक सभा क्षेत्र नेपाल के बार्डर पर है और बहुत पिछड़ा क्षेत्र है। वहां केवल एक नेशनल हाईवे-730 था। उसके चौड़ीकरण का काम स्वीकृत हुआ और वहीं हमें राष्ट्रीय राजमार्ग-731 भी मिला। मेरा अनुरोध है कि मेरे लोक सभा क्षेत्र के स्टेट हाईवे नम्बर-21 बिलराया-पनवारी मार्ग, जिसका प्रस्ताव हमारी प्रदेश सरकार राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए कर चुकी है, उसे परिवर्तित करें और पचकेरी घाट का जो पुल है, उसे भी बनवाने का काम करे। मेरे जिले लखीनपुर से एक जलमार्ग नम्बर-40 का प्रस्ताव दिया गया था। उसके लिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे उसे बनाने का काम करें। मैं इन अनुदान मांगों का समर्थन करते हुए, जिस तरह से हमारी सरकार तथा माननीय वित्त

मंत्री जी ने वर्ष 2019-20 के बजट को प्रस्तुत किया है, राष्ट्रीय राजमार्ग के वृहद पुनर्गठन सहित वांछित क्षमता के राष्ट्रीय राजमार्ग ग्रिड के सृजन का प्रस्ताव किया है। उन सारी चीजों को देखते हुए हमारे देश में सारे मार्ग अच्छे बनेंगे, लोगों की सुविधाएं बढ़ेंगी और दुर्घटनाएं कम होंगी, इस मांग को करते हुए मैं इस बजट आबंटन का समर्थन करता हूँ।

श्री राजन बाबूराव विचारे (ठाणे): सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे सड़क, परिवहन व राजमार्ग मंत्रालय के अधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा पर बोलने अवसर दिया। मैं माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी, माननीय सड़क, परिवहन व राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी एवं सड़क, परिवहन व राजमार्ग राज्य मंत्री जनरल डा. वी.के. सिंह जी का अभिनंदन करता हूँ कि उन्होंने एक ऐसा बजट पेश किया है, जिसका समाज के हर वर्ग ने स्वागत किया है। मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे के अंतर्गत सड़क निर्माण प्राधिकरण (एमएमआरडीए) की तरफ से बनने वाले गायमुख-भिवंडी कोस्टल रोड़ के महत्वपूर्ण प्रकल्प को 10 साल से ज्यादा का समय बीत जाने के कारण इसकी लागत 400 करोड़ रुपये से बढ़कर 1200 करोड़ रुपये तक पहुंच चुकी है। मैं आपके माध्यम से माननीय सड़क, परिवहन व राजमार्ग मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इस महत्वपूर्ण प्रकल्प के लिए जल्द से जल्द इस बजट से निधि उपलब्ध कराकर काम शुरू करने की कृपा करें।

अध्यक्ष जी मैं आपके माध्यम से माननीय सड़क परिवहन व राजमार्ग मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत ठाणे से बोरिवली के बीच बनने वाले भूमिगत मार्ग की तरफ दिलाना चाहता हूँ। यह योजना काफी समय से प्रलम्बित है, जिसके बनने के बाद दोनों राष्ट्रीय राजमार्गों की दूरी, जिसे तय करने में वर्तमान में डेढ़ घंटे से अधिक लगते हैं, वह दूरी मात्र 25 मिनट में तय हो जाएगी। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय सड़क, परिवहन मंत्री जी से इसके लिए बजट में प्रावधान करने की माँग करता हूँ।

मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे के अंतर्गत आने वाले नवी मुम्बई महानगर पालिका ने बेलापुर से वाशी तक लगभग 10.5 किलोमीटर की एवं वाशी से ठाणे तक 16.5 किलोमीटर का आठ लेन का खाड़ी के किनारे दो चरणों में मार्ग विकसित करने का प्रस्ताव तैयार किया है। मैं आपके माध्यम से माननीय सड़क, परिवहन व राजमार्ग मंत्री जी से विनती करता हूँ कि कृपया इसके लिए भी बजट में प्रावधान करें।

मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे के अंतर्गत आने वाले एक्सप्रेस-वे पर ग्रेड सेपरेटर के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव को जल्दी अनुमोदन देने एवं उसके लिए निधि उपलब्ध कराने की माँग माननीय मंत्री जी से करता हूँ। इसके लिए कई बार मैं माननीय मंत्री महोदय से मिला हूँ तथा इस संबंध में पत्र भी दिया है।

मैं सड़क, परिवहन व राजमार्ग मंत्रालय के अधीन अनुदान की माँगों का समर्थन करता हूँ और देश के माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, माननीया वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी, माननीय सड़क, परिवहन व राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी तथा माननीय राज्यमंत्री जनरल डॉ. वी.के. सिंह का आभार प्रकट करता हूँ।

SHRI VE. VAITHILINGAM (PUDUCHERRY): Hon'ble Chariman Sir, I am very much thankful to you for having given me an opportunity. I would like to present the traffic problems being faced by the people of Puducherry.

Puducherry is a tourist destination. It attracts more tourists. It is facing heavy traffic congestion due to increasing traffic. The volume of traffic is very high and the maximum traffic intensity is of the order of one lakh PCU. Two of the major Highways - NH-66 and NH-32 - and the East Coast Road which are passing through Puducherry are experiencing heavy traffic congestion. Heavy traffic congestion is increasing day by day.

There are four major road junctions in Puducherry which were studied for construction of flyovers. There is an urgent need to address traffic jam issue at many locations. The Government of Puducherry has planned to provide flyovers at important road crossings along the National Highways. Approximately an amount of Rs. 200 crores is required for construction of flyovers at all these four junctions. All the above schemes have been examined and technically scrutinized based on the Detailed Project Report (DPR) by the ministry of road transport and highways.

I would like to request the hon. Minister for Road transport to clear the above schemes on priority. Also considering the traffic intensity in the stretch of NH-32 - Villupuram-Puducherry-Cuddalore - which is presently two lane, should be widened as four lane carriage way immediately with paved shoulders. I would request the hon. Minister to explore the possibility of providing a parallel road to ease traffic congestion along the

Puducherry - Cuddalore road by forming a new road which will reduce the travel time considerably.

In Chennai-Trichy National Highway, a very busy junction called Kooteripattu is there, where a lot of accidents have taken place. We need a flyover at Kooteripattu. Kindly execute this project also at the earliest.

I would like to request the hon. Minister for Road Transport to kindly consider the issues raised by me and extend support to the people of Pondicherry.

श्रीमती रमा देवी (शिवहर) : सभापति महोदय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांग पर चर्चा के लिए मैं खड़ी हुई हूँ।

महोदय, मैं दो लाइनें कहना चाहती हूँ :

अंधेरा था घना, लेकिन कई दीपक भी जल निकले,
लड़े जो बीहू में घुसकर, वही होकर सफल निकले,
तपाया धूप ने जितना, चमक चेहरे पर बढ़ाई,
चुनौती से जो टकराए, वही होकर सबल निकले।

आज हम अपने नितिन गडकरी जी के विषय में कह रहे हैं। आज 55 वर्षों के बाद और इन पांच वर्षों के बाद, अगर इन दोनों की तुलना की जाए तो ऐसा महसूस होता है कि प्रत्येक आदमी में आशा जग गई है कि हमारे जो मंत्री हैं, वे बहुत तेज़ी से काम करते हैं और उस काम का परिणाम भी देखने को मिलता है। कुछ समय से मैं इधर से, उधर से, सभी जगह से सुन रही हूँ, लगता है जैसे कि कब हमारी सड़क बन जाए। सभी सांसद अपने क्षेत्र में जाते हैं। जनता के बीच में जाने के बाद जब हम सड़क की दुर्दशा में देखते हैं तो जनता उस आदमी को परेशान कर देती है, और कहती है कि आपको हम चुनकर क्यों भेजते हैं। हम आपको विकास के लिए भेजते हैं, अच्छे काम करने के लिए भेजते हैं, लेकिन पांच वर्षों में जो काम हमारे नितिन गडकरी जी ने किया है, ऐसा महसूस होता है कि अब सब सड़कें बन जाएंगी और इसी आधार पर हमें लगता है कि कभी भी जो आदमी सरकार में आए, उसको जनता के काम को ध्यान में रखकर उस काम को करना चाहिए।

सभापति महोदय, तीव्र और समावेशी विकास के वादे एवं इरादे के साथ दोबारा सत्ता में आई मोदी सरकार ने अपने दूसरे कार्यकाल के पहले बजट में देश के आधारभूत ढांचे को मज़बूत करने पर ज़ोर दिया। इसके तहत सरकार का सबसे ज़्यादा ज़ोर सड़कों का जाल बिछाने और नेटवर्क को दुरुस्त करने पर है। इसके लिए वर्ष 2019 और 2020 के लिए सड़क परिवहन मंत्री को 80,250 करोड़ रुपये की राशि उपलब्ध कराई गई है। इससे भी बड़ी बात यह है कि पांच वर्षों में सड़क निर्माण की रफ्तार पांच गुना बढ़ गई है तथा 11 लाख करोड़ रुपये से अधिक की राशि खर्च होने के बावजूद कोई भ्रष्टाचार का मामला सामने नहीं आया। यही मोदी सरकार की बड़ी उपलब्धि

है कि न कोई घोटाला हुआ और न कहीं किसी आदमी ने कहा कि हां, सड़क बनाने के क्रम में उसके यहां ये-ये दिक्कतें आई हैं। ऐसी स्थिति में नितिन गडकरी जी जो काम कर रहे हैं, अगर ऐसा मंत्री हो, तो मैं समझती हूँ कि सभी सड़कें चमकती हुई दिखाई देंगी।

सभापति महोदय, इस बजट में राष्ट्रीय राजमार्ग कार्यक्रम के बड़े स्तर पर पुनर्गठन करने की कार्य योजना पेश की गई है। इससे एक राष्ट्रीय राजमार्ग ग्रिड का निर्माण होगा, जो देश के अलग-अलग हिस्सों को जोड़ेगी। माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी ने राजमार्गों के निर्माण में 15 लाख करोड़ रुपये का निवेश करने का लक्ष्य निर्धारित कर लिया है। उन्होंने सोच लिया है कि उन्हें अच्छी तरह काम करना है और 15 लाख करोड़ रुपये खर्च करने हैं। आज के दिन सबकी आशा जगी है, सब लोग सोच रहे हैं कि वे ज़्यादा से ज़्यादा बोल पाएं, चाहे रात के 12 बजे तक हाउस चले, इस पर भी लोग खुश हैं और बोलने के लिए बैठे हुए हैं। यह एक ऐतिहासिक कदम है।

बजट पेश करते हुए माननीय वित्त मंत्री जी ने कहा है कि भारतमाला के दूसरे चरण में राज्य स्तरीय विकास के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा और भारतमाला और सागरमाला जैसी योजनाओं के माध्यम से ग्रामीण सड़क क्षेत्रों के बीच की दूरी को पाटने का काम किया गया है। हम लोगों ने आज तक सागरमाला का नाम नहीं सुना था कि सागरमाला क्या है, लेकिन जब नितिन गडकरी जी से बात हुई कि किस तरह सागरमाला योजना बनाकर नदी और समुद्र के साथ उसका मेल कराने की जो स्थिति पैदा हुई है, वह बहुत सराहनीय है और बहुत अच्छी सोच है। हम देखते हैं कि प्रधान मंत्री की दूरदर्शिता, उनके नेतृत्व का परिणाम है, जिससे न्यू इंडिया की झलक दिखती है। हम समझते हैं कि आज के दिन प्रत्येक आदमी यह चाहता है कि जब वह अपने क्षेत्र में अच्छे काम कर के जाएंगे तो लोग उनका सम्मान करेंगे। यह काम करने के लिए जनता ने हमें इस सम्मानित सीट पर भेजा है।

माननीय सभापति : अब आप कनक्लूड कीजिए।

श्रीमती रमा देवी : सभापति जी, मुझे थोड़ा सा टाइम दीजिए। मैं कभी-कभी बोलती हूँ। सुरेश जी बहुत अच्छे हैं। ... (व्यवधान)

मैं माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ कि भारतमाला की योजना के तहत मेरे संसदीय क्षेत्र में चकिया से बैरगनिया नए एनएच निर्माण के लिए स्वीकृति दी गई है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि यथाशीघ्र इस सड़क का निर्माण कार्य आरम्भ कराया जाए। साथ ही मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ, जो उन्होंने इलैक्ट्रिक गाड़ियों को बढ़ावा देने के लिए जी.एस.टी. की दर 12 प्रतिशत से घटाकर 5 प्रतिशत कर दी है। उनकी 5 प्रतिशत करने की जो योजना है, उससे गरीब लोगों को बड़ी राहत मिलेगी। इसके अलावा 1,50,000 रुपये की अतिरिक्त इनकम टैक्स की छूट भी दी जाएगी। इससे देश के लोगों का इलैक्ट्रिक वाहनों के प्रति आकर्षण बढ़ा है और ये पर्यावरण के लिए भी लाभदायक है। सड़क क्षेत्र में निजी निवेश बहाल होने की उम्मीद पर सरकार ने बड़ा दांव लगाने की योजना बनायी है। सरकार इस साल राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना में से करीब 10-20 प्रतिशत की पेशकश बिल्ट ऑपरेट ट्रांसफर (बी.ओ.टी.) मॉडल पर करेगी। इसके लिए करीब 12,000 किलोमीटर राजमार्ग खण्डों को चिह्नित किया गया है, जिन्हें बी.ओ.टी. मॉडल पर दिया जाएगा और निजी ऑपरेटर्स इनके निर्माण व संविदा की अवधि तक इन परियोजनाओं का संचालन करेंगे।

केन्द्र सरकार ने ऐतिहासिक फैसला लेते हुए चार धाम महामार्ग विकास परियोजना की शुरुआत की है, जो स्वागत योग्य है। इस परियोजना से उत्तराखण्ड राज्य में स्थित चार प्रमुख धामों अर्थात् गंगोत्री, यमुनोत्री, केदारनाथ और बद्रीनाथ में आसानी से पहुंचने की व्यवस्था हुई है। यह परियोजना लगभग 12,000 हजार करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से तथा दो लेन 889 किलोमीटर सड़क के निर्माण से तीर्थयात्री एवं सैलानियों को बहुत बड़ी सुविधा मिल रही है। ... (व्यवधान) सर, आप मुझे आधा मिनट और बोलने दीजिए। सरकार ने सभी निर्माणाधीन राजमार्गों की योजनाओं को 100 दिन में पूरा करने हेतु प्रतिबद्धता दोहराई है। माननीय मंत्री

नितिन गडकरी जी से मेरी मांग है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत निर्माणाधीन एन.एच. 104, 40वां. किलोमीटर से 79.400 किलोमीटर तक एक लम्बी सड़क परियोजना है। वह वर्तमान में बारिश के कारण पूरी तरह से अवरुद्ध है। वहां लोगों का आना-जाना दूभर हो गया है। मैं चाहूंगी कि मंत्री जी शीघ्र ही इस सड़क का निर्माण कराने की कोशिश करें। मेरे संसदीय क्षेत्र शिवहर जिलांतर्गत जनार ग्राम से देकुली धर्मपुर धाम तक भाया डुब्बा घाट सड़क, जिसकी लम्बाई लगभग 40 किलोमीटर है, यह सड़क पौराणिक स्थल को जोड़ती है। माननीय मंत्री जी से मांग है कि जनार ग्राम से देकुली धर्मपुर धाम तक भाया डुब्बा घाट सड़क को एन.एच. में शामिल कराया जाए, जिससे कि लोगों को आवागमन में सुविधा मिल सके। मैं यह कहना चाहती हूँ सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय आज पूरी सजगता और तत्परता से कार्य कर रहा है। इस वर्ष के सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान मांगों के कारण देश में आम आदमी का जीवन जरूर बेहतर होगा और यह हमारे देश की प्रगति में सहायक सिद्ध होगा। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री सुनील कुमार पिंटू (सीतामढ़ी): माननीय सभापति महोदय, मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सभी माननीय सदस्यों ने यहां उपस्थित माननीय मंत्री जी की लगातार तारीफ की है और बधाइयां दीं हैं, परंतु मेरे संसदीय क्षेत्र में माननीय मंत्री जी की निगाह न होने के कारण मैं उतने मन से उन्हें बधाई नहीं दे पा रहा हूँ। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र में हाजीपुर से सोनबरसा एन.एच. 77 हाइवे का काम पूरा नहीं हुआ है। उस रोड़ पर टोल टैक्स लिया जा रहा है और वहां के लोगों को तकलीफ उठानी पड़ रही है।

दूसरी बात, मैं कहना चाहंगा कि आपने एन.एच. 77 में फेज 1, फेज 2 और फेज 3 में जो जमीन अधिग्रहित की थी, उनमें फेज 1 और फेज 3 का पेमेंट हो रहा है। किन्तु फेज 2 के पेमेंट हेतु जिनकी जमीन अधिग्रहीत की गई है, उनको पेमेंट नहीं मिल रहा है। कहा जा रहा है कि अभी तक फंड की एलोकेशन नहीं हुई है।

सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी यहां पर बैठे हुए हैं। मैं उनका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ कि एनएच 104, जिसके बारे में अभी पूर्व में माननीय सदस्या भी बोल रही थीं, कि एनएच 104, चकिया से सीतामढ़ी सुरसंड होते हुए नेपाल तक जाती है। अयोध्या से जनकपुर धाम जोड़ने वाली रोड़ के बीच में एनएच 104 को लिया गया है, परन्तु एनएच 104 का तीन साल पहले टेंडर हुआ। ठेकेदार काम छोड़कर चला गया और इन तीन सालों में इसका न री-टेंडर हुआ, न काम शुरू हो पाया और आज उस रोड़ की स्थिति यह है कि वह इतनी जर्जर है कि उस रोड़ को एनएच कहना, एनएच की बेइज्जती है।

सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी ने संकल्प लिया है कि जितने भी पुराने काम हैं, जितनी भी अटकी हुई राजमार्ग परियोजनाएं हैं, वे 100 दिनों में पूरी होंगी। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि 100 दिनों की इस परियोजना में एनएच 77, एनएच 104 को भी सम्मिलित किया जाए। इन दोनों परियोजनाओं को भी प्राथमिकता देकर एनएच 104 का निर्माण करवाया जाए और एनएच 77 का जो अधूरा कार्य छूटा हुआ है, उसे पूरा कराया जाए।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री का ध्यान एक छोटे से पुल की ओर दिलाना चाहता हूँ। आज, अगर आप सीतामढ़ी से मोतिहारी, पूर्वी चम्पारण जाना चाहें तो 160 किलोमीटर की दूरी है। अगर अदौरी खोरी पाकर पर एक पुल बन जाता है तो सीतामढ़ी से मोतिहारी की दूरी 60 किलोमीटर हो जाएगी।

माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि ऐसा होने से 100 किलोमीटर कम हो जाएंगे, जिससे हैवी ट्रैफिक कम होने के अलावा लोगों के टाइम और प्यूल की बचत होगी। मैं एक और बात कहना चाहता हूँ कि एनएच 77 जो हाजीपुर से मुजफ्फरपुर फोर लेन बना, लेकिन मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी अभी तक टू लेन है, उसे फोर लेन बनवाया जाए। दूसरी चीज मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपने जो एनएच 527 सी स्वीकृत किया है, वह अभी कागजों पर है, वह जल्दी धरातल पर नजर आए। हम लोगों की गाड़ी के लिए आप फास्ट टैग दे रहे हैं, परन्तु बिहार के किसी भी टोल प्लाजा पर आपका फास्ट टैग काम नहीं कर रहा। उस फास्ट टैग को आप जल्द चालू कराएं।

महोदय, अंत में एक लाइन कहकर मैं अपनी बात को समाप्त करना चाहता हूँ कि अभी हमारे क्षेत्र में बाढ़ आई हुई है। नेपाल के पानी से पूरे सीतामढ़ी की सड़कें, एनएच 77 और एनएच 104 की सड़के बुरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गई हैं। अभी पानी घटना शुरू होते ही यदि उसे रीस्टोर नहीं किया गया तो सीतामढ़ी के ब्लॉकों का एनएच के थ्रू जिला या जिले से बाहर जाने का आवागमन भी नहीं हो पाएगा। अतः मैं एक बार पुनः आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मेरा जिला-सीतामढ़ी, जो सीता जी की जन्म स्थली है, जो अयोध्या से कम स्थान नहीं रखता, उस पर आपकी विशेष निगाह, विशेष ध्यान हो। मुझे इस बजट के पक्ष में बोलने के लिए आपने समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्रीमती रीती पाठक (सीधी) : धन्यवाद, सभापति महोदय । आज मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांगों की चर्चा पर अपनी बात रखना चाह रही हूँ । आदरणीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व और वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी के मार्गदर्शन में देश के भविष्य को सुरक्षित करने हेतु जो बजट प्रस्तुत किया गया है, उस बजट हेतु मैं आदरणीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी और हमारे राज्य मंत्री आदरणीय जनरल वी.के. सिंह जी को हृदय से बधाई देती हूँ ।

सभापति जी, शिक्षा, स्वास्थ्य और परिवहन किसी भी क्षेत्र के विकास का महत्वपूर्ण पैमाना हैं और यदि सड़क की बात करें तो देश की अर्थव्यवस्था को मजबूत करने में इसका विशेष और महत्वपूर्ण योगदान होता है । 83 हजार 16 करोड़ रुपये के इस बजट के बारे में और मुख्य रूप से मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग के विषय के बिन्दुओं के बारे में कुछ बात कहूँ तो मैंने और हम सभी ने देखा है ।

मैंने और हम सभी ने इसमें देखा है । जब इस सदन में सभी ने इस विषय पर चर्चा की और अपनी-अपनी बातों को रखा है । आज हमारे देश की अर्थव्यवस्था को मजबूत बनाने में इस मंत्रालय और इस बजट का महत्वपूर्ण योगदान रहा है । इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण हेतु पर्याप्त राशि की व्यवस्था की गई है । जो राष्ट्रीय राजमार्ग खराब हो चुके हैं, इस बजट में उनके रख-रखाव के लिए भी व्यवस्था की गई है । इसमें प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के तहत प्रतिदिन 130 से 135 किलोमीटर सड़क का निर्माण करवाने की व्यवस्था की गई है । उसके लिए राशि सुरक्षित की गई है । यदि मैं भारतमाला योजना की बात करूँ, तो वर्ष 2022 तक 35,000 किलोमीटर तक के राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण करवाने का प्रावधान इस बजट में रखा गया है । सागरमाला योजना के अंतर्गत तटीय क्षेत्रों में बंदरगाहों के आसपास सड़क निर्माण की व्यवस्था भी रखी गई है । हम सब जानते हैं कि इस बजट में विशेष विकास की व्यवस्था की गई है ।

सभापति महोदय, मैं आपसे इतना कहना चाहूँगी कि इस बजट में जिस तरह से नार्थ ईस्ट और उसकी कनेक्टिविटी के लिए चिंता की गई है, मैं उसके लिए आपके माध्यम से मंत्री जी को

हृदय से बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ। अगर मैं अपनी व्यक्तिगत बात करूँ, तो मेरा 14 वर्ष का समय नार्थ ईस्ट में बीता है। वहां पर मैंने देखा है कि जब आधे घंटे के सफर की बात आती है, तो उसमें निश्चित रूप से एक से डेढ़ गुना का समय लगता है। जब वहां की सड़कें खराब हो जाती हैं, तब देखा जाता है कि तीन से चार गुना का समय लगता है। अगर इस विषय पर हमारी सरकार और आदरणीय गडकरी जी विशेष पहल कर रहे हैं, तो मैं इसके लिए आपको हृदय से बधाई और धन्यवाद देना चाहती हूँ।

सभापति महोदय, मैं एक और बात व्यक्तिगत रूप से साझा करना चाहती हूँ कि मेरा संसदीय क्षेत्र सीधी कहलाता है। अगर सीधी संसदीय क्षेत्र को कनेक्टिविटी की दृष्टि से देखा जाए, तो वह विहीन नजर आता है। वहां रेलवे भी नहीं है। अगर राष्ट्रीय राजमार्ग कहें, तो पहले यहां पर एनएच-75 हुआ करता था, जिसका नाम बदलकर अब एनएच-39 हो गया है। जब हम रीवा से सिंगरौली तक का सफर वर्ष 2014 के पहले तय करते थे, तो मुझे याद है कि उस सफर को तय करने के लिए आठ से नौ घंटे का समय लगता था। लेकिन जब वर्ष 2014 में हमारे संवेदनशील प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार बनी और नितिन गडकरी जी ने इस मंत्रालय का प्रभार संभाला, तो हमें एक विशेष सौगात प्राप्त हुई थी। रीवा से सीधी तक आने के बीचोबीच एक पुल हुआ करता था, जिसको हम सब कुलदाह पुल के नाम से जानते थे। लेकिन इस पुल का नाम कुलदाह पुल के बजाय, इसका नाम दुर्घटना वाला पुल कर दिया गया था, क्योंकि कई बार कई बड़ी-बड़ी दुर्घटनाएं इस पुल पर हुई थीं। इस पुल की स्थिति यह थी कि जब बरसात के मौसम में इस पुल पर पानी भर जाया करता था, तब उस पानी को नीचे उतरने में तीन से चार दिन का समय लग जाया करता था। काफी संकरा पुल होने के कारण इस पुल पर कई सारी दुर्घटनाएं होती थीं और इसका मार्ग भी अवरुद्ध हो जाता था, जिसके कारण हमें कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ता था। मैं आदरणीय गडकरी जी को धन्यवाद देती हूँ कि इन्होंने इस विषय का संज्ञान लिया और संज्ञान लेने के साथ ही रीवा से सीधी तक के रोड़ का निर्माण कराने में गति प्रदान की है और साथ ही उन्होंने इस पुल का भी निर्माण कराया, जो हमारे लिए एक स्वप्न की तरह था। मैं इस

बजट पर देश के विकास के परिणाम को देखती हूँ। यह निश्चित रूप से बहुत ही अच्छा बजट है और हम सबके लिए भविष्य का निर्धारण करने वाला बजट है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय, मुझे अपनी बात रख लेने दीजिए, यह बहुत ही आवश्यक बात है। मेरे लिए देश का बजट तो आवश्यक है, लेकिन मेरे लिए अपने क्षेत्र का विषय भी बहुत आवश्यक है।...(व्यवधान) महोदय, एक मिनट का समय और दे दीजिए। मुझे अपनी बात रख लेने दीजिए। मैं यह दुखी मन से जरूर कह रह रही हूँ कि पिछले दो हफ्तों से सीधी से सिंगरौली तक के आवागमन का मार्ग अवरुद्ध है। मैंने पहले भी इस विषय को आदरणीय मंत्री जी के संज्ञान में लाने की कोशिश की है। मैं आपके माध्यम से यह निवेदन करना चाहती हूँ कि इस विषय को अत्यंत गंभीरता के साथ संज्ञान में लिया जाए। यह जो रोड़ है, यह करीब दस साल से निर्माणाधीन है। मैं आपसे यह कहना चाहती हूँ कि वहां पर हम सबको विशेष तकलीफों का सामना करना पड़ रहा है। कई बड़े-बड़े गड्डे हो गए हैं, आए दिन कई सारी दुर्घटनाएं होती हैं। सिंगरौली एक इंड्रस्ट्रियल एरिया है, वहां पर विकास के कार्य रुके हुए हैं।

इसलिए मैं आपसे यह कहना चाहती हूँ कि पुल के निर्माण के लिए आदरणीय मंत्री जी को यह सदन शीघ्र निर्देशित करे। सीआरएफ का फंड, जो हमारे छोट-छोटे कामों के लिए चिन्हित था, उसे सीआरआईएफ कर दिया गया है। यह सिर्फ नाम ही परिवर्तन नहीं हुआ है, बल्कि इसमें काम भी परिवर्तित हुआ है। मैं निवेदन करना चाहती हूँ, चूंकि वित्त मंत्रालय में इसको समावेश कर दिया गया है, तो इसलिए अगर इसको वापस कर देंगे तो हम सभी सांसदों के कई बड़े काम हो सकते हैं। ऐसी संभावनाएं बनेंगी।

मैं अंत में केवल इतना ही कहना चाहती हूँ कि इन्हीं अपेक्षाओं के साथ देश के विकास में भविष्य का निर्धारण करने वाले इस बजट के लिए मैं हृदय से बधाई देते हुए सड़क एवं परिवहन मंत्रालय को शुभकामनाएं देती हूँ।

धन्यवाद।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM) : Thank you very much Mr. Chairman, Sir, for giving this opportunity to speak on Demand No.83, that is the Demand pertaining to the Ministry of Road Transport and Highways.

First of all, I would like to place it on record the wonderful and the exemplary work done by the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari in building up the road infrastructure. It was widely accepted by all in the country. Even in the 16th Lok Sabha also, we had all appreciated the wonderful and the exemplary work done by the hon. Minister.

The annual Budget presented by the hon. Finance Minister aspires to have a three trillion dollar economy by 2019 and five trillion dollar economy by 2025. In order to achieve this three trillion dollar economy, the country has to achieve an economic growth of 11.11 per cent. If we want to achieve five trillion dollar economy by 2025, the similar figure will have to be achieved. In order to achieve this economic growth, minimum 200 billion is required for the infrastructural investment. This is the vision which is being envisaged in the Economic Survey of 2019.

At present, India is spending only \$100 billion to \$110 billion in infrastructure development. It means there is a deficit of around \$ 90 billion per annum. That being the statistical data elucidated in the Economic Survey, I would like to know from the hon. Minister, especially the hon. Road Transport Minister, how is he going to achieve the economic growth as envisaged in the Budget for the year 2019-20.

Coming to Demand No.83, all the hon. Members have stated that roads are part of an integrated multi-model system of transport which provides crucial links to airports, railway stations, ports, and other logistical hubs. Road infrastructure acts as a catalyst in the economic growth of our country. Road infrastructure is playing a pivotal role in building up the economy in a better way.

One of the major constraints in making investment in the road sector is the non-availability of funds. That is the main problem which the country is facing. We have to depend on the private investment. Irrespective of our political differences with the Government, we all support the road infrastructure development. Private investment can be attracted and the entire House supports it, irrespective of having political differences. Even if fund is available with the Government, due to lengthy processes involved in the acquisition of land, payment of compensation to the beneficiaries, environmental concerns, and the cost overrun due to the delays in the implementation of the project, we are not able to achieve the goal. This problem has to be addressed by the Government. I am not going into the details of what is to be done, for what the hon. Minister and his Ministry is doing is really appreciable. In my opening remarks, I had no hesitation in admiring or accepting the remarkable work done by the hon. Minister and his Ministry.

Sir, I would like to flag two issues. One is the issue regarding the Central Road Fund. The CRF is amended by the Finance Act of 2018. Hon. Minister, General (Retd.) V. K. Singh has already replied to my query - when I was in

the Chair- that by the Finance Act of 2018, the Central Road Fund has been changed to the Central Road and Infrastructure Fund, that is, CRIF. Now, the CRF has become the CRIF. This is a major source of budgetary support to the highway sector. But the Budget outlay for the scheme of States' finances from the CRIF is less than that of the previous year.

Sir, if you go to the Budget Estimates, the Budget Estimates for the year 2018-19 was Rs. 7,891 crore. In the year 2019-20, it has come down to Rs. 7,308 crore. That means it is a loss, or a deficit, or a shortfall of approximately Rs. 500 crore as far as the CRIF is concerned. You may kindly see that in this Financial Year, in the Budget, there is a new proposal by which you are imposing an infrastructure cess each by one rupee a litre on petrol and diesel. You are enhancing or imposing an infrastructure cess each by one rupee per litre on petrol or diesel. In the CRIF, as far as the highways are concerned ...*(Interruptions)* No, no, I am looking at the hon. Minister and at the same time, I am addressing the Chair. ...*(Interruptions)* You are imposing a levy. The CRIF Budget outlay, which is being decreased and declined by approximately Rs. 500 crore, has to be looked into.

Through you, I would like to bring another issue to the kind attention of the whole House regarding the role of the hon. Members of Parliament, especially the hon. Members of the Lok Sabha. Yesterday also, I had the bitter experience. The hon. Ministers are coming and inaugurating the projects which comes under CRF. The hon. Members of Parliament have no role. The PWD Minister of the particular State is saying that the MPs have no role in the

allocation of funds. They have nothing to do with that. These are all being done by the State Governments. This is the Central Fund and it is being administered by the Government of India. I do admit that the administrative sanction and the technical sanction is being given by the State Governments, but what is the role of the hon. Member of Parliament. The hon. Member of Parliament is a mere spectator as far as the Central Road Fund is concerned. That has to be changed. The hon. MP concerned should be taken into confidence in selecting the roads in their particular constituency or in their particular district. Then, what is the meaning of a representative of the people? If there is a political tiff or opposition, then the hon. MP concerned is not even informed regarding the inauguration of the project or regarding the commencement of the project. This is situation prevailing. So, I suggest the hon. Minister to kindly do something regarding this issue. Kindly issue some guidelines. Some guidelines or strict norms have to be complied with regarding selection of roads.

Finally, I come to my constituency. I would like to talk about the Kollam bypass, which was inaugurated by the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi Ji in the month of January, 2019. It is a two-lane road that has to be developed as a four-lane road so as to avoid accidents. Now, there are a number of accidents which are taking place. Within six months, about seven persons have already died in road accidents. There is no service road. Nothing is there.

So, I urge upon the Government to immediately take initiatives so as to build the National Highway Kollam Bypass as a four-lane road so as to avoid the accidents and to make the road more efficient and in an effective manner.

With these words, I conclude. Thank you very much, Sir.

SHRI TOKHEHO YEPTHOMI (NAGALAND): Thank you, hon. Chairperson, Sir, for allowing me to participate in the discussion regarding the Demands for Grants under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2019-20.

Hon. Chairperson, on behalf of my State and the people of Nagaland, I would like to thank the hon. Minister, Shri Nitin Jairam Gadkari Ji for having a concern for the people of Nagaland, especially in the road sector.

Hon. Chairperson, Sir, on 3rd of November, 2015, the hon. Minister Gadkari Ji laid the foundation stone at Chumukeidma to start a road construction between Dimapur and Kohima.

Hon. Chairperson, Sir, way back in the year 2003, hon. Prime Minister, late Shri Vajpayee Ji, visited Nagaland. When he landed at Dimapur, weather was so bad and he could not go to Kohima. The security personnel and all the agencies asked him not to proceed to Kohima by road.

20.00 hrs

But the late hon. Prime Minister said that since he has come to visit Nagaland he will go even by road and he reached Kohima late in the evening. While staying in Nagaland for three days he committed to give four lane road from Dimapur to Kohima. But it took 12 years to start the construction of this road. In 2015, hon. Minister, Shri Nitin Gadkari ji laid the foundation stone for construction of this road. The construction started in 2016 and the time stipulated for completion of this four-lane road was three years.

...(Interruptions)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): महोदय, इस विषय पर काफी माननीय सदस्य बोलने वाले हैं, अगर सदन की सहमति हो तो सदन का समय दो घंटे और बढ़ा दिया जाए।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, it is 8 o'clock and I have a long list of speakers to speak on the Demand for Grant relating to the Ministry of Road Transport and Highways. If the House agrees, the time may be extended by another two hours.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

SHRI TOKHEHO YEPTHOMI : The construction work was given to two contractors – one was ECI and another was Gayatri. The ECI was given two packages. Gayatri has been given one package. Under the ECI contractors they have black-topped at four places in four locations. But potholes have developed in those locations. This incident has been reported to the concerned Ministry. Even before the road has been completed if the black topping of the road is developing potholes, then it is understood that the construction of the road is not as per specifications. So, I would like to draw the attention of the hon. Minister and also the Ministry of Road Transport and Highways to kindly look into the quality of the four-lane construction of the road from Dimapur to Kohima.

20.02 hrs

(Shri A. Raja *in the Chair*)

Sir, another road, National Highway No. 702 from Mokukchung to Phek had been taken over by the Ministry of Road Transport six years back. That road was under Defence and the road was called the General Staff Road. After

this National Highway 702 was taken over by the Road Transport Ministry, till today there has been no maintenance of the road and the people of three districts have been facing hardship in travelling. Now, it is not even possible for heavy vehicles to ply on that road. I would like to, therefore, draw the attention of the hon. Minister and the concerned Department to kindly at least provide funds for maintenance of that National Highway No. 702.

Sir, the State of Nagaland is bordering Myanmar and there are three trade centres, namely Avakhu in Phek district, Pangsa in Tuengsang district and Longwa in Mon district. On the side of Myanmar road construction is going on and it is about to reach those trade centres. But the National Highway from Kohima to Melori and to the trade centre has not been taken up so far. I, therefore, would like to draw the attention of the hon. Minister and the Department to kindly complete all the formalities and expedite the construction of the road at least to connect the trade centre with India and Myanmar.

My last point is this. When roads are taken over as National Highways, specially in my district, road maintenance is given on a lumpsum amount. But I think road maintenance must be given on the basis of the length of the road. If road maintenance is given only on a lumpsum basis, I think it will be very difficult for the Department to continue to maintain the roads. Therefore, I would request the Department to kindly give the maintenance charges depending upon the length of that particular Highway.

With these few words, I thank you, Sir, and I support the Demand for the Grant, No. 83.

***श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली):** मुझे केंद्रीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग बजट के अनुदान की मांग पर अपने विचार प्रस्तुत करता हूँ ।

हमारी सरकार का जोर अब इंफ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाने पर है । भारतमाला परियोजना के जरिए देश के हर गांव तक पक्की सड़क पहुंचायी जा रही हैं और नेशनल हाइवे का निर्माण कर रहे हैं । प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत ग्रीन टेक्नॉलजी के इस्तेमाल से 30 हजार किलोमीटर लंबी सड़कें बनाई जा चुकी हैं । जिससे परिवहन की लागत में कमी आई है । "भारतमाला परियोजना" के तहत 2022 तक लगभग 35 हजार किलोमीटर नेशनल हाइवे का निर्माण तथा अपग्रेड किया जाएगा प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तीसरे चरण में 80,250 करोड़ रुपये की लागत से 1.25 लाख कि.मी. सड़कों को अगले पांच सालों में अपग्रेड किया जाएगा ।

मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेली में चल रही परियोजना ऊना-धारी-बगसरा-अमरेली-बाबरा-जसदन से चोटीला तक राष्ट्रीय राजमार्ग प्रस्तावित है जिसकी कुल लम्बाई 280 KM है ।

ऊना-धारी-बगसरा-अमरेली-बाबरा-जसदन से चोटीला राजमार्ग ऊना से चोटीला गिर सोमनाथ, अमरेली, राजकोट और सुरेन्द्रनगर जिलों से होकर गुजर रही है और बहुत सारे पर्यटन स्थल तथा धार्मिक मंदिर इस राजमार्ग के रास्ते में पड़ते हैं जिसके वजह से इस राजमार्ग में आने वाले पर्यटकों की संख्या अत्यधिक रहती है ।

ज्ञात हो की माननीय प्रधानमंत्री जी ने दिनांक 7 मार्च 2017 को गुजरात में एक सार्वजनिक समारोह में मंच से इस मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने हेतु घोषणा भी कर चुके हैं और गुजरात सरकार द्वारा भारत सरकार के सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के सचिव को पुनः विचार के लिए प्रस्ताव भेजा गया है ।

* Speech was laid on the Table.

अतः मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण मार्ग है और इसके महत्व को देखते हुए उक्त मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने की कृपा करें ।

मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि महुआ-सावरकुंडला-अमरेली-बगसरा-वाडिया-जैतपुर राष्ट्रीय राजमार्ग एन.एच. 351 के नाम से प्रस्तावित है, जिसकी कुल लम्बाई 181 KM है । इस एन.एच. के निर्माण कार्य हेतु अनुमानित बजट 1502 करोड़ रुपये का प्रस्ताव स्वीकृत किया गया है । इस राजमार्ग का सर्वे तथा डी.पी.आर. भी तैयार हो चुका है । इस राजमार्ग के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण करके इसे निविदा प्रक्रिया में लाने की आवश्यकता है ।

अतः मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ की उक्त परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण कर इसे निविदा प्रक्रिया में लाने के लिए कोष का आवंटन किया जाये ताकि जल्द से जल्द इस परियोजना का कार्य प्रारंभ किया जा सके ।

नागेसरी-खांभा-सावरकुंडला-लिलिया-लाठी-ढसा तक राष्ट्रीय राजमार्ग प्रस्तावित है, जिसकी कुल लम्बाई 160 कि.मी. है । इस एन.एच. के निर्माण कार्य हेतु अनुमानित लागत 1120 करोड़ रुपये प्रस्तावित है । इस एन.एच. के निर्माण कार्य की प्रगति ना के बराबर है । इसके लिए ना ही अभी तक भूमि का अधिग्रहण हो पाया है और ना ही कोई निर्माण कार्य चल रहा है ।

इस राजमार्ग को लेकर वहां के निवासी बहुत ज्यादा आशान्वित है क्योंकि इस मार्ग के निर्माण के साथ ही क्षेत्र के लोगों का आवागमन बहुत सरल हो जायेगा ।

इस मार्ग का सर्वे तथा डी.पी.आर. तैयार कर मंजूरी के लिए मंत्रालय को भेज दिया गया है । सर्वेक्षण और जांच को अंतिम रूप देने के बाद इस राजमार्ग के निर्माण प्रक्रिया को आगे बढ़ाया जा सकता है ।

अतः मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करते हुए मांग करता हूँ कि इस विषय को अपने संज्ञान में लेकर इसे राजमार्ग का रूप देने हेतु जल्द से जल्द मंजूरी प्रदान किया जाय ताकि इस राजमार्ग के निर्माण कार्य के लिए निविदा प्रक्रिया में तेजी लाया जा सकी ।

जिस तरह इंसानी शरीर में धमनियाँ कार्य करती हैं, शरीर के हर हिस्से में महत्वपूर्ण अवयवों का संचालन करती हैं उसी प्रकार भारतीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग इस देश के विकास के लिए निरंतर कार्य करते हुए सेवा के उत्कृष्ट कीर्तिमान स्थापित कर रही हैं, अंत में मैं भारतीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग के समस्त कर्मचारियों का धन्यवाद करता हूँ तथा सड़क परिवहन एवं राजमार्ग के विकास की गति को बरकरार रखते हुए माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के विकसित भारत के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए दिन-रात मेहनत करने वाले श्री नितिन गडकरी जी का भी हृदय से अभिनन्दन करता हूँ । इस महत्वपूर्ण विषय पर मुझे अपने विचार रखने का अवसर दिया उसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ । धन्यवाद ।

SHRI NITESH GANGA DEB (SAMBALPUR) : Sir, I thank you for giving me the time to speak on the Demand for Grant pertaining to the Ministry of Road Transport and Highways in this august House.

Firstly, I will talk about my constituency and State and then, I will go ahead with the Budget. I have been elected to this august House from Sambalpur Parliamentary Constituency which is located in the western part of Odisha. Western Odisha has always been neglected but thanks to our Government and our Minister, Shri Nitin Gadkari, some work has been going on.

The hon. Minister has laid the foundation stone on 21st July, 2017 for the four laning of Sambalpur – Teleibani on NH-53 and Teleibani – Keonjhar on NH-49. I was privileged to be part of that programme as I was an MLA then.

There is a public demand for underbridges in these Highways with hospitals and schools are on one side and villages on the other side. Through you Sir, I would like to request the hon. Minister to construct underbridges as they would not cost much. I am not asking for an overbridge or a flyover. Underbridges are a public demand. Hence, it should be taken care of by the hon. Minister.

The progress of projects are going on at a snail's pace. As the contractors are not repairing and maintaining these NHs, it is resulting in a lot of accidents claiming innocent lives.

Also, the work on Sambalpur-Angul on NH-53 and Angul-Cuttack on NH-55 should be expedited. There are some more new projects in my constituency. A new NH should be taken up on Sambalpur-Khariamal via Lykera. Then there is a demand for a new NH on Bolangir-Dhantari linking Odisha and Chhattisgarh. One more demand for a new NH is there on Junagarh-Badiamal Chowk-Raipur.

The General Budget, 2019-20 is a growth-oriented Budget as well as a fillip to the infrastructural development of the country. The allocation of Rs. 1,64,448 crore is the highest budgetary allocation to the Ministry of Road Transport and Highways as compared to the previous years. The year 2018-19 was declared by the Ministry of Road Transport and Highways as the year of construction.

India has a road network of about 59.98 lakh kilometres as on 31st March, 2017 with rural roads constituting 70.65 per cent while the National Highways constituting only 1.94 per cent.

As you know, India is a country of villages. If each and every village is connected with good roads, then the standard of living of the people living in the villages will improve.

A good and all-weather road work will give a 'multiplier effect' in the growth of the economy. A farmer, an artisan, a weaver or a fisherman can easily reach in nearby towns and cities to sell their products at a better price if there are good roads and better connectivity.

Under the Bharatmala Pariyojana, the Ministry of Road Transport and Highways has identified 26,200 kilometres of stretches for development as economic corridors, 8,000 kilometres as inter-corridors, 7,500 kilometres of feeder routes, 5,300 kilometres as border and international connectivity roads, 4,100 kilometres as coastal and port connectivity roads, 1,900 kilometres of express ways, and has identified National Corridor Efficiency Improvement project by development of ring roads in around 28 cities, and development of 35 number of Multimodal Logistic Parks.

Sir, it is under the leadership of an efficient and competent Minister, Shri Nitin Gadkariji that the road construction work of our country has gone up from 12 kilometres per day in 2014-15 to 30 kilometres per day in the year 2018-19.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI NITESH GANGA DEB : Sir, please give me two more minutes.

This increase in the pace of construction was achieved by introducing proactive policy, mechanism for Inter-Ministerial coordination, innovative project financing, both public and private funding, streamlining land acquisition processes etc.

Investment worth Rs. 1,58,839 crore have been financed from the budgetary support, Internal and External Budgetary Resources, that is IEBR and private sector investment. The budgetary support accounted for 48 per cent of investment while the IEBR accounted for 38 per cent. The remaining 14 per cent were financed by private investments.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI NITESH GANGA DEB : Sir, I will conclude in two minutes.

The Cabinet Committee on Economic Affairs, that is CCEA, has approved investments worth Rs. 6,92,324 crore for Phase – I of Bharatmala Pariyojana and other ongoing projects during its meeting held on 24th October, 2017.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI NITESH GANGA DEB : This includes development of 9,000 kilometres length of economic corridors, about 6,000 kilometres length of inter corridors and feeder roads, about 5000 kilometres length of National Corridors Efficiency Improvement, about 2,000 kilometres length of border and international connectivity, about 2,000 kilometres length of coastal and port connectivity roads, about 800 kilometres length of expressways and the balance length of about 10,000 kilometres of roads under National Highway Development Programme. The main aim is to improve the speed of the traffic flow on key corridors by providing uniform four-lane roads between two identified points.

It is under the dynamic leadership of the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi, our country has been consistently moving upwards and creating new records in agricultural production, industrial growth, trade and commerce, science and technology, and satellite and moon mission. India now plays an important role in international diplomacy and on multilateral platform.

I take this opportunity to thank you for giving me time to speak. I support the Demand for Grant under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2019-20.

*** SHRI KARADI SANGANNA AMARAPPA (KOPPAL)** : I wish to draw the kind attention of Hon'ble Minister and congratulate him for sanctioning some of the major work in the last Government in my constituency as: NH 50 Kushtagi flyover and 80% of the work has been completed: NH 63, four lines express highway from Bellari to Hubi via koppal: Bhanpur to Geddinkeri cross work and work is going on: Sindhnur city limit for 6 Km with the budget of 70 crore: Takkalkoti-singheri, ten meter road at NH 150 with the budget of 96 crore.

I wish to continue the same journey for granting the work into this year also, and I would like to submit some of the pending work as mentioned.

Regarding the alignment of NH from Ginigera-Gangavathi-Manvi-Sindhanur-Kalmal-Raichur length 161.560 Km in the state of Karnataka has been approved in principal.

Consultancy services for feasibility study, detailed project report, survey and land plan for upgradation of State Highway to National Highway by adopting lidar or similar technology from Naragund – Belavanki-Gajendragad-Kushtagi-Tavarkere-Singhanur on NH 150 A in the state of Karnataka.

Consultancy services for feasibility study cum DPR survey and preparation of land plan by adopting lidar or similar technology for the road from Koppal-Belagatti-Munargi-Bagewadi-Gudgeri-Shiggaon in the state of Karnataka on EPC mode.

* Speech was Laid on the Table

Approval of variation proposal of Koppal city limits work from Km 248/300 to 255/160 on NH 63 Ankola-Gooty section in the state of Karnataka.

Providing service road to Halavarthi village of Koppal district at chainage 262+100 and 263+980 on NH 63 between Koppal and Hosapete stretch in Karnataka.

Tender process for the stretch comes under Bharatmala project (A) Koppal – Metgal: final DPR submitted and 3d is in progress. (B) Hospet – Sindhanur: DPR under progress.

Bypass for the Sindhnoor city at NH 150.

Sindhanur City Bridge for widening of 4 lane.

I shall be very grateful if the hon'ble Minister would look into all these matters personally, and do the needful for the sanction of these jobs for the betterment of the people of Koppal Karnataka.

श्री गिरीश चन्द्र (नगीना): माननीय सभापति जी, आपने मुझे सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूँ कि हमारे राजमार्ग पर जो टोल प्लाजा लगे हैं, वहां पर आवागमन के लिए जितनी भी लेन बनी हुई हैं, टोल प्लाजा के कर्मचारी आधी लेन को बंद कर देते हैं और आधी लेन को चालू रखते हैं, जिसकी वजह से वहां पर जाम लगता है। उस जाम में कभी-कभी यात्रियों को परेशानी होती है और कभी-कभी उस जाम में एम्बुलेंस फंस जाती है। एम्बुलेंस के फंसने के बाद उसमें जो मरीज होते हैं, वे अपनी मौत और जिंदगी से जूझते हैं। उस जाम के कारण कभी-कभी मरीज की मृत्यु भी हो जाती है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि वहां जो कंपनीज लगी हुई हैं, उनको निर्देशित करें कि आवागमन के लिए जितनी भी लेन हैं, वे सारी लेन चालू रहनी चाहिए और यातायात प्रभावित नहीं होना चाहिए। वहां पर जाम न लगे, ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से अपने संसदीय क्षेत्र नगीना के बारे में माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि एक सड़क, जो उत्तराखंड जसपुर से होकर स्योहारा, नूरपुर, चाँदपुर, दतियाना, हस्तिनापुर होते हुए दिल्ली को जोड़ने का काम करती है। जैसे ही उत्तराखंड से, जसपुर से हम लोग स्योहारा की तरफ चलेंगे तो बीच में रामगंगा बहती है। उस रामगंगा के किनारे पुल बन गया है, सड़क भी है। पिछले साल जब बाढ़ आई थी, तब नदी के किनारे से पुल के दोनों तरफ सड़क कट गई और पानी का बहाव गाँव की तरफ चला गया और गाँव जलमग्न हो गए।

मैं आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहता हूँ कि वहाँ पर पत्थर बॉर्डर लगाकर ऐसी मजबूत सड़क का निर्माण किया जाए, जिसके कारण फिर दोबारा सड़क कटकर गाँव जलमग्न न हो जाएं और वे बच जाएं। मैं यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि स्योहारा में जो रेलवे क्रासिंग है, वहां पर ओवर ब्रिज बनाया जाए। इसके कारण वहां पर लोगों को काफी परेशानी होती है। वहां ओवर ब्रिज बन जाएगा, तो यातायात ठीक हो जाएगा, इसलिए वहां पर ब्रिज बनवाने का काम करें।

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी अनुरोध करना चाहूंगा कि आरएसएम धामपुर चौराहे से नहतौर और बिजनौर को जो मार्ग जा रहा है, उस मार्ग का चौड़ीकरण और सौंदर्यीकरण किया जाए। मैं यह मांग अपने संसदीय क्षेत्र के लिए माननीय मंत्री जी से करना चाहता हूँ। माननीय सभापति जी के माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि जिस गति से राष्ट्रीय मार्गों का निर्माण हो रहा है, उसी गति से राजमार्गों में दुर्घटनाएं भी बढ़ती जा रही हैं। उन राजमार्गों पर दुर्घटनाएं न हों, ऐसी व्यवस्था हो। उन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए समस्त गाड़ियों की स्पीड गवर्निंग अनिवार्य रूप से लागू करनी चाहिए। स्पीड गवर्निंग होगी, स्पीड निर्धारित हो जाएगी, तो उससे वहां पर दुर्घटनाएं भी कम होंगी।

जिन कंपनियों के टेंडर हो जाते हैं, राजमार्गों के निर्माण में काम करने वाली कंपनियां बहुतायत में समय का ध्यान न रखते हुए कार्य करती हैं। इससे प्रोजेक्ट लेट हो जाते हैं और जनता को भी परेशानी होती है। प्रोजेक्ट लेट न हों और जनता को परेशानी न हो, इसके लिए कंपनियों को निर्देशित किया जाए कि वे समय पर अपना काम पूरा करके राजमार्ग को बनाने का काम करें।

***SHRIMATI LOCKET CHATTERJEE (HOOGHLY)** : I would like to congratulate Shri Nitin Gadkari ji for the phenomenal work done by the Ministry of Road Transport and Highways of India. The vision and dream of the united India is being fulfilled by projects like Bharat Mala and Sagar Mala. The ministry not only launched new and ambitious projects but also was able to revive long pending projects worth Rs 3.85 lakh crores. The road construction per day has reached 30 km which is a huge increase from the previous Government. My Government's focus is to build a New India and the ministry is working hard to ensure that the New India gets the best infrastructure that it deserves.

The Bharatmala Pariyojna is one of the most important projects which aims to connect 550 districts in the country through national highway linkages. It is an umbrella program that aims to optimize and increase efficiency of freight and passenger movements in the country by bridging all the gaps. The development of Economic Corridors, Inter Corridors and Feeder Routes, National Corridor Efficiency Improvement, Border and International connectivity roads, Coastal and Port connectivity roads and Green-field expressways are steps towards the same. I am very sure this project will help us realise those dreams.

The ministry is also working towards improving the waterways infrastructure in order to reduce the pressure on road and rail transportation.

* Speech was Laid on the Table

The ministry has taken many steps to ensure inland transportation of freight and passenger through waterways help us in achieving so. Even in my state the ministry is working on developing multi model terminals are being developed in various parts of the country including Haldia in West Bengal. These will help to bring down the cost and pressure on existing transporting mediums available in the country.

Through Pradhan Mantri Gramin Sadak Yojna we are trying to ensure that the rural connectivity develops further. This will not only help us in connecting the villages but will also help us to bring forward the farmers of those villages. This will give them opportunity to connect them to unexplored markets and help in realising the vision of doubling their income by 2022.

We are not only focused towards infrastructure, but we are also committed towards doing it in a sustainable way. The Ministry is doing its best to ensure minimum damage to the environment. Adopting and developing eco friendly ways to construct plastic roadways is an initiative towards the same. We are not stopping there; the ministry plans to plant around 125 crore trees along the roadways to achieve the same. This will help us to negate the effects of construction and build a better and greener India for generations to come.

श्रीमती संध्या राय (भिंड) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ।

मैं अपनी सरकार, माननीय मंत्री जी को भी अच्छे बजट के लिए बहुत-बहुत बधाई देती हूँ। पूरे देश के प्रदेशों को बेहतर रोड़ मिले, उसके लिए उन्होंने बहुत अच्छा कार्य किया है। अगर हम मध्य प्रदेश की बात करें, तो पहले जब हम ग्वालियर से भोपाल जाते थे, तो सोचने से ही ऐसा लगने लगता था कि क्या करें? इस सफर में घंटों का समय लगता था। अगर हम सुबह निकलते थे तो रात हो जाती थी, लेकिन आज ग्वालियर से शिवपुरी, गुना, ब्यावरा होते हुए भोपाल पहुँचना बहुत ही आसान हो गया है और ग्वालियर से डबरा, दतिया होते हुए झाँसी जाना बहुत आसान हुआ है।

केंद्र सरकार ने देश के 43 नये राजमार्गों सहित श्योपुर-मुरैना-भिंड को जोड़ने वाला नया राजमार्ग भी घोषित किया था। यह योजना चम्बल एक्सप्रेस के नाम से थी, अगर इस राजमार्ग का निर्माण होता है तो वर्तमान में जो इसकी दूरी 276 किलोमीटर की है, वह घटकर 185 किलोमीटर रह जाएगी। इस मार्ग के बनने से गोरस, पोरसा, अटेर जैसे कस्बे सीधे तौर पर मुख्यधारा में जुड़ जाएंगे। पर्यटन केंद्रों के रूप में अटेर किला सहित रास्ते में आने वाले अन्य ऐतिहासिक स्थलों के विकसित होने की संभावना बढ़ेगी। चंबल अंचल के बीहड़ क्षेत्र को उपयोग में लेकर औद्योगिक क्षेत्र को विकसित करने के काम में लाया जा सकता है। इससे बेरोजगार युवाओं को रोजगार के नये अवसर प्रदान हो सकेंगे।

दूसरा, श्योपुर से भिंड तक तीन स्टेट हाइवे मिलाकर 310 किलोमीटर का नेशनल हाइवे केंद्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग जल्द से जल्द बनाया जाए। यह चंबल सम्भाग का नया नेशनल हाइवे होगा, जो कि श्योपुर से गोरस, श्यामपुर के बाद मुरैना के सबलगढ़ होते हुए मुरैना बैरियर चौराहे पर यह हाइवे नेशनल हाइवे क्रमांक 3 को क्रॉस करेगा। इसके बाद यह हाइवे अंबाह, पोरसा से होता हुआ अटेर और फिर भिंड पहुंचेगा। यहां पर यह रास्ता इटावा हाईवे से जुड़

जाएगा, इसकी कुल लंबाई 310 किलोमीटर है। नेशनल हाईवे घोषित होने के बाद इस सड़क के किनारे पड़ने वाले कस्बों का भी आर्थिक विकास होगा। इससे आसपास के गांव के बेरोजगार युवाओं के लिए रोजगार की संभावनाएं बढ़ेंगी। गांवों से लगातार पलायन हो रहा है उसकी संभावनाएं कम होंगी।

मैं निवेदन करूंगी कि मेरे क्षेत्र की जो रोड़ है वह उससे जुड़ जाए, हमारी आरोली रोड़ शिवचरण सिंह के पुरा से बीजासेन, जहां माता का मंदिर हैं, वहां हजारों की संख्या में भक्तजन आते हैं। ऐसे ही पांच किलोमीटर रोड़ का निर्माण हो, क्वारी नदी पर एक पुल का निर्माण हो, घोरका से आंलो लगभग पांच किलोमीटर रोड़, मौ मेहगांव रोड़ से कोहार विरगंवा होते हुए वरासों, मेहरा अमायन से कसेरुआ पांच किलोमीटर रोड़ तक, मेहरा रोड़ निबसाई खेरा पांच किलोमीटर, पतलीखरी से भारोली भुसावली होते हुए गौरई रौन तक, लावन, नामीगांव, बरासों कनाथर होते हुए रोड़ बने, जो तीन विधान सभाओं को जोड़ने का काम करता है, अटेर-मेहगांव-गोहद भी तीन विधान सभाओं को जोड़ने का काम करेगी।

ऐसे कई गांव हैं जो प्रधान मंत्री रोड़ से वंचित रह गए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगी कि ऐसे गांव जहां की रोड़ टूटी हुई है वह भी उस रोड़ से जुड़े। आपने मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं और माननीय मंत्री जी को भी बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं।

श्री इंद्रा हांग सुब्बा (सिक्किम) : सभापति महोदय, मैं मिनिस्ट्री ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट एंड हाईवे मिनिस्ट्री 2019-20 के बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं ऐसे राज्य को रिप्रेजेंट करता हूँ जो नार्थ ईस्टर्न स्टेट में से एक है। यह छोटा राज्य सिक्किम दार्जिलिंग के पास है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को एक सुझाव देना चाहता हूँ। इस राज्य की पूरी इकोनॉमी टूरिज्म पर डिपेन्डेंट है। टूरिज्म से जितना रेवेन्यू स्टेट को आता है, वह ट्रांसपोर्टेशन और हाईवे पर डिपेन्ड करता है। आज तक सिक्किम को भारत के बाकी राज्यों से जोड़ने के लिए केवल एक राज्य मार्ग नं-10 है। अगर वह राज्य मार्ग बंद हो जाए तो सिक्किम के लिए बहुत मुश्किल पैदा हो जाती है। सिक्किम ऐसा राज्य है, जहां पांच महीने से ज्यादा मानसून रहता है। वहां ज्यादा बारिश होने की वजह से बहुत ही लैंडस्लाइड्स होता है, इसकी वजह से एनएच-10 मानसून के समय ज्यादातर बंद रहता है। अभी भी मल्टीपल लैंडस्लाइड्स की वजह से एनएच-10 बंद होने से ट्रांसपोर्टेशन में बहुत ही तकलीफ झेलनी पड़ती है। अगर भारत में ट्रांसपोर्टेशन देखेंगे तो 60 परसेंट गुड्स ट्रांसपोर्टेशन और 85 परसेंट पैसेंजर्स ट्रैफिक रोड के माध्यम से होता है लेकिन सिक्किम ऐसा राज्य है जहां 100 परसेंट गुड्स और 100 परसेंट ट्रैफिक ट्रांसपोर्टेशन रोड के माध्यम से होता है। वहां रेल नहीं है, एक ही हवाई अड्डा है जो मौसम की वजह से अभी बंद पड़ा हुआ है।

मैं मंत्रालय से रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ कि 2015-16 में एक अल्टरनेटिव राजमार्ग के लिए नोटिफाई किया गया था। बंगाल से गंगटोक तक 242 किलोमीटर का एक हाईवे सैक्शन किया गया था उसे जल्द से जल्द कम्पलीट किया जाए। इससे अगर एक हाईवे बंद भी हो जाए तो दूसरे हाईवे के माध्यम से सिक्किम का ट्रांसपोर्टेशन ईजी हो जाएगा और सिक्किम के लोगों को सुविधा मिल मिलेगी। सिक्किम ऐसा राज्य है जहां तीन देशों का बार्डर शेयर होता है। इनमें सबसे सेंसिटिव बॉर्डर चीन का है। सिक्किम न्यूज में था जब डोकलाम में भारत और चीन के बीच स्टैंडऑफ हुआ था। चीन बार्डर की तरफ जाने का राजमार्ग भी बहुत पैथेटिक कंडीशन में है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से इस कंडीशन को ठीक करवाने का निवेदन करता हूँ। यह हाईवे, नॉर्थ सिक्किम से चीन बॉर्डर तक जाता है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि

इसके अलावा जितने भी हाईवे बॉर्डर्स तक जाते हैं, उनकी कंडीशन ठीक करवाएं, यह भारत की सिक्योरिटी के लिए बहुत बड़ा कदम होगा। धन्यवाद।

श्रीमती जसकौर मीना (दौसा) : माननीय सभापति जी, मैं शायद आज 13वीं लोकसभा के बाद 17वीं लोकसभा में सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत अनुदान मांगों पर बोलने के लिए खड़ी हुई हूँ। मैं सर्वसम्मति से, मन से कहना चाहती हूँ और धन्यवाद देना चाहती हूँ कि सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्री के रूप में माननीय मंत्री जी करिश्माई कार्य कर रहे हैं। उनकी शैली इतनी प्रशंसनीय है कि शायद उनकी प्रशंसा पूरे सदन में सभी पार्टियां कर रही हैं और पूरा देश कर रहा है।

देश के प्रत्येक राज्य में बहुत मजबूती और गुणवत्ता से भरपूर राष्ट्रीय राजमार्ग तथा लिंक मार्ग बन रहे हैं। ये मार्ग बहुत तीव्रता से बन रहे हैं। इनको बनाने की गति भी बहुत तीव्र है। 50 वर्ष तक जिस पार्टी ने अधिकांश राज किया, उस समय हम गांव के लोग सोचते रहते थे कि सड़कों का विस्तार या काली सड़कें हम भी देखें क्योंकि तब गांव के लोगों को काली सड़कें नसीब नहीं थीं। उस समय एक महान कवि ने कुछ कहा था, मैं उनके शब्द दोहराना चाहूंगी –

अटका कहां स्वराज्य, बोल दिल्ली तू क्या कहती है,

तू रानी बन गई, वेदना जनता क्यों सहती है?

यह भाव उस समय गांव की जनता के मन में था। मैं इसी के साथ एक बात और कहूंगी कि कहां अटका हुआ था स्वराज्य–

मखमल के पर्दों के बाहर, फूलों के उस पार,

ज्यों का त्यों ही खड़ा हुआ था, गांव में मरघट का संसार।

बंधुओ, आप सभी सदस्यगणों ने, माननीय सदस्यों ने सड़क, परिवहन मंत्री जी की तारीफ तो की लेकिन उसके साथ अपने क्षेत्र के दुखड़े भी रोए हैं।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूँ, भारत की आत्मा गांव में बसती है, यह अहसास माननीय वित्त मंत्री जी ने कराया और सुनाया। हम गांधी जी के इस सपने को साकार करने के लक्ष्य की तरफ बढ़ रहे हैं। इसी लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए माननीय मंत्री जी ने भारत माला परियोजना 30,000 किलोमीटर की सुविधा के लिए निश्चित की है। मैं सोचती हूँ कि इसका

कार्य क्षेत्र गांवों में अधिक होना चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि जिस तरह से सड़कों के विस्तार के लिए अगले पांच वर्षों का लक्ष्य भारी रकम से रखा है, इस लक्ष्य में गांव के क्षेत्रों की सड़कें पूरी तरह से माकूल और सही होनी चाहिए।

माननीय अटल बिहारी जी के समय हम इस सदन में बैठे थे, तब पहली बार प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना का उद्घाटन हुआ था, समावेश हुआ था। इस कारण ही आज 3,000-5,000 तक की आबादी के गांवों में काली सड़कें दिखने लगी हैं। इन सड़कों के निर्माण की योजना में पांच वर्षों तक वही कांट्रेक्टर्स रख-रखाव करेगा, यह तय हुआ था। मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहती हूँ कि ये सड़कें आज भी रख-रखाव के लिए मुंह देख रही हैं।

इनके रख-रखाव की स्थिति उतनी सुन्दर और स्वच्छ नहीं है, जो होनी चाहिए। माननीय मंत्री जी मेरे संसदीय क्षेत्र में भारतमाला परियोजना के अंतर्गत अंतर गलियारों को जोड़ने के लिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी। एक मेंहदीपुर-बालाजी गलियारा, जहां देश के कोने-कोने से दर्शनार्थी आते हैं। मेंहदीपुर-बालाजी, सिकराय से लाल सोट वाया पिपलाज माता, अगर इनको जोड़ेंगे तो निस्संदेह ये कॉरिडोर हमारे लिए बहुत उपयोगी होगा। माननीय सभापति जी आप मेरे साथ रहे हैं, इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगी कि आप मेरी बात को पूरा होने दें।

जो दिल्ली-मुम्बई रोड़ निकली है, यह हमारे देश के इतिहास में स्वर्णिम अक्षरों में लिखी जाने वाली बहुत बड़ी परियोजना है। यह परियोजना मेरे पूरे दौसा संसदीय क्षेत्र से होकर निकली है। मैं मंत्री जी की सराहना करूंगी, साथ ही हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री जी जिन्होंने ऐसी कल्पना की है कि हम दिल्ली से मुम्बई की 1250 कि.मी. की यात्रा केवल 12 घंटे में पूरी करें। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र भांडारेज के पास एक फ्लाईओवर बनेगा जो आगरा-जयपुर मार्ग के ऊपर से निकलेगा। ... (व्यवधान) यहां आबादी वाली भूमि का अधिग्रहण होगा। जो भूमि अधिग्रहण होगी, उसका उचित मूल्य आज भी नसीब नहीं हो रहा है। इसके लिए बराबर झगड़े चल रहे हैं। भवन के संबंध में मैं आपसे कहना चाहती हूँ कि यदि भवन का 20 प्रतिशत भाग टूट जाता है तो मुआवजा

नहीं मिलता। मेरा कहना है कि यदि किसी का 20 प्रतिशत भाग टूट गया तो क्या वह टूटे हुए घर के अंदर रह सकता है?

माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से कहना चाहूंगी कि यदि किसी का घर 10, 20 या 30 प्रतिशत भी टूटता है तो उस घर का पूरा मुआवजा उनको मिलना चाहिए। यदि पूरी जमीन इस तरह से अधिग्रहण होगी और पक्के मकान इस तरह से टूटेंगे तो निस्संदेह उसका उचित मुआवजा उनको मिलना चाहिए।

इसके साथ ही मैं कहना चाहूंगी कि सड़क सुरक्षा अधिनियम के अंतर्गत एक ट्रामा सेंटर मेरे संसदीय क्षेत्र में बनना चाहिए, क्योंकि जब पूरा रोड़ मेरे क्षेत्र से निकला है तो एक ट्रामा सेंटर लाल सोट बस्ती में बनना चाहिए जो सेंटर प्वाइंट पर है ताकि सुरक्षा की पूरी व्यवस्था हो सके।
धन्यवाद।

SHRI P. RAVEENDRANATH KUMAR (THENI) : Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on behalf of AIADMK Party, hon. Chief Minister and Deputy Chief Minister of Tamil Nadu. I welcome and support the Demand for Grant under the control of the Ministry of Road Transport and Highways. I also congratulate the hon. Minister of Road Transport and Highways, Shri Nitin Gadkari *ji* for declaring 2018-19 as the 'Year of Construction' and for the effective steps taken by the Ministry of Road Transport and Highways to expand and upgrade the network of the National Highways in the country. As a result of this, road construction grew at 30 kilometres per day in 2018-19 as compared to 12 kilometres per day in 2014-15.

It is pertinent to mention here that the first and foremost major policy decision was taken by the former Prime Minister of India, Shri Atal Bihari Vajpayee *ji* to widen the National Highways, having a network of 7,142 kilometres, connecting Srinagar to Kanyakumari after 50 years of Independence. Now, our hon. Prime Minister Shri Narendra Modi *ji's* Government is taking more innovative steps to increase the road length infrastructure in India.

India has a road network of about 59.03 kilometres. If we see the last five years of the Government, we can understand that the Government has made huge investments in the road sector with the total investment increasing more than three times from Rs. 51,914 crore in 2014-15 to Rs. 1,58,839 crore in 2018-19.

I assure you, Sir, that the Tamil Nadu Government will certainly support the NHAI in overcoming the hurdles in the implementation of the projects.

I appreciate the Ministry of Road Transport and Highways for taking a decision to sanction road safety works on State roads with an earmarked allocation of 10 per cent of funds allocated to the State roads under the Central Road Fund.

Our Tamil Nadu Government has already sent a proposal to this Ministry to lay 586.70 kilometres of road and bridges during 2019-20, with an estimated cost of Rs. 3,500 crore requesting nodal approval from the Central Government duly declaring the following State Highways as National Highways – Kallakurichi – Thiruvannamalai Road, Palani – Dharapuram Road, Arcot – Dindivanam Road, Vallioor- Thiruchendur Road.

In my Constituency, Theni, I also request to replace four level crossing on NH49 extension, that is, Theni, Bodi, Usilampatti and Chekkanoorani. So, I urge the Government to take necessary actions in this regard.

With these words, I conclude my speech, supporting the Demand for Grant for the Ministry of Road Transport and Highways and I am wishing you for a successful completion of all projects, duly overcoming the challenges and ensuring sufficient investments for sustainable road safety and highways development in our country.

Thank you.

***श्री हाजी फजलुर रहमान (सहारनपुर) :** मैं अपने लोकसभा क्षेत्र सहारनपुर की सड़कों की समस्याओं को रखना चाहता हूँ । दिल्ली-शामली-सहारनपुर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 709 का निर्माण जल्दी पूर्ण कराया जाये ताकि सहारनपुर से राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली का सफर आसान हो जाये इस सड़क की घोषणा पहले भी 2010 में हो चुकी थी तथा 2012 में भी इसके निर्माण की घोषणा हुयी थी लेकिन कार्य अभी तक पूरा नहीं हो सका है । इस राष्ट्रीय राजमार्ग पर सहारनपुर जनपद का हिस्सा पिछले 10 साल में बना और उखड़ा है लगभग 98 करोड़ की लागत से ये सड़क 7 बार बन चुकी है और आज तक पूरी नहीं हुयी है । माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गड़करी व उत्तर प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री श्री अदित्यानाथ योगी जी ने 11 सितम्बर 2018 को इस राजमार्ग का उद्घाटन किया था परन्तु कहीं भूमि अधिग्रहण व कहीं अन्य रुकावटों के कारण इस राजमार्ग के निर्माण में देरी हो रही है इस राजमार्ग का निर्माण अतिशीघ्र पूरा किया जाना अति आवश्यक है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 344 रूडकी-पंचकुला मार्ग पर सहारनपुर महानगर में प्रवेश करने से पहले नौगजा पीर के पास नागदेव नदी के ऊपर वर्ष 1885 में निर्मित पुल जर्जर अवस्था में पहुँच गया है तथा इस पुल की मियाद भी समाप्त हो चुकी है पुल संकरा होने के कारण हर समय जाम लगा रहता है तथा हायर सेंटर रेफर किये गए मरीज भी जाम में फंस जाते हैं जिससे कई बार मरीजों की जान भी चली जाती है इस पुल के द्वारा ही हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, पंजाब व जम्मू कश्मीर के लोग उत्तराखंड के देहरादून व हरिद्वार एवं केदारनाथ धाम तथा बद्रीनाथ धाम की यात्रा करते हैं । अतः इस पुल का निर्माण किया जाना जरूरी है ।

* Speech was laid on the Table.

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : सर, आप एक-दो मिनट का ज्यादा समय देना, मैं जल्दी ही अपना भाषण पूरा कर लूंगा।

महोदय, सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की डिमांड ऑफ़ ग्रांट्स पर आपने बोलने का अवसर दिया उसके लिए आपका बहुत-बहुत आभार व धन्यवाद।

यह बात सही है सड़क परिवहन इस देश का बहुत बड़ा मंत्रालय है। महोदय, निश्चित रूप से किसी जिले, राज्य या देश की सड़कों की स्थिति से वहां के इलाके और स्थिति का पता लग जाता है, वहां के विकास का पता लगता है। मैं पूर्व प्रधान मंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को धन्यवाद देता हूं, जिन्होंने देश के प्रत्येक गांव को सड़कों से जोड़ने की योजना बनाई और वह योजना यह थी कि जो गांव किसी भी तरफ से सड़क से नहीं जुड़ता हो, तो सबसे पहले उसे जोड़ा जाए। उसके बाद 1000, 500 और 250 की आबादी तक इसको रखा। यह बहुत बड़ा परिवर्तन इस देश में हुआ। मैं अटल बिहारी वाजपेयी जी को धन्यवाद दूंगा। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री गडकरी जी ने कुछ दिन पहले यह कहा था कि 15 लाख करोड़ का निवेश इस विभाग में करने का विचार है साथ ही आगामी 100 दिनों में सड़क परियोजनाओं के लंबित लक्ष्य पूर्ण कर लिए जाएंगे। निश्चित तौर पर मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार में एक से बढ़कर एक कदम भविष्य में उठाये जाएंगे। विश्व में भारत सबसे बड़ा सड़कों का नेटवर्क है, जिसकी लंबाई 47 लाख किलोमीटर है, इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, एन.एच. एक्सप्रेस, राज्य राजमार्ग, जिला सड़कें एम.डी.आर., पी.डब्ल्यू.डी. सड़कें, प्रोजेक्ट सड़कें शामिल हैं। भारत में 60 प्रतिशत से अधिक वस्तुओं को ले जाने के लिए सड़कों का इस्तेमाल किया जाता है और 85 प्रतिशत यात्री परिवहन के लिए भी सड़कों का इस्तेमाल करते हैं। इससे साफ जाहिर है कि सड़कों पर हमारी निर्भरता कितनी है।

सभापति महोदय, आज गांव, ढाणी से लेकर शहरों तक की सड़कों का विस्तार करके देश की सड़कें अच्छी बनें, इस लक्ष्य को लेकर देश के पूर्व प्रधान मंत्री ने इसकी शुरुआत की थी। मैं गडकरी जी को धन्यवाद देता हूं, जिन्होंने देश में मोदी जी के नेतृत्व में सड़कों का जाल बिछा

दिया, जिससे इस देश के लोगों को बहुत फायदा मिला। यह बात सही है कि तेज और समावेशी विकास के वादों के साथ एन.डी.ए. की सरकार दोबारा सत्ता में आई और देश के आधारभूत ढांचे को मजबूत करने के लिए 100 ट्रिलियन रुपये निवेश करने का एलान किया। इसमें सबसे ज्यादा जोर इस देश के महानगरों में सड़कों और मेट्रो का जाल बिछाने और रेल नेटवर्क को दुरुस्त करने पर है। यह बात साबित करती है कि नरेन्द्र मोदी जी का विजन कितना बड़ा है, जो देश को नई ऊंचाइयों पर ले जाएगा।

सभापति महोदय, इस बजट में प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत तीन चरण में 80 हजार 250 करोड़ रुपये की लागत से 1.25 लाख किलोमीटर सड़कों को उन्नत बनाने की बात हुई, जो सड़कों के क्षेत्र विस्तार में बहुत बड़ा कदम है। बजट में कहा गया कि राष्ट्रीय राजमार्ग ग्रिड का निर्माण होगा जो देश के अलग-अलग हिस्सों को आपस में जोड़ेगा। यह बहुत बड़ा कदम होगा।

प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हुए सड़कों के विकास और कार्यों का एक उदाहरण देना चाहूंगा कि सड़क क्षेत्र के तेजी से होते विकास को ध्यान में रखते हुए भारतीय रिजर्व बैंक ने अपनी वार्षिक रिपोर्ट वर्ष 2016-17 में राजमार्ग ढांचागत विकास क्षेत्र की सराहना करते हुए कहा कि इसकी लागत और समय में 1.5 बिलियन रुपये कमी आई है और प्रतिदिन अतिरिक्त सड़क निर्माण सहित राजमार्ग परियोजनाओं के आवंटन और निर्माण कार्य सबसे अधिक हुए हैं। वर्ष 2017 में कई प्रमुख कार्य हुए। यह वर्ष इंजीनियरिंग चमत्कार का रहा और असम में धोला सादिया पुल और जम्मू कश्मीर में चैनानी नाशरी टनल दूरदराज के क्षेत्रों को जोड़ने के लिए खोले गए, जिससे उस क्षेत्र के सामाजिक आर्थिक विकास का मार्ग प्रशस्त हुआ। सुरक्षित और सुविधाजनक यातायात सुनिश्चित कराने के लिए मंत्रालय ने सेतु भारतम योजना के तहत आर.ओ.बी., आर.यू.बी. द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों में लेवल क्रॉसिंग को बदलने की योजना भी बनाई, जिससे यातायात में लगने वाले जाम से निजात मिलेगी।

सभापति महोदय, बात सड़कों की चल रही है कि सड़क सुरक्षा कैसे हो? निश्चित रूप से पिछले पांच सालों में इस देश में दुर्घटनाओं में जो मौतें हो रही थीं, उनमें कमी आई है। रिपोर्ट के

अनुसार वर्ष 2016 में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में 4.1 प्रतिशत की कमी आई है। सितम्बर, 2017 तक सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में 5.2 प्रतिशत तथा मृतकों की संख्या में 4.4 प्रतिशत की कमी आई है। असम, बिहार, ओडिशा और उत्तर प्रदेश के अतिरिक्त सभी राज्यों में सड़क दुर्घटनाओं में 2 से 10 प्रतिशत की कमी दर्ज की गई है।

दोपहिया वाहनों में एंटी लॉक ब्रेकिंग प्रणाली अनिवार्यता अच्छा कदम है। मेरा सुझाव है कि ग्रामीण राष्ट्रीय राजमार्गों के साथ ग्रामीण क्षेत्र तक की सड़कें, जो हाईवे से जुड़ती हैं, उनको सम्मिलित किया जाए, ताकि संभावित हादसों में कमी आए। इसके लिए बजट जारी किया जाए।

सभापति महोदय, राष्ट्रीय राजमार्गों पर रोड़ जंक्शनों में आईआरसी नॉर्म्स के अनुसार सुधार किया जाए। राष्ट्रीय राजमार्गों पर जो कट है या विकट मोड़ हैं, उनको कम किया जाए। वाहन चालक सड़कों में उलटी दिशा में वाहन चलाते हैं, जिससे हादसे होते हैं, इसलिए सर्विस लेन बना दी जाए, ताकि हादसे कम हों।

शहरी क्षेत्रों में, आबादी वाले क्षेत्रों में जहां-जहां राष्ट्रीय राजमार्ग गुजरते हैं, वहां प्रॉपर लाइटिंग की व्यवस्था की जाए।

मैं अपने क्षेत्र के बारे में दो-तीन सुझाव देना चाहता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र, नागौर में मुंडवा में, से मेड़ता रोड़ तक राजमार्ग संख्या 39 तक के भाग को डबल लेन बनाया जाए, जो लगभग 60 किलोमीटर है। इसी रोड़ पर स्थित मेड़ता रोड़ व मुंडवा रेलवे फाटक पर ओवर ब्रिज बनाए जाएं ताकि जिला मुख्यालय नागौर से मेड़ता रोड़, जो पश्चिमी राजस्थान के बड़े रेलवे जंक्शनों में से एक है, वहां तक जुड़ाव हो जाए।

स्टेट हाईवे 39 पर ही स्थित गागुडा गांव से गोटन तक लगभग 25 किलोमीटर तथा इसी सड़क पर रुण गांव से जोधपुर जिले के आसोप तक लगभग 25 किलोमीटर सड़क को डबल लेन बनाई जाए। गोटन नागौर जिले का बड़ा औद्योगिक कस्बा है। साथ ही आसोप जोधपुर जिले का सबसे बड़ा कस्बा है, वहां व्यवसायिक मंडी है।

फलौछी से दुदू तक, जयपुर से जोबनेर-कुचामन-नागौर होते हुए, फलौदी से नागौर-कुचामन-नावा होते हुए, सांभर दुदू तक सैद्धांतिक स्वीकृति माननीय मंत्री जी ने स्वीकृत कर रखी है । परियोजना भारत सरकार के पास लंबित है । इसलिए इस सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाये ताकि स्वीकृति जारी हो सके । इसमें मेरा सुझाव है कि इस सड़क को भाटिपुरा से दुदू तक स्वीकृत किया है, इसे जोबनेर होते हुए जयपुर तक सम्मिलित किया जाये । यह सड़क डिफेन्स उद्देश्य में भी काम आ सकता है और राजस्थान के सबसे बड़े धार्मिक स्थल रामदेवरा से भी जुड़ाव हो सके । ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Now, you please conclude. Your time is up.

श्री हनुमान बेनीवाल : सभापति महोदय, मेरा एक सुझाव है और बाकी मैं लिखित रूप में मंत्री जी को दे दूंगा । गुजरात स्टेट में प्राइवेट वाहन टोल मुक्त हैं और देश के और एक-दो राज्य ऐसे हैं । हम ने राजस्थान में बहुत बड़ा आंदोलन किया कि टोल मुक्त राजस्थान होना चाहिए । उस समय राजस्थान की स्टेट गवर्नमेंट में, भारतीय जनता पार्टी की सरकार थी, स्टेट हाईवे को टोल मुक्त किया था । मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि सारे प्राइवेट वाहन देश में टोलमुक्त होने चाहिए । यह हनुमान बेनिवाल, देश के जवानों और किसानों की तरफ से मांग करता है । मोदी जी का कलेजा इतना बड़ा है कि इनको एक बार यह बात जंच गई तो निश्चित रूप से यह टोल मुक्त होगा । इस गांव की ढाणी-ढाणी के अंदर बिजली पहुंचाई जा सकती है, हर गांव के घर में जल पहुंचाया जा सकता है तो टोल मुक्त देश भी हो सकता है । मैं मांग करता हूं कि टोल मुक्त देश होना चाहिए ।

श्रीमती क्वीन ओझा (गौहाटी): सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करती हूँ कि आपने मुझे इस विकासपरक आम बजट की सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग की अनुदान की मांगों की चर्चा पर बोलने का मौका दिया है।

इस विकासजन्य बजट में माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने देश के आधारभूत ढांचे को मजबूत करने के लिए 100 ट्रिलियन रुपये निवेश करने का ऐलान किया है, जिसका हम हृदय से स्वागत करते हैं। इसके जरिए हमारी सरकार का सबसे ज्यादा जोर सड़कों और मेट्रो का जाल बिछाने पर होगा। वित्त मंत्री जी ने कहा कि भारतमाला के दूसरे चरण में राज्यों को राज्यस्तरीय सड़कों के विकास के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा। राष्ट्रीय गैस ग्रिड, जल ग्रिड, सूचना मार्ग और हवाई अड्डों के विकास के लिए खाका तैयार किया जाएगा। उन्होंने कहा कि चार सालों में गंगा में माल परिवहन में चार गुणा बढ़ोतरी होगी, यह बहुत बड़ी बात है। सीतारमण जी ने कहा कि भारतमाला, सागरमाला और उड़ान जैसी योजनाएं ग्रामीण शहरी क्षेत्र के बीच के अंतर को पाटने का काम कर रही हैं और परिवहन बुनियादी ढांचे में सुधार कर रही हैं। देश में 657 किलोमीटर मेट्रो रेल नेटवर्क परिचालन में आ गया है और 300 किलोमीटर नई मेट्रो लाइन को मंजूरी दी गई है और इलेक्ट्रिक वाहनों में विशेष छूट भी दी गई है। जो परिवहन के हिसाब से एक महत्वपूर्ण कदम है। देश के आधारभूत ढांचे को मजबूत करने के लिए 100 ट्रिलियन रुपये निवेश करने का ऐलान सरकार की विकासपरक नीतियों को लक्ष्य तक पहुंचाने में काफी लाभकारी होगा। सरकार का सबसे ज्यादा जोर सड़कों, मेट्रो का जाल बिछाने, रेल नेटवर्क को दुरुस्त करने पर है, जो देश में अमीर गरीब की खाई को पाटने का काम करेगी, क्योंकि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना चरण-तीन के तहत 80,250 करोड़ रुपये का निवेश होगा, यह बहुत बड़ी बात है। ऐसा पहले कभी नहीं हुआ था। प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना को 80,250 करोड़ रुपये देना सरकार की देश के प्रति विकासजन्य लक्ष्यों को प्राप्त करने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कड़ी के रूप में देखा जाएगा। माननीय वित्त मंत्री जी ने कहा कि प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना चरण-3 के तहत 80,250 करोड़ रुपये की लागत से 1.25 लाख किलोमीटर सड़कों को उन्नत बनाया जाएगा। सरकार

नेशनल हाईवे प्रोग्राम को पुनर्गठित करेगी, ताकि नेशनल हाईवे ग्रिड को उसकी क्षमता के मुताबिक बनाया जा सके। पहले असम में फोर लेन का काम हो रहा था, वह बंद हो गया था। हमारी सरकार आने के बाद वह काम पुनः शुरू हुआ है और यह बहुत बड़ी बात है क्योंकि यहां सड़क बहुत खराब थी। सरकार जिस जमीन को एक्वायर करना चाहती है, उसमें थोड़ी परेशानी आ रही है। मैं समझती हूँ कि अगले साल यह काम भी पूरा हो जाएगा।

*** श्री पी. पी. चौधरी (पाली): "सफर का एक नया सिलसिला बनाना है,**

अब आसमान तलक रस्ता बनाना है।"

इस वाक्य को माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और केन्द्रीय सड़क परिवहन मंत्री श्री नितिन गड़करी जी ने आज सार्थक कर दिया। आज से कुछ वर्ष पूर्व जब पूरे देश को जोड़ना नामुमकिन लग रहा था, माननीय प्रधानमंत्री की दूरदर्शिता ने इस नामुमकिन से लगने वाले कार्य को सिर्फ पूरा ही नहीं किया बल्कि इस देश के शरीर में सड़कों का ऐसा जाल बिछाया जिससे हो कर गुजरते वाहनों ने इस देश की रगों में प्रगति और उन्नति का संचार किया।

मैं हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और सड़क परिवहन मंत्री श्री नितिन गड़करी जी को बधाई देते हुए कहना चाहूंगा कि उन्होंने अटल बिहारी जी के सपने को साकार किया। उनकी दी गई प्रेरणा स्वरूप आज प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना लक्ष्य को इतनी तेजी प्रदान की जा चुकी है कि जो लक्ष्य 2022 के लिए तय किया गया था वे अब समय से तीन वर्ष पूर्व 2019 में ही पूरे होने जा रहे हैं। इस योजना के अन्तर्गत 30000 कि.मि. ग्राम सड़क अब ग्रीन टेक्नोलोजी पर बनेगी जिसमें वेस्ट प्लास्टिक और कोल्ड मिक्स टेक्नोलोजी का इस्तेमाल किया जाएगा। नए भारत में नए लक्ष्य रखे जा रहे हैं और हमारी सरकार सड़कों के विकास से देश के विकास के महत्व को भलीभांति जानती है। हमारी सरकार ने 1.25 लाख कि.मि. सड़क का अपग्रेडेशन लक्ष्य रखा है, जो कि अपने आप में एक महत्वपूर्ण कदम है।

भारत माला परियोजना के चर्चे विश्वभर में किये जा रहे हैं। इसके फेज-1 के 34800 कि.मि. सड़क का निर्माण किया जाएगा। जिसमें 5000 कि.मि. नेशनल कोरिडोर, 9000 कि.मी का इकोनोमिक कोरिडोर, 6000 कि.मी. फीडर कोरिडोर, 2000 कि.मि. का बोडर रोड़ और 2000 कि.मि. का कोस्टल रोड़ के साथ साथ ग्रीन फील्ड एक्सप्रेस वे 800 कि.मि. सम्मिलित है।

* Speech was laid on the Table.

इस परियोजना में 35 लॉजिस्टिक पार्क भी स्थापित करने की योजना है, जिससे देश के उद्योग जगत को आधारभूति सुविधा मिल सकेगी ।

सेतु भारतम् योजना के अन्तर्गत देशभर में 174 नए आर.ओ.बी./आर.यू.बी. बनाने की योजना है जिसमें से 91 स्वीकृत हो चुके हैं और इन्हें जल्द से देश की जनता को समर्पित भी कर दिया जाएगा।

आज करोड़ों देशवासियों की धार्मिक भावना से जुड़े देश चार-धाम महामार्ग विकास परियोजना गंगोत्री, यमनोत्री, केदारनाथ और बद्रीनाथ के लिए 889 कि.मि. का मार्ग का निर्माण किया जा रहा है, जिसकी लागत 12000 करोड़ है । बड़े और तेज लक्ष्य के रूप में इसे मार्च 2020 तक पूरा करने का निर्णय लिया गया है । मुझे पूरी उम्मीद है कि हमारी सरकार इसे भी तय समय से कम में पूरा कर लेगी ।

हमारी सरकार का यह गौरव का विषय है भारत का सबसे बड़ा टनल जोजिला टनल जिसकी लम्बाई 14 कि.मि. है, माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में ही पूर्ण हुई । इसके निर्माण से सभी मौसम में श्रीनगर, जम्मू और लेह का आवागमन निर्बाध रूप से चलता रहेगा । यही नहीं देश के सबसे बड़े पुल का निर्माण भी हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी के कार्यकाल में ही संभव हो सका ।

आज लगभग सभी बड़े शहरों के लिए रिंग रोड़ का सपना भी पूरा होता जा रहा है । मुझे खुशी है कि जोधपुर और जयपुर जैसे शहरों में रिंग रोड़ का निर्माण हो रहा है ।

अकेले नोर्थ इस्टर्न रिजन में 12000 कि.मी. की सड़क का निर्माण किया जाना है जिसकी लागत 1.90 लाख करोड़ है । यह भी अपने आप में एक महत्वपूर्ण कदम है ।

सड़क सुरक्षा के लिए हमारी सरकार ने अनेकों कदम उठाए हैं, लोगों में जागरूकता के साथ-साथ आज सड़कें विश्वस्तरीय होती जा रही हैं । सड़क पर मार्क एवं बोर्ड आदि लगाकर सुरक्षा के सभी कदम उठाए जा रहे हैं । माननीय मंत्री जी ने प्रत्येक जिले में सांसदों की अध्यक्षता में

सड़क सुरक्षा को लेकर समितियों का गठन किया है, जिसमें स्थानीय सड़क सुरक्षा के सभी उपायों पर चर्चा कर दुर्घटना रोकने के सभी कारगर उपायों पर गम्भीरता से कदम उठाए जा रहे हैं ।

सड़क सुरक्षा को लेकर मेरे कुछ सुझाव हैं; अधिकांश दुर्घटनाएँ तेज गति के कारण हुई हैं, मेरा सुझाव है कि सभी गाड़ियों को तेज रफ्तार से चलने से रोकने के लिए डिजिटल यंत्र की सहायत लेनी चाहिए, ताकि वाहनों में लगातार तेज रफ्तार नहीं बनी रह सके । वाहनों की गति निर्धारित की गई है, लेकिन मौसम के अनुसार वाहनों की गति में बदलाव होना आवश्यक है । उदाहरण के तौर पर यदि फोग और बारिश का मौसम हो तो गति सीमा लगभग आधी कर देनी चाहिए; फोग के मौसम में सड़क पर हुई दुर्घटना, जाम आदि की जानकारी एल.ई.डी. डिस्प्ले के माध्यम से दी जानी चाहिए ।

मेरे ससंदीय क्षेत्र से सम्बन्धित कुछ महत्वपूर्ण बिन्दु हैं, जिन पर माननीय मंत्री जी को तत्काल कार्यवाही करने की आवश्यकता है :

साण्डेराव से कोसेलाव व मोकलसर सड़क (एम.डी.आर. 203) किमी 9/0 से 19/0 क्षतिग्रस्त सड़क की चौड़ाई एवं मरम्मत सी.आर.एफ. योजना के अन्तर्गत अतिशीघ्र कराने की आवश्यकता है ।

सोजत शहर को राजमार्ग संख्या 162 ने दो भागों में बांट रखा है । दोनों भागों में आने-जाने के लिए रामार्ग को क्रॉस करना होता है, अभी हाल ही में लगातार हो रही दुर्घटनाओं को देखते हुए राजमार्ग पर कट को स्थाई रूप से बंद कर दिया है, जिससे लोगों को आवागमन के लिए अगली पुलिया तक जाना होता है । इस राजमार्ग पर गंगा पेट्रोल पम्प के पास अण्डर पास निर्माण की मांग काफी लम्बे समय से की जा रही है । अतः इस महत्वपूर्ण कार्य को जल्द ही किया जाना आवश्यक है ।

सुमेरपुर विधानसभा में लगभग 100 कि.मी. ब्यावर पिण्डवाड़ा राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-62 निकलता है । इस राजमार्ग के निर्माण के समय से कई खामिया रखी गयी जिसका खामियाजा अब

जनता को दुर्घटना में जान गवां कर भुगतना पड़ रहा है। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 62 में निम्न त्रुटियां हैं जिनका निवारण जनहित में किया जाना अति आवश्यक है।

सुमेरपुर विधानसभा क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग से प्रवेश का मुख्य रास्ता जाखानगर जाखेड़ा रोड़ से है, जहाँ पर ओवरब्रिज का निर्माण आवश्यक था, क्योंकि बड़ा व्यावसायिक शहर होने से सभी तरह के वाहनों का भारी आवागमन रहता है। ओवरब्रिज नहीं होने से यहाँ सदैव दुर्घटना की संभावना बनी रहती है। अतः जाखानगर प्रवेश द्वार के पास ओवरब्रिज और शहर से गुजरने वाले भाग पर रोड़ लाईट लगाई जाना आवश्यक है, ताकि दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 62 पर सांडेराव बाईपास रोड़ पर तखतगढ़ रोड़ और कोसेलाव रोड़ पर दो ओवरब्रिज का निर्माण किया गया है। इन दोनों ओवरब्रिज के बीच में से एक पुराना रास्ता सांडेराव गांव से निकलता है, जो कि बाईपास बनने से बंद हो गया है। राजमार्ग के दूसरी तरफ गांव की लगभग 70 प्रतिशत कृषि भूमि है, किसानों को अपनी उपज लाने व ले जाने और कृषि कार्यों के लिए भारी वाहन ले जाने के लिए कोई वैकल्पिक रास्ता उपलब्ध नहीं है। मजबूरन किसानों को पैदल रास्ता पार करना होता है और अपने वाहनों के लिए खड्डों से भरे व उबड़-खाबड़ रास्ते का इस्तेमाल करना होता है। जिससे हमेशा दुर्घटना का अंदेशा रहता है। यदि तखतगढ़ ओवरब्रिज और कोसेलाव ओवरब्रिज के बीच दोनों तरफ सर्विस रोड़ का निर्माण हो जाए तो गांव वालों को अपनी कृषि भूमि पर आने जाने में आसानी रहेगी और दुर्घटना से भी बचा जा सकेगा।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-62 पर सिन्दूरु गांव में इंदिरा कॉलोनी पर एक ओवरब्रिज बना हुआ है, लेकिन आज तक इसके दोनों तरफ सर्विस रोड़ नहीं बनाई गई। इस रोड़ के एक तरफ इंदिरा कॉलोनी, स्कूल, गुरुद्वारा, मामाजी का मंदिर, क्रेशर उद्योग, कृषि भूमि स्थित और दूसरी तरफ सर्वोदय नगर, पेट्रोल पम्प, एन जी प्लांट, विद्युत सब स्टेशन, होटल आदि स्थित है। लोगों को रोजमर्रा के कार्यों के लिए एक तरफ से दूसरी तरफ आना पड़ता है, लेकिन सर्विस रोड़ नहीं होने से लोग विपरीत दिशा से रोड़ पार करते हैं जिससे कई दुर्घटना की संभावनाएं रहती हैं। अतः

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या- 8 पर सिन्दरू गांव में इंदिरा कॉलोनी ओवरब्रिज पर सर्विस रोड़ और आबादी क्षेत्र होने से रोड़ लाइट लगाये जाने की आवश्यकता है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या -62 पर सिन्दरू गांव के समीप बांध से निकलने वाले नाले पर एक तरफ तो नया ब्रिज बना दिया और दूसरी तरफ पुराना ब्रिज ही है जो जर्जर अवस्था में है । नये ब्रिज व पुराने ब्रिज की ऊंचाई में अंतर होने से रोड़ क्रासिंग करने वाली गाड़ियां दिखती ही नहीं और हमेशा दुर्घटना होती रहती है । पुराने पुल के स्थान पर नया पुल बनाकर इन दुर्घटनाओं को रोका जा सकता है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 62 पर सिरोही विधानसभा में शिवगंज शहर के चान्दना ओवरब्रिज के एक तरफ शिवगंज शहर है और दूसरी तरफ मेरे लोकसभा क्षेत्र की सुमेरपुर विधानसभा के कानपुरा, सलोदेरिया, बामनेरा, पोयना आदि गांव है । इस ओवर ब्रिज पर सर्विस रोड़ नहीं दिया गया है, जिससे लोगों को भारी परेशानी और असुविधा का सामना करना पड़ता है । इसलिए चान्दना ओवरब्रिज के दोनों तरफ जनहित में सर्विस रोड़ का निर्माण किया जाना अति आवश्यक है ।

इस राजमार्ग पर स्थित सभी गांवों पर यात्रियों को बसों में बैठने के लिए राजमार्ग पर आना पड़ता है । किसी भी गांव के बाहर राजमार्ग पर राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा या एल एंड टी कम्पनी द्वारा बस स्टैंड या छाँव में बैठने की कोई भी व्यवस्था नहीं की गई है जिससे यात्रियों को गर्मी और बरसात में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । इस कारण राजमार्ग पर स्थित गांवों पर बस स्टैंड का निर्माण करवाया जाना अति आवश्यक है ।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के स्तर पर ब्यावर-पाली-पिण्डवाडा खण्ड एन.एच.-14 का कार्य प्रगतिरत होकर समाप्ति की ओर है । यह परियोजना निःसंदेह पश्चिमी राजस्थान के विकास में अहम भूमिका निभायेगी ।

अंत में, मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और सड़क परिवहन मंत्री जी को इस क्रान्तिकारी बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मेरे द्वारा दिये गए सुझावों पर शीघ्रता से ध्यान देते हुए कार्यवाही सुनिश्चित की जाएगी और मैं वर्ष 2019-20 के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूँ।

श्री विजय कुमार हांसदाक (राजमहल): मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं अपने क्षेत्र की बहुत पुरानी मांगों को सदन में रखना चाहता हूँ। साहेबगंज, मनिहारी पुल जिसका शिलान्यास माननीय प्रधान मंत्री जी ने तीन साल पूर्व किया था, उसका अभी कार्य शुरू नहीं हुआ है और चिरकाल से हमारी मांग है कि इस काम को जल्द से जल्द प्रारम्भ कराया जाए, क्योंकि किसी अन्य प्रकार की वहां दिक्कत नहीं है। एनएच-80 हमारे यहां से गुजरता है, जो कि बंगाल, बिहार, झारखंड को जोड़ने वाला मुख्य राजमार्ग है, लेकिन उसकी स्थिति बहुत बदतर है। मैंने पिछली लोक सभा में भी यह मांग रखी थी कि दो-तीन किलोमीटर के पैचेज में काम किया जाता है, जिसकी वजह से उनकी गुणवत्ता में प्रभाव पड़ता है। जब भी कार्य किया जाए, उसे पूरे पैच में कराया जाए, ताकि गुणवत्ता भी बनी रहे। साहेबगंज-दावेनपोर्ट का कार्य जल्द से जल्द करवाया जाए। पाकुड़ गोड्डा को एनएच का दर्जा दे दिया गया है, लेकिन उसका कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं हुआ है। इसके लिए राशि देने की जरूरत है और जल्द से जल्द काम करवाने की जरूरत है। हमारे यहां महरमा-भगईया-मीजाचौकी पीडब्ल्यूडी का रोड़ है, लेकिन यहां बहुत ज्यादा ट्रैफिक है क्योंकि वहां हमारी कोल माइन्स हैं, जिसकी वजह से काफी गाड़ियां आती जाती हैं और उसके अलावा पत्थर खदान का माइन बहुत ज्यादा है। इस रोड़ को पीडब्ल्यूडी से एनएच में लेने की जरूरत है और इसे कहीं न कहीं प्राथमिकता देने की जरूरत है। पाकुड़-बरहरवा हमारे क्षेत्र का मुख्य जिला है, इसे भी एनएच के अंडर लिया जाए, क्योंकि इसमें बहुत सारी बाधाएं हैं। पीएमजीएसवाई को लेकर मैं कहना चाहता हूँ कि कभी-कभी आब्जेक्शन होता है तब सांसदों को प्राथमिकता के लिए चिट्ठी दे दी जाती है। सभी लोग सहमत होंगे कि आफिसर्स जितने क्षेत्र में जाते हैं, उससे ज्यादा हम क्षेत्र में घूमते हैं। हम बेहतर बता पाएंगे कि हमारे क्षेत्र में कौन-सी रोड़ पहले बनना चाहिए और जैसा हमारी तरफ से लिखकर दिया जाता है, उसे पहली प्राथमिकता मिलनी चाहिए। यह बात मंत्री जी के समक्ष रखते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

DR. K.C. PATEL (VALSAD) : Hon. Chairperson, Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grant under the Ministry of Road Transport and Highways. I am thankful to the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji and hon. Ministers, Shri Nitin Gadkari and Shri V.K. Singh.

I come from the State of Gujarat where the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi, was the Chief Minister. मेरा गुजरात फर्स्ट नम्बर का स्टेट बना है, due to development of roads. गुजरात में बहुत अच्छे रोड्स हैं।

भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी प्रधान मंत्री सड़क योजना लाये थे, जिसके कारण हमारे प्रदेश के गाँव भी सड़कों से जुड़ गये हैं। पूर्व मुख्य मंत्री श्रीमती आनन्दीबेन पटेल मुख्य मंत्री ग्राम सड़क योजना लायीं, जिसमें 10 हजार रुपये एलॉट हुए। ग्राम सड़क योजना के तहत वहाँ के एमएलएज के माध्यम से ग्रामीण सड़कों के विकास के लिए 20-20 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया। इससे वहाँ अच्छे रोड्स बने हैं। मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी को प्रणाम करता हूँ क्योंकि इससे गुजरात का विकास हुआ है।

सर, मुझे अपनी बात थोड़ी विस्तार से कहनी है। हमारे यहाँ बड़ोदरा से मुम्बई तक एक्सप्रेस हाइवे पास हो रहा है। इसके अंतर्गत आने वाले नवसारी और बलसाड़ जिले में आम की खेती होती है। हमारे यहाँ अलफांसो आम होता है, जिसे किंग ऑफ मैंगोज़ कहा जाता है। इस एक्सप्रेस हाइवे के गुजरने से वहाँ छह लाख पेड़ कट रहे हैं। बड़ोदरा से भडूच तक के कोस्टल एरिया में एक्सप्रेस हाइवे प्रपोज़ हुआ है। मेरी विनती है कि कोस्टल एरिया से यह रोड़ बनाया जाए।

श्री नितिन गडकरी जी एक विज्ञान वाले व्यक्ति हैं। उन्होंने सूरत से मुम्बई तक सी में टनल बनाकर एक्सप्रेस हाइवे प्रपोज़ किया था। जिस प्रकार से, हांगकांग से मकाऊ तक रोड़ टनल के रूप में बनाया गया है।

मेरा रिक्वेस्ट है कि एक्सप्रेस हाइवे के अल्टरनेटिव दो-तीन रोड्स कोस्टल एरिया में बनाए जाएं। यह नेशनल हाइवे नम्बर 8 और 56 के ऊपर से बनाया जाए। जो कपराड़ा से पेठ तक सीमेंट-कंक्रीट का रोड़ बना है और पेठ से नासिक तक का बनना बाकी है, जिसका काम चल रहा है, उसे जल्दी पूरा कराया जाए।

SHRI SUNIL KUMAR MONDAL (BARDHAMAN PURBA) : Hon. Chairman,
Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on the Demand for Grant
of the Ministry of Road Transport and Highways.

In my constituency, 38 Bardhaman Purba, West Bengal, there is no national highway. But there is a single 120 km. connecting road from Katwa to Gurap *via* Kalna Baichi. But this road being single lane becomes very busy and leads to accidents very frequently. If this single-lane road is converted into a four-lane national highway, then the local people will benefit a lot.

There was a proposal by the National Highway Authority previously to connect Kharagpur with Baharampur National Highway via Bardhaman Katwa. I will be grateful if you let me know the status of the proposal. When will the work start for this?

In National Highway 2, that is NH 2, from Durgapur to Kolkata, there are four toll tax booths. In the evening time, starting from 5 p.m., there is a huge traffic jam which makes normal people suffer a lot. Even Ambulances find it difficult to pass through the area, which sometimes leads to death of patients. The reason behind the traffic jam is that the people who work here lack basic computer knowledge which leads to errors and results in traffic jam.

So, I would request the Minister, through you, to bring out a rule to employ only those people who have completed a certified computer course in order to avoid such a situation in future. Thank you.

***डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़)** :नये भारत के निर्माण में सड़को का अत्यधिक महत्व बढ़ गया है । देश के प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में तथा माननीय श्री नितिन गड़करी जी की सड़को के विकास के प्रति गहरी सोच ने इस कार्य को काफी आगे बढ़ाया है ।

पूर्व प्रधान मंत्री आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के द्वारा स्वर्णिम चतुर्भुज योजना, फोर लेन एक्सप्रेस हाईवे के कार्य को प्रारंभ करके एक नये युग की शुरुआत की गई थी । माननीय गड़करी जी द्वारा आज सिक्स लेन हाईवे, ऐट लेन हाईवे के कार्य को काफी तीव्रगति से पूरे देश में बढ़ाया जा रहा है । आज सड़को की दृष्टि से हम विश्व में अलग पहचान बनाते जा रहे हैं । सड़को के साथ ही वाराणसी से कोलकाता जल मार्ग से कार्गो को एक नयी पहचान प्रदान की गई है । परिवहन भाड़ा इससे काफी कम हो रहा है । सड़क एवं पानी में चलने वाली बस के प्रस्ताव के प्रति गड़करी जी का विजन आने वाले समय में विकास की नई इबारतें लिखने का कार्य करने वाला है ।

देश के ऐतिहासिक, धार्मिक एवं पर्यटन की दृष्टि से महत्व रखने वाले स्थानों को सड़कों से जोड़कर उन स्थानों के महत्व को बढ़ाने से पर्यटकों की संख्या में विस्तार होने के साथ ही राजस्व आय में वृद्धि के साथ ही रोजगार के अवसर भी बढ़ रहे हैं ।

राष्ट्रीय राजमार्ग की संख्या में व्यापक मात्रा में वृद्धि होने से बस एवं ट्रक के ड्राइवर्स को यात्रा के समय में बचत होने के साथ ही टूट फूट एवं डीजल की भी बचत हो रही है । सड़क मार्ग से यात्रा सुगम हो रही है किन्तु देखने में आ रहा है सड़के अच्छी होने से सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में एवं इससे होने वाली मौतों की संख्या बढ़ रही है । अतः राजमार्गों के बीच की बस्तियों के बाहर से बाईपास रोड़ निर्माण से साथ ही बस्तियों के पास सड़क के दोनो ओर फेन्सिंग के कार्य को किया जायेगा तो बीच में सड़क क्रॉस करने वाले लोगों एवं जानवरों की निकासी नहीं होगी तथा दुर्घटनायें भी कम होगी ।

* Speech was laid on the Table.

ट्रामा सेंटर कई स्थानों पर बनाये गये है। अच्छी पहल है किन्तु वहाँ डाक्टरों की समुचित व्यवस्था नहीं होने से तथा ब्लड बैंक की उपलब्धता नहीं होने से कई मरीजों को प्राणों से हाथ धोना पड़ता है। अतः सभी ट्रामा सेंट्रों पर राज्य सरकारों से बातचीत कर चिकित्सा के समुचित प्रबंधों की आवश्यकता है।

कई मार्ग ऐसे है जहाँ वन विभाग की भूमि बीच में आने से एन.ओ.सी. प्राप्त नहीं होने के कारण कई मार्गों का निर्माण या तो लंबी दूरी तय करके बनाया जाता है अथवा लंबित पड़ रहता है जिसमें समय एवं पैसा दोनों की बर्बादी होती है। मेरे संसदीय क्षेत्र में ओरछा से चंद्रपुरा पृथ्वीपुर टीकमगढ़ मार्ग में झांसी ओरछा तिगेला से टीकमगढ़ शाहगढ़ छत्तीसगढ़ एन.एच. 12 ए कार्ययोजना में आ रहा है। इस मार्ग पर ओरछा चंद्रपुरा के बीच में जामनी एवं बेतवा नदी पर राजशाही समय के पुराने पुल हैं जो काफी संकरे हैं तथा पुराने हो चुके हैं जिन्हें जून से अक्टूबर तक सुरक्षा की दृष्टि से बंद कर दिया जाता है घूमकर निवाड़ी होकर जाना पड़ता है असुविधा बढ़ जाती है अतः प्रस्तावित ओरछा टीकमगढ़ शाहगढ़ छत्तीसगढ़ राष्ट्रीय राजमार्ग को पुराने मार्ग पर ही वन विभाग की एन.ओ.सी दिलाकर नये पुलो का निर्माण कराया जाये ताकि भगवान रामराजा के दर्शन को घूमकर नहीं जाना पड़े तथा इस मार्ग के निर्माण के समय ही सड़को के दोनों तरफ वर्तमान की भाँति वृक्षारोपण कराया जाये ताकि शीतलता यथावत रहे तथा प्राकृतिक सौन्दर्य भी बना रहे।

झांसी खजुराहो फोर लेन एक्सप्रेस हाईवे के निर्माण कार्य के लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूँ तथा माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि इसकी गतिशीलता बढ़वाकर समय सीमा में यह कार्य पूर्ण हो तथा बसावटों के पास बाईपास भी बनवाये जाये एवं छतरपुर तक के पूर्व मार्ग को भी राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अपने पास ही रखकर रखरखाव करता रहें क्योंकि छतरपुर से बाहर बाईपास तो बन जायेगा किंतु छतरपुर से सागर-नागपुर-इंदौर मार्ग जुड़ने के कारण इस मार्ग का महत्व काफी अधिक है।

देश के सभी राष्ट्रीय राजमार्गों के दोनों तरफ फलदार वृक्षों का रोपण किया जाये जो छाया देने के साथ ही पर्यावरण को संतुलित करने में भी मदद करेंगे इसके साथ ही मैं सड़क भूतल परिवहन मंत्रालय की अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ ।

***श्री कनकमल कटारा (बांसवाड़ा):** मान्यवर, सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग की अनुदान माँगों के समर्थन में बोलने का समय नहीं मिलने से मैं अपने संसदीय क्षेत्र की माँगों को टेबल कर रहा हूँ। स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें।

(1) स्वरूप रूपगंज-सोम-खेरवाड़ा-देवल-डूंगरपुर सागवाड़ा-गढ़ी बांसवाड़ा-रतलाम (मध्य प्रदेश) स्वीकृत राममार्ग के कार्य में गति प्रदान कर पूर्ण कराने के लिए माननीय सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्री जी से निवेदन कर रहा हूँ।

(2) पाटीया मोड़-पादरदी बड़ी-सरोदा-सागवाड़ा नर्सरी मोड़ स्वीकृत सड़क का कार्य बन्द पड़ा है, जो माननीय परिवहन व राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी जी द्वारा स्वीकृत किया गया है, को पूर्ण कराने की कृपा करें।

(3) बेणेश्वरधाम उदयपुर संभाग-वागड़ क्षेत्र का प्रसिद्ध धार्मिक स्थान है, जो सोम-माही, जाखम नदी के पानी के कारण धाम पर नहीं जा सकते हैं। पुलिया छोटी होने से मानसून ऋतु में आने-जाने में बहुत परेशानी है। पाँच से सात दिन तक टापू में बीच में ही दर्शनार्थी रह जाते हैं। वहां वन-वे, ऊँची पुलिया एवं सड़क की आवश्यकता है। इसके लिए बड़ी राशि की ज़रूरत है। इसका सर्वे राजस्थान सरकार या केन्द्र से कराकर स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें।

* Speech was laid on the Table.

DR. RAJDEEP ROY (SILCHAR): Mr. Chairman, Sir, thank you. I stand here to support the Demand for Grant for the Ministry of Road Transport and Highways placed in the Budget 2019-20 by Shrimati Nirmala Sitharaman ji.

I come from Silchar in the North-East. It is bordering Bangladesh and if you go a further distance of 180 kms. we are on Moreh border which is in Indo-Myanmar border. The roads and the highways of North-East have started seeing development in the last few years. Only after Shri Nitin Gadkari took over as the Minister of Road Transport and Highways under the visionary leadership of Shri Narendra Modi ji that we are seeing development.

The cries and the clamour of the people of the North-East were hardly felt by the people who were sitting in Delhi for a long time. It was only after Atal ji, who led a very historic Government for six years – he started the Ministry of DoNER – that the people of North-East started feeling at ease with other parts of the country as far as development issues were concerned. Development has now become *sarva vyapi, sarva sparshi and sarva samaveshi*. This is why the people of North-East today are very happy because of the development schemes that have been introduced by Shri Narendra Modi ji's Government.

21.00 hrs

Mr. Chairman, Sir, I would just like to draw your attention to the work that the Ministry has been doing for the last three years. During the last three years, in the State of Assam, roads of 10,199 kilometres was sanctioned out of which the work of 10,153 kilometres has been completed. The sanctioned

amount was Rs.9,171 crore, out of which almost Rs.8,500 crore has been utilised for the development of road under PMGSY.

Today, most the villages of Assam are connected by good roads and people have no hesitation in travelling to cities for the issues relating to health, education and others. I will be failing in my duty if I do not bring to the notice of Parliament the issues with which I am concerned.

Mr. Chairman, Sir, I come from Silchar which is a land-locked area. We are surrounded by hills on 270 degree. On one side, there is Lushai hills of Mizoram. There is Manipur hills in the Eastern side. There is North Cachar Hills which we have to cross to come to Guwahati. There is Khasi Jaintia Hills connecting to Meghalaya.

There was an international rally which took place in 2013. ...*(Interruptions)*. Sir, please give me one minute.

I need to explain it. It is a serious issue. That rally was started from Kolkata and it was called BCIM - Bangladesh, China, India, Myanmar - rally. It was an international rally. The rally travelled through Bangladesh, came to Agartala, then Silchar and from there, it went to Moreh which is in Manipur border. Then it went into the Hunan province of China which is also a land-locked province.

If we can utilise our influence with the Government of Bangladesh and start two-lane expressway connecting Kolkata and Agartala, it will open up the floodgates of development because if that road is developed from Moreh border in Manipur, we may have two roads. One road will go upto the Hunan

province of China. The other road will go to Myanmar and upto Thailand. Sir, you can imagine the situation in the next five years. Someone can start a road journey from Delhi, go via Kolkata, Agartala, Silchar, Moreh and drive into Thailand within seven days' time.

Sir, I would like to request the Ministry to look into this and take it up on an international basis so that the road can be developed. Today, the North Eastern part is a new gateway of the country ...(*Interruptions*). Please give me two minutes' time.

HON. CHAIRPERSON : One minute more and then, please conclude.

DR. RAJDEEP ROY : Guwahati is the gateway of the entire Asian countries and that gateway can never be fulfilled if we do not connect the dots. One of the most important dots happens to be Silchar. Why I am saying all these things is because of this reason.

There are other roads which can be developed in my home State. One is, being Atal Ji's dream, a 4-lane expressway connecting Silchar and Saurashtra. There are about 600 plus kilometres of that road lie in Assam, out of which 31 kilometres road was not developed because of clearance from the Department of Forest and Environment. This clearance has now been achieved. I would request the Government to take it up on an urgent basis to finish the work so that Silchar gets connected with Guwahati. That is around 400 kilometres. ...(*Interruptions*)

Sir, I will mention about two other roads. One is Mangaldai bypass and other is Khonsa-Naharkatia bypass. ...(*Interruptions*) If these two roads are taken up, they will do wonders to the people of North East. Thank you.

SHRI PRADYUT BORDOLOI (NAWGONG) : Sir, I stand here to speak and to assure the Treasury Benches and the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari Ji that we, here in the Opposition, are not heartless people.

In fact, I would like to compliment the Ministry and the Minister for making us believe that this Ministry is very vibrant, alive and are on the job. Shri Nitin Gadkari is perceived as a very benevolent person. I will give you later a few examples of his benevolence towards North East.

Sir, we all know that the North Eastern region is connected with the main land of India by a very narrow strip of land of 12 miles which is known as 'Chicken Neck'. That is why, to bring the North East to the core, the connectivity has to be enhanced. Successive Governments have been doing this. When you talk about connectivity and bringing the North East to the core, we have a few options like aviation, integrated highway network, railways, the inland waterways, optical fibre cabling and the net connectivity.

But if you see at the macro-level, taking all the factors of connectivity together, then until now only 40 per cent has been fulfilled.

The most important among all the factors is the integrated highway network. Today, as per the figure given by the Ministry, the designated length of the national highways in the State of Assam is 6,000 km. But out of this figure, only 2,600 km. have been developed so far. So, in the coming years, the remaining 3,400 km. have to be developed. Hence, I would like to urge the Ministry to take up this programme in the right earnest and let us know about

the target and by when these remaining kilometres will be developed in Assam.

We have noted that the National Highways and Infrastructure Development Corporation Limited (NHIDCL), a newly started company for the North East, is a very North-East specific subsidiary company. But unfortunately, we are given to understand that this company has its headquarters in Delhi. Instead of Delhi, the headquarters of this subsidiary company that is looking specifically after the North East Region should be shifted either to Guwahati or Shillong. Why am I raising this issue? It is because this subsidiary that is looking specifically after the North East Region should have people who have domain knowledge. If we implement the all-India norm in a region like North-East, then it will not work because one cannot equate the soil condition of Haryana or Tamil Nadu with the North Eastern region. It is because the soil condition at our place is different; we have excessive rains; and it is frequently inundated by flood waters. Hence, we need to have uniform maintenance plan in the State of Assam.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

SHRI PRADYUT BORDOLOI : Sir, I would just request your indulgence for another two minutes to mention a couple of examples more.

HON. CHAIRPERSON: No, I would be able to give you only one more minute to speak.

SHRI PRADYUT BORDOLOI : Sir, the normal gestation period in any project, where land acquisition is not an issue, is 3 to 4 years. The contractors do not look after the maintenance aspect when they carry out the road projects. As a result, the condition of roads is very bad.

The integrated highway project has to be linked to the Asian highways. Hence, it is very important that when we talk about the 'Act East' policy if we do not develop the integrated highways and link them to the Asian highways, the entire 'Act East' policy will be futile.

As regards the East West Corridor, one feels as if it has been a physically-challenged baby. The stretch from my Constituency of Nawgong to Harangajao to Silchar is still incomplete even after more than a decade now.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: The next speaker is Dr. Sujay Vikhe Patil.

... (Interruptions)

SHRI PRADYUT BORDOLOI : Sir, kindly allow me to conclude my speech.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: But you are not concluding. Please conclude right now.

... (Interruptions)

SHRI PRADYUT BORDOLOI : Sir, we would like to see that this grant is given, but there is a rider to it. The Ministry is constructing these roads after spending huge amount of money, but the Ministry also has to ensure that the overladen and overloaded trucks and trailers do not ruin the condition of the roads. This thing has to be ensured by the Ministry. Thank you, Sir.

***डॉ. भारती प्रवीण पवार (दिन्डोरी) :** मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और माननीय सड़क परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी का अभिनंदन करती हूँ कि पिछले 5 साल में जो भी आश्वासन दिये थे उन्हें वो पूरा करने में सफल रहे हैं ।

हमारे भारत में नेशनल हाईवे का काम तेजी से आगे बढ़ रहा है । मेरे नासिक जिन्हें में भी नेशनल हाईवे का काम चल रहा है । इसलिए मैं उनका आभार व्यक्त करती हूँ ।

मैं ये विनती करती हूँ कि मेरे डिंडोरी लोक सभा क्षेत्र में नेशनल हाईवे के प्रस्तुत काम है उन्हें जल्द ही मंजूरी मिले ।

Kindly requesting you,

- a) Please direct the concerned authorities of NH-3 for making minor changes in design of underpass considering the traffic conditions and, constructing new underpass near Sant Janardhan Swami Ashram at Ozar mig, Tal-Niphad, Dist.-Nashik on NH-3.
- b) Following are principally declared National Highways in my Dindori Parliamentary Constituency.
 - (i) Nashik-Dindori-Vani Road (Linking NH-848 to NH-953)
 - (ii) Umrane-Deola-Kalwan-Borgaon-Surgana-Vazda (Maharashtra-Gujrat Border).

* Speech was laid on the Table

Hence it is requested to declare above mentioned roads as National Highways and give them numbers.

- c) Inclusion of EPC work under Annual Plan – 2019-20 of MORT andH,
New Delhi: i) NH-No-953 ii) NH-No.-848 iii) NH-No-753J
iv) Construction of ROB on NH-No-753J

DR. SUJAY VIKHE PATIL (AHMEDNAGAR) : Thank you, Chairperson, Sir, for giving me an opportunity to participate in this discussion on the Demand for Grant for the year 2019-20 pertaining to the Ministry of Road, Transport and Highways.

Sir, with your permission, I would like to incorporate certain phrases in Marathi during the course of my speech for the benefit of the people of my Constituency. Firstly, I would like to thank our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi, and the Finance Minister, Shrimati Nirmala Sitharaman who in her maiden Budget speech made certain announcements that I would just like to mention here.

The budget for the Ministry of Road Transport has been increased by six per cent. Under the *Bharatmala* II project, the Government intends to invest over Rs.100 lakh crore on infrastructure in the next five years. National Transport Card has been launched; National Highways Grid has also been launched. Many such innovative steps have been taken by the Government in this regard.

* I would like to thank our hon. Minister, Shri Nitin Gadkari *ji* under whose leadership and under of leadership of our Prime Minister, Shri Narendra Modi *ji*,* - in the last five years, the Department has invested three times more than the investment made in 2014-15. The rate of construction of highways has grown at the rate of 30 kms. per day. In 2014-15, it was 14 kms. per day. While

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

launching the *Bharatmala* project in 2019, 225 road projects with the aggregate length of about 9,613 kms. were included, and the same has been approved.

*We feel proud that in Maharashtra alone, hon. Gadkari *ji* has sanctioned 308 proposals amounting to Rs.55,866 crore in the last three years.*

I would just like to bring to your kind notice three issues concerning my constituency.

In National Highway 222, which goes to Andhra Pradesh border from Kalyani. If we construct a flyover here, we can completely reduce the heavy traffic on this Highway.

Acquisition of land is being delayed. Hence, I would request the Government to expedite the acquisition of land in that regard. Construction of bypass road, again on the same National Highways is delayed due to land acquisition.

Here, land acquisition work should be expedited.

My native place is Shirdi, which is the holy place of Sai Baba. Initially, the Government had constructed a four-lane highway. But since the devotees have increased in number, you can see the huge traffic jam on Saturdays and Sundays on the entire road. Hence, I would request the Government to at least construct an eight-lane highway lane, especially from Pune to Shirdi, and further ahead so that the devotees would find it easy to access Shirdi.

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

My constituency lies between Pune and Aurangabad. I would like to thank Shri Narendra Modi *ji* and Shri Nitin Gadkari *ji* for taking up the eight-lane highway project from Pune to Aurangabad under *Bharatmala* II. But my request would be that that particular aspect has been covered earlier as the last priority. I would request the Government to take this project on top priority because Aurangabad and Pune are two hubs - one is a MIDC hub, and the other is the IT hub.

With this, connectivity would increase and youth from my constituency

21.14 hrs

(Hon. Speaker *in the Chair*)

I would like to bring to the notice of the Government that this particular eight-lane highway project from Pune to Aurangabad should be taken on priority basis under *Bharatmala* II phase. Finally, I would like to thank the hon. Speaker, Sir, for giving me this opportunity to raise the issues concerning my constituency.

श्री विनायक भाऊराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग) : अध्यक्ष महोदय, आजादी के बाद, पहली बार माननीय पंथ प्रधान नरेन्द्र मोदी जी और माननीय नितिन गडकरी जी के आशीर्वाद से मुंबई-गोवा हाईवे – एन.एच. 66 का फोर लेनिंग का काम शुरू हुआ। मुझे यह प्रसन्नता है कि बहुत तेजी से इस रास्ते का काम चालू है। लेकिन मैं इस माध्यम से माननीय मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र - कोंकण में भारी वर्षा हो रही है। मुंबई-गोवा राष्ट्रीय महामार्ग के ऊपर ब्रिटिशों के कालों से कई ब्रिजेस का निर्माण हुआ था। उसमें से खास कर चिपलून में वशिष्ठी रिवर है, 120 वर्ष पहले वहां के ब्रिज का निर्माण हुआ था। संगेश्वर में वशिष्ठी रिवर है, उस पुल को भी कम से 128 वर्ष हो चुका है। ब्रिटिशों ने भारत सरकार को अभी लिखित में कहा है कि इस ब्रिज का आयुष्मान खत्म हुआ तो तुरंत पर्याय ब्रिज तैयार करें।

वहाँ अल्टरनेट ब्रिज का काम चालू था, लेकिन एक-डेढ़ वर्ष से काम बंद है। इस वर्ष भारी वर्षा होने के कारण उस ब्रिज का बहुत खराब निर्माण हुआ। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि भविष्य में कोई दुर्घटना नहीं होनी चाहिए, इसलिए आप इन दोनों ब्रिजेज़ के जल्दी से जल्दी अधूरे काम को पूरा करने का आदेश दीजिए। तीसरी बात है कि माननीय गडकरी जी के माध्यम से कोंकण के लिए निधि का प्रावधान हुआ है। मैं चाहता हूँ कि अलीबाग से सिंधुदुर्ग तक जाने वाला कोस्टल रोड़ पर्यटकों के हितों के लिए आवश्यक है। पर्यटक ज़्यादा से ज़्यादा इस रास्ते का इस्तेमाल करते हैं। इस रोड़ को फोर लेन करने की मांग वहां के लोगों की है। मैं इसे पूरा करने के लिए विनती करता हूँ।

आखिरी में, माननीय प्रेमचन्द्रन जी ने सी.आर.एफ. फंड का मुद्दा उपस्थित किया। उसके बारे में मैं एक विनती करना चाहता हूँ। सी.आर.एफ. फंड एकमात्र ऐसा फंड था, जिसके माध्यम से हम सारे लोक प्रतिनिधि अपने-अपने मतदान क्षेत्र के लिए एक-दो रास्तों की विनती करते थे। उसके लिए पहले तीन-चार वर्ष अच्छी तरह से निधि मिली, लेकिन दुर्भाग्यवश क्या हुआ, मुझे मालूम नहीं, वह सारा सी.आर.एफ. फंड, वर्ष 2000 में सी.आर.एफ. (सेंट्रल रोड़ फंड) फंड का निर्माण हुआ।...(व्यवधान) लेकिन वर्ष 2000 में पेट्रोल और डीजल के ऊपर सेस लगा कर निधि

मिल रही थी। उसमें से कहीं एन.एच.ए.आई. को निधि मिलती थी, कहीं रेलवे को देते थे और कहीं कुछ काम किए जाते थे। पिछले दो वर्ष से सी.आर.एफ. फंड का जो वितरण था, उसे वित्त मंत्रालय के माध्यम से राज्य सरकार के पास देने का प्रावधान किया गया। राज्य सरकार के पास हम सारे सांसदों के लिए रास्ते खुले नहीं हैं। मेरी आपसे विनती है, आप अच्छी तरह से जानते हैं, सांसदों की क्या मुसीबतें हैं, हमें कितनी समस्याओं को हल करना पड़ता है।

अध्यक्ष महोदय, मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती है कि सी.आर.एफ. फंड के वितरण का पहले प्रावधान था वैसा ही अभी हो और आपके मंत्रालय के माध्यम से सांसदों के क्षेत्र के लिए पैसा मिले। माननीय प्रधान मंत्री जी से भी हम विनती करना चाहते हैं कि सांसदों के हितों के लिए आप इतना काम करें। धन्यवाद।

SHRI BENNY BEHANAN (CHALAKUDY): Sir, due to the high density of population and increase in the vehicle population, the use of the National Highways there has increased by more than 100 per cent.

Sir, I have four points to make. I request the Government to expedite the execution of the construction of Ernakulam Bypass from Angamaly, NH-544 to Kundannoor, NH66. The alignment and the DPR have already been principally approved by the State of Kerala and the NHAI.

The proposal of development of Tripunithura Bypass, which is of 8.5 km, on NH-85 and Kochi-Madurai National Highway was announced under the Bharatmala Project but the alignment and the land acquisition formalities have been completed only on the stretch of 3.5 km.

The workers have been working on the construction of underpass in Chalakudy on NH-544 for 12 months but it is not completed yet. I request the Government to look into it. The proposal of upgradation of Thrissur-Edappally

Highway, NH-544 from four lane to six lane was also announced under Bharatmala Project. The widening of NH-66 is also not done yet. Lastly, the compensation for land acquisition must be given as per the Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act of 2013.

माननीय अध्यक्ष : श्री गुमान सिंह दामोर । माननीय सदस्य, आप अपने इलाके की बात बता दें ।

श्री गुमान सिंह दामोर (रतलाम) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी का भी आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने बॉम्बे-दिल्ली एक्सप्रेस हाइवे का जो रूट तय किया है, वह सबसे ज़्यादा आदिवासी क्षेत्र में किया है। आप जानते हैं कि इस देश में अगर सबसे पिछड़ा हुआ क्षेत्र है तो वह आदिवासी क्षेत्र है। यह जो एक्सप्रेस हाइवे है, यह हमारे विकास का द्वार खोलता है। मैं इसलिए माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय गडकरी जी का आभार व्यक्त करता हूँ और धन्यवाद भी देता हूँ।

महोदय, मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में एक रोड़ जाती है, वह अभी स्टेट हाइवे है, वह रोड़ बड़ोदा से नागपुर को जोड़ती है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि छोटा उदयपुर-अलीराजपुर-धार-खरगौन-खंडवा-बैतूल को जोड़ने वाली जो रोड़ है, उसे नेशनल हाइवे घोषित किया जाए।

महोदय, मेरी 2-3 छोटी-छोटी माँगें हैं। आपके आदेश का पालन करते हुए मैं अपनी 2-3 छोटी-छोटी माँगें प्रस्तुत कर रहा हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र में रतलाम से उज्जैन को जोड़ने का एक सालाखेड़ी-भाटपचलाना उज्जैन मार्ग है, यह सबसे खराब रोड़ है और राजस्थान से जो लोग महाकाल जाते हैं, वे इस रोड़ से ही होकर जाते हैं। मेरा आपके माध्यम से सरकार से निवेदन है कि इस रोड़ को तत्काल ठीक करवाया जाए। इंदौर-अहमदाबाद नेशनल हाइवे नम्बर 47 है, यह 3 जगह से बना हुआ नहीं है और पिछले करीब 1 साल से यहाँ पर टोल शुरू कर दिया गया है। जो इस रोड़ का सबसे खराब सेक्शन है, वह अभी भी खराब पड़ा हुआ है।

माननीय मंत्री जी ने वर्ष 2018 में कहा था कि इसको हम 6 माह में पूरा कर देंगे, लेकिन अभी काम शुरू नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूँ कि हमारे इंदौर-अहमदाबाद नेशनल हाइवे के जो तीन सैक्शंस हैं, एक सरदारपुर के पास धुलेट गाँव है, दूसरा माछलिया घाट है और तीसरा फूलमाल सैक्शन है। इन तीनों सैक्शंस को तत्काल पूर्ण करवाएं, ताकि इसका ट्रैफिक चलता रहे। अभी हमारा जो नेशनल हाइवे 47 है, यह आदिवासी क्षेत्रों से होकर जाता है और वहाँ रोड़ अच्छी बन गई है। जैसा आप जानते हैं कि हमारे यहाँ सड़क

के दोनों तरफ छोटे-छोटे गाँव हैं और यहाँ पर सुरक्षा की दृष्टि से कुछ भी नहीं है। लगभग-लगभग यहाँ प्रतिदिन दुर्घटनाएं होती हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस सड़क के दोनों तरफ फेंसिंग कर दी जाए, ताकि दुर्घटनाओं को कम किया जा सके। हमारा जो नेशनल हाइवे 47 है, उस पर ट्रैफिक डेन्सिटी बहुत हाई है और इसलिए यहाँ पर दुर्घटनाएं भी बहुत होती हैं। हमारे यहाँ पर अभी कोई भी ट्रॉमा सेन्टर नहीं है। हमारे डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर से होकर यह नेशनल मार्ग गुजरता है, तो यहाँ डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर पर ट्रॉमा सेन्टर खोला जाए। हमारी राज्य सरकार डॉक्टर्स उपलब्ध नहीं करवा पा रही है। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि हमको डॉक्टर्स सहित ट्रॉमा सेन्टर उपलब्ध करवाएं। अभी जो नेशनल हाइवेज की डीपीआर बनाई जा रही है, इस डीपीआर में हम फोर लेन नेशनल हाइवे बना रहे हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि फोर लेन की जगह सिक्स लेन का मार्ग बनना चाहिए और नेशनल हाइवे के लिए यह अनिवार्य कर दिया जाए। इसमें मुश्किल से 5 से 10 परसेंट लागत बढ़ती है, लेकिन आने वाले समय को देखते हुए यह बहुत आवश्यक है। डीपीआर में प्लांटेशन के कार्य का भी अनिवार्य रूप से समावेश किया जाना चाहिए, ताकि जो पेड़ कटते हैं, उनकी पूर्ति हो सके।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मेरा आप सबसे आग्रह है कि आप बोलने के तुरन्त बाद सदन छोड़कर न जाएं। हमारी नियम-प्रक्रिया में भी इसका उल्लेख है। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि आप अपना भाषण देने के बाद भी सदन में बैठे रहें।

श्री राजवीर सिंह।

श्री राजवीर सिंह (राजू भैया) (एटा) : महोदय, मैं इसी उम्मीद में बैठा था कि मुझे बोलने का समय जरूर मिलेगा। मैं सिर्फ दो मिनट का समय लेता हूँ और मैं पहला ऐसा सदस्य हूँ, मैंने कभी घंटी बजाने का मौका नहीं दिया।

महोदय, आपने नए और पुराने सदस्यों को सदन में बोलने का इतना समय दिया है कि इतना समय कभी भी नहीं मिला है। आप समय देने के मामले में बहुत बड़े दानी हैं।

महोदय, इस देश में 60 महीने में सड़कों की इतनी बड़ी बरसात हुई है, शायद ही ऐसा कोई क्षेत्र बचा होगा, जहाँ सड़कें न बनी हों। पूरे देश में सड़कों का जाल है, लेकिन मेरे यहाँ अलीगढ़ से नरौरा सड़क के चौड़ीकरण का प्रस्ताव माननीय मंत्री जी के यहाँ पिछले ढाई साल से लम्बित है। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि वे अलीगढ़ से नरौरा के बीच चौड़ीकरण के कार्य को स्वीकृति प्रदान करने का कष्ट करेंगे।

महोदय, यह गांव, गरीब, किसानों की सरकार है। यह गरीबों के लिए समर्पित सरकार है। इतना कुछ हुआ है, जो 60 सालों में नहीं हुआ, उसे माननीय प्रधान मंत्री जी ने 60 महीने में करके दिखाया। इसके लिए पूरा देश गर्व करता है।

मान्यवर, अलीगढ़ से नरौरा के बीच जो चौड़ीकरण का काम है, इसके लिए जमीन अधिग्रहण करने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। उसी जमीन से काम चल जाएगा। माननीय मंत्री जी वी. के. सिंह साहब यहां बैठे हैं। मैं इनका, माननीय प्रधान मंत्री जी का, माननीय गडकरी जी का आभार व्यक्त करता हूँ।

हमारे एक माननीय सदस्य ने सी.आर.एफ. की बात कही। सी.आर.एफ. फण्ड से मेरे यहां कुछ नहीं मिला। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि पाँच सालों में जो सी.आर.एफ. फण्ड था, अगर वह मुझे अब इकट्ठा दिया जाए तो मेरी बल्ले-बल्ले हो जाएगी।

महोदय, माननीय मंत्री जी यहां बैठे हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि मैं एक पिछड़े जिले से आता हूं। मेरा लोक सभा संसदीय क्षेत्र बड़ा पिछड़ा है। एटा से अलीगढ़ के बीच का काम स्वीकृत हो गया है, लेकिन उसका काम बहुत धीमा चल रहा है। मैं चाहता हूं कि उसमें तेजी आए।

महोदय, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

***डॉ. (प्रो.) किरिट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम) :** मैं नैशनल हाइवे/रोड्स के डीमान्ड ऑन ग्रान्ट्स पर अपने विचार प्रस्तुत करता हूँ।

बाबा साहब डॉ. भीम राव अंबेडकर ने देश के विकास के लिए हाईवे और रोड के निर्माण की बात कही थी।

मैं हमारे याशस्वी प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी का सरकार को बधाई देता हूँ कि पूरे देश में प्रति दिन 30 किलोमीटर से भी ज्यादा रफ्तार से हाईवे निर्माण का कार्य हो रहा है। इस विकास में हमारे कैबिनेट मंत्री श्री नितिन गडकरी का योगदान बहुत है। उनकी विशिष्ट कार्य पद्धति के जरिए हाईवे निर्माण में बहुत गति आई है। कांग्रेस के वक्त हाईवे दो किलोमीटर प्रति दिन से कम गति से निर्माण हो रहा था। मैं हमारे प्रधान मंत्री जी को बहुत धन्यवाद करता हूँ।

रोड सिर्फ जोड़ती नहीं हैं, मगर देश के विकास में अपना अहम योगदान देता है। रोड सेफ्टी के लिए हमें सोचना पड़ेगा। आज किसी भी रोग चाहे हार्ट अटैक हो, कैंसर हो या किडनी का रोग हो इससे भी ज्यादा मौतें हाइवे एक्सिडेंट की वजह से होती हैं। नितिन गडकरी जी ने इसके लिए बीमा योजना पार्लियामेंट रखी है। हमें सुनिश्चित करना पड़ेगा कि हमें एक्सिडेंट की वजह से होने वाली मौतों जैसी समस्या का समाधान कैसे करना है। हाइवे पर ट्रॉमा केयर सेंटर का भी निर्माण करना चाहिए। हाईवे पर निर्माण के लिए जमीन अधीग्रहण बहुत समय लेता है और उसका खर्च भी ज्यादा होता है। मेरा निवेदन है कि ऐसी जगहों पर एलिवेटिड हाइवे का निर्माण करना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र अहमदाबाद से एनएच 8 गुजरता है। मेरे क्षेत्र नारोल से विशाला सर्कल से ले कर सरखेज रोले, एस.पी. रिंग रोड से आगे एक एलिवेटिड हाईवे का निर्माण करना

* Speech was laid on the Table.

चाहिए। यह रोड़ यातायात की दृष्टि से भीड़भाड़ वाला है। और यहां कई बार जानलेवा एकिडेण्ट्स और हादसे होते हैं। इस गंभीर स्थिति को देखते हुए यहां एक एलिवेटिड रोड़ का निर्माण करना चाहिए। गुजरात में कई स्टेट हाइवेज़ हैं। उन्हें नैशनल हाईव के तौर पर विकसित करना चाहिए। अहमदाबाद-वड़ोदरा एक्सप्रेस वे को जो एक मॉडल रोड़ है, उसके शीघ्र ही बंबई तक जोड़ा जाए।

*** श्री मनसुखभाई धनजीभाई वसावा (भरुच) :** मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। देश के विकास पुरुष आदरणीय नरेंद्र भाई मोदी जी के नेतृत्व वाली केंद्र सरकार का ध्यान सदैव देश के आधारभूत ढांचे को मजबूत करने पर रहा है। प्रस्तुत बजट वर्ष 2019-20 में भारतमाला, सागरमाला और उड़ान जैसी योजनाएं ग्रामीण शहरी क्षेत्र के बीच के अंतर को पाटने का काम कर रही हैं। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत 80,250 करोड़ रूपए की लागत में 1.25 लाख किलोमीटर सड़क को उन्नत बनाए का लक्ष्य अनुकरणीय तथा स्वागत योग्य है। उपरोक्त योजनाओं के द्वारा देश के बेरोजगार युवाओं के लिए रोजगार सृजन में भी मदद मिलेगी।

गुजरात के भरुच जिले में अंकलेश्वर वालिया ने तरंग डेडियापाड़ा तथा सागबारा होकर महाराष्ट्र बार्डर खापर तक कई जगहों पर सड़क टूट गई है। हमारे यहां से नेतरंग डेडियापाड़ा तथा सागबारा होकर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 753 बी गुजरात है तथा महाराष्ट्र तक जाता है। नेतरंग में बेड़ा कंपनी के कर्जन नदी का बड़ा पुल और डोडियापाड़ा से प्रवेश करते वक्त तराव वालय पुल टूट गया है। इस संबंध में माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी से मेरा निवेदन है कि वे उपरोक्त राष्ट्रीय राजमार्ग के पुनर्निर्माण के साथ ही इन दोनों बड़े पुलों का नव-निर्माण भी अवश्य कराने की कृपा करें।

गुजरात के मेरे संसदीय क्षेत्र के तहत डेडियापाड़ा में प्रधानमंत्री सड़क योजना तथा मुख्यमंत्री सड़क योजना के अलावा कोई भी सड़क निर्माण योजना रिजर्व फारेस्ट जोन की वजह से क्रियान्वित नहीं हो पाती है। ऐसे में सरकार से मेरा अनुरोध है कि वो स्थानीय फारेस्ट डिपार्टमेंट सं संपर्क और समन्वय स्थापित करके वहाँ पर भी पक्की सड़क बनाने का रास्ता प्रशस्त करे।

इसी के साथ मैं एक बार पुनः सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की विकास परक अनुदान मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूँ। बहुत बहुत धन्यवाद।

* Speech was laid on the Table.

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): Thank you Speaker Sir, for giving me this opportunity. As a flood affected State, we are expecting more support from the Central Government for developing our National Highways.

Sir, whatever steps have been taken by the Central Government for the development of National Highways are supported very much. I will not take much time. I would like to draw the kind attention of the hon. Minister regarding some important works that have to be done in my constituency. The Government is very much aware of the destruction of some roads, bridges due to the natural calamities and floods in my constituency.

There are three National Highways which are passing through my constituency. In NH-185, the major Cheruthoni bridge has been severely damaged by the heavy water flow from Cheruthoni dam at the time of flood. It has to be replaced by a new one. A proposal is there in the Ministry but till now, we did not get the final sanction. In connection with this major work, I am requesting for completion of work of small bridges like, Churuli, Karimban and Thadiyampadu, which have to be constructed. So, I am requesting for the final sanction for these works because these bridges were damaged due to the natural calamities. Another monsoon has arrived and it is very strong this time.

I am also requesting for another work. The NH-85, Kochi-Dhanushkodi National Highway, in my knowledge, has already been included in the Bharatmala Project flagship programme. But I am requesting for a stand-alone work for the Kothamangalam and Muvattupuzha bypass road because

Bharatmala Project will be delayed. Taking into account the heavy traffic jam and the increase in rate of accidents, it should be considered on priority basis. Kothamangalam bypass starts from Mathirappilly to Kozhippilly and Muvattupuzha bypass starts from Kadathy to Karakunnam. You should consider it urgently. Also, I am requesting for the final approval for the Vijayapuram to Oonnukal proposed National Highway. In principle, we got the approval but we want the final approval. We are also seeking approval for Palani to Sabarimala highway.

Finally, I am requesting for one more National Highway because it is the most important. We want the approval for Muvattupuzha to Theni National Highway. It will be helpful for the pilgrims from Tamil Nadu to Sabarimala and also for the tourists. If it is fulfilled, it will be the shortest way from Kochi to Theni. With these words, I am concluding.

Sir, thank you very much for giving me this opportunity.

श्री पशुपति नाथ सिंह (धनबाद) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद दे रहा हूँ कि आपने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान माँगों पर मुझे बोलने का अवसर दिया। साथ ही साथ, मैं इस माँग का समर्थन भी कर रहा हूँ।

महोदय, मेरे लिए यह एक भावनात्मक क्षण भी है। मैं पन्द्रहवीं लोक सभा का सदस्य रहा, सोलहवीं लोक सभा का सदस्य रहा और यह पहला अवसर है कि अनुदान की माँग पर मुझे बोलने का अवसर मिल रहा है। इसके लिए विशेष रूप से मैं अपने चीफ व्हिप डॉ. संजय जायसवाल के प्रति भी दिल से आभार प्रकट करूँगा कि मेरे ग्यारहवें वर्ष में मुझे दो-चार मिनट बोलने का समय मिला।

अध्यक्ष महोदय, मैं ज्यादा बातें नहीं रखूँगा। मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याएँ सदन के सामने रखना चाहता हूँ। अगर आप अवसर देंगे, तो मैं कुछ और बातें रख पाऊँगा। मेरा क्षेत्र धनबाद-बोकारो है। वहाँ से दो एनएच गुजरती हैं। एक एन.एच.2 है, जिसको पहले जी.टी. रोड़ कहा जाता था। उसके पहले उसको शेरशाह सूरी पथ कहा जाता था। इतिहासकारों का कहना है कि उसको सम्राट अशोक ने बनाया था। शेरशाह सूरी ने वहाँ चार वर्षों तक राज किया। कोलकाता से पेशावर तक इतनी लंबी दूरी है, उस समय बैलगाड़ी का जमाना था। उस जमाने में इतनी दूरी तक हम जा भी नहीं सकते थे, लेकिन वह शेरशाह सूरी पथ हो गया। अब शेरशाह सूरी पथ एन.एच. में परिवर्तित हो गया है। झारखंड के क्षेत्र में यह सड़क 250 किलोमीटर है। यह एन.एच. चौपारण से शुरू होता है और बंगाल के बॉर्डर तथा मेरे क्षेत्र मैथन में अंत होता है। वहाँ एक्सिडेंट रेट ज्यादा है, लेकिन पूरे 250 किलोमीटर में एक भी ट्रॉमा सेन्टर नहीं है।

हमारे क्षेत्र में बरवडा से लेकर मैथन तक छह लेन की सड़क बनना शुरू हुई, लेकिन दो वर्ष हो गए, वह पूरी नहीं हुई है। वहाँ का ठेकेदार भाग गया है। आज वह सड़क कहीं एक किलोमीटर तक बनी हुई है, तो कहीं दो किलोमीटर तक बनी हुई है, पुरानी रोड़ कहीं-कहीं पर टूटी हुई है, उसको ठीक करवाने का काम किया जाए। धनबाद में एन.एच. शुरू होती है और वह सड़क धनबाद के कोर्ट, कचहरी, स्टेशन, मुख्य बाजार से होकर गुजरती है। वहाँ बायपास नहीं है। इस बायपास

रोड़ की मांग बहुत दिनों से उठ रही है, लेकिन बायपास नहीं बन पा रहा है। मैं इसको मांग के तौर पर सदन के सामने रखता हूँ।

धनबाद में रिंग रोड़ आज से नहीं, बल्कि कई सालों से पास है, लेकिन अभी तक रिंग रोड़ का काम शुरू नहीं हुआ है। हमारे परिवहन मंत्री जी दक्ष मंत्री है। हमारा देश दुनिया का दूसरा देश है, जहां सबसे ज्यादा सड़कें हैं। चाहे माल परिवहन हो या यात्री परिवहन हो, यहां पर 80 प्रतिशत परिवहन सड़क मार्ग से होता है। जिस समय हमारे यहां धनबाद में 10-20 गाड़िया होंगी, कुछ बैलगाड़ी होंगी, कुछ टमटम होगा, जिस समय यहां रेलवे मार्ग पर अण्डर ब्रिज बना था, उस समय उसकी पॉपुलेशन 10 हजार होगी, लेकिन आज वह 10 लाख आबादी का शहर है। यहां अण्डर ब्रिज की मांग मैं लगातार इस सदन में उठा रहा हूँ और मांग भी कर रहा हूँ। मैं सदन के माध्यम से मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इसका काम जल्द से जल्द पूरा किया जाए।

हमारे यहां एक बहुत ही प्रमुख सड़क है। हम अपनी मांग रख रहे हैं, कोई भाषण नहीं दे रहे हैं। मैं केवल अपने क्षेत्र की बात कर रहा हूँ। जैसा मैंने कहा कि यह मेरे लिए एक भावनात्मक क्षण भी है। नए सदस्य आए होंगे, उन्हें पहला अवसर मिला होगा, उनकी भी सोच रही होगी कि हम दो मिनट बोल लें। लोक सभा के चुनाव में हमारे प्रतिद्वंद्वी, जो पहले हमारे पार्टी में ही थे, वह कांग्रेस में चले गए और उन्होंने कहा कि इन्होंने बोलने का काम नहीं किया। मैंने इतनी बार बोला, यह दूसरी बात है कि वह पांच लाख वोट से हार गए। उन्होंने रोज मीडिया के सामने प्रेस कॉन्फ्रेंस करके इस सवाल को उठाया। मैं बोलना तो चाहता था, लेकिन यह अवसर ही मिल गया, यही काफी है। धन्यवाद।

श्री रमेश बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपको हृदय से बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ, क्योंकि आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया।

महोदय, मैं दिल्ली के दो करोड़ लोगों की समस्या की तरफ सदन का ध्यान दिलाना चाहूंगा, जो रोज सड़क जाम में फंसते हैं। दिल्ली के बारे में पहले पांच वर्षों में जो काम हुआ, ...(व्यवधान) कोई चीज रिकॉर्ड में नहीं जाएगी, उसकी दिक्कत है।

यूपीए की सरकार दस साल रही, उसके बाद एनडीए की सरकार आई। पिछले पांच वर्षों में दिल्ली में जो ऐतिहासिक काम हुआ, जो राज्य सरकार का काम था, वह केन्द्र सरकार के माध्यम से, माननीय गडकरी जी के माध्यम से हुआ। मैं हृदय से दिल्ली के दो करोड़ लोगों की तरफ से, आपको विशेष रूप से धन्यवाद दूंगा, क्योंकि आपने समस्या को उठाने के लिए और आगे उस पर इनीशिएटिव होगा, काम होगा, इसके लिए मुझे मौका दिया। ईस्टर्न पैरिफेरल और वेस्टर्न पैरिफेरल की 12 साल और 20 साल पहले की योजनाएं थीं। 11 हजार करोड़ रुपये की लागत से ईस्टर्न पैरिफेरल बना और 6400 करोड़ की लागत से वेस्टर्न पैरिफेरल का काम तीन साल में हुआ। गडकरी जी ने, माननीय प्रधान मंत्री ने उसका शिलान्यास किया। उन्होंने ही उद्घाटन किया, जो 12 साल में नहीं हुआ। दिल्ली में 1.27 लाख वाहन रोजाना आते थे, पोल्यूशन करते थे और दिल्ली के लोग रिंग रोड़ पर जाम से जूझा करते थे। अब इससे निजात मिल गई है।

एमपी भी एयरपोर्ट की तरफ जाते होंगे। धौलाकुआं से आगे जाने में लोग एक-एक घंटा जाम में फंसते थे। उन्होंने उस रोड़ के चौड़ीकरण का काम किया। इसी तरह मेरठ हाईवे के लिए, मेरठ की तरफ एनसीटी बनने के लिए 97 किलोमीटर सड़क का काम किया। डीएनडी नोएडा से लेकर केएमपी तक जोड़ने के लिए 3,500 करोड़ रुपये का काम, 6 लेन सड़क का काम, जो बदरपुर, जयपुर से होकर जाने वाला है, पांच लाख लोग जो दिल्ली की कनेक्टिविटी से दूर थे, बीच में एक नहर पड़ती था, उस काम को गडकरी साहब ने किया है। ये पांच लाख लोग जीवन भर इस बात के लिए ऋणी रहेंगे।

दूसरा, सितम्बर, 2017 में गडकरी साहब ने एक मीटिंग बुलाई। इसमें एलजी साहब, मुख्यमंत्री सबको बुलाया। मुख्यमंत्री नहीं आए, उनके ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर आए। एनएच 2 से लेकर एनएच 8, वह लगभग 20 किलोमीटर का पैच पड़ता है। वहां पर लगभग 30 लाख लोग हैं। साउथ दिल्ली संसदीय क्षेत्र की वह रीढ़ है। वहां मेट्रो फोर्थ फेस की आनी थी। वह सरकार इसमें आगे नहीं आई। गडकरी साहब ने कहा था कि हम एनएच 2 को बदरपुर से जोड़कर एनएच 8 से जोड़ देंगे। यह 10 हजार करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से पुनः निवेदन करूंगा कि यह एनसीटी है, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र है। उसका नोटिफिकेशन कराया जाए। उसे दिल्ली सरकार नहीं बनाएगी। टिगरी से लेकर खानपुर, अंबेडकरनगर, सैदुलाजाब, आयानगर, छतरपुर, घिटौरनी में लोग जब गुड़गांव से आते हैं, तो दो-दो घंटे जाम में फंसते हैं, इसलिए वह सड़क बनाई जाए। इसी प्रकार से एनएच 2, शेरशाह सूरी मार्ग, जिसका जिक्र पशुपति नाथ जी कर रहे थे, जब हम फरीदाबाद से आश्रम की तरफ आते हैं, उसके लिए कृष्णपाल जी ने पिछली बार बहुत प्रयास किया था। बदरपुर से लेकर मथुरा रोड़ और आश्रम के चौराहे तक जाने वाली रोड़ तरफ ध्यान दिया जाए। वहां पर डेढ़ घंटे तक का जाम लगता है।

इसी प्रकार से नेलसन मंडेला मार्ग से लेकर महीपालपुर शिवजी की तरफ हम अगर जाएंगे, तो महिपालपुर में एक अंडरब्रिज दो सौ करोड़ की लागत से बना है, उसके लिए मैं धन्यवाद दूंगा। वहां पर काम हुआ है, बहुत हिस्टोरिकल काम हुए हैं। इसी प्रकार से नेलसन मंडेला मार्ग से शिव जी की मूर्ति के पास उतरने वाले लोग जाम में फंसते हैं। गुड़गांव से एमजी रोड़ पर भी डेढ़ घंटे तक जाम लगता है। लोग वहां से काम-धंधे के लिए हरियाणा की तरफ जाते हैं। जौनापुर वाया होते हुए सीडीआर चौक से लेकर गुड़गांव तक की 200 फुट की सड़क है। आपकी तरफ से इनकी ओर भी ध्यान दिलाया जाएगा। मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे इस समस्या को रखने का मौका दिया। बहुत बहुत धन्यवाद।

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। बचपन में हम लोग सड़क पर जाते थे, तब एक बहुत खूबसूरत कुछ दिखता था, तो एक पुल दिखता था। ऐसा लगता था कि इस नदी को पार करने के लिए यह पुल है। हाल-फिलहाल में मैं नागपुर से पेन्च जा रहा था, तो वहाँ एक राष्ट्रीय उच्च पथ बना हुआ था। उस राष्ट्रीय उच्च पथ पर मैंने देखा कि सड़क पर जहाँ कोई नदी नहीं है, कोई नाला नहीं है, वहाँ बहुत लंबे-लंबे पुल बने हुए हैं। मैं अपने ड्राइवर से बात करता रहा, सोचता रहा कि आखिर यह बीस-तीस किलोमीटर लंबा पुल क्यों बना हुआ है? मैंने जब पता लगाया तो पता लगा कि यह सरकार सिर्फ इन्सान के लिए ही सड़क नहीं बनाती है, यह तो उस पुल के नीचे से पार करने वाले बाघ के लिए, हाथी के लिए भी जगह निकाल करके सड़क बनाती है। यह हमारा दृष्टिकोण है। माननीय मंत्री जी यहाँ उपस्थित नहीं हैं, जनरल साहब यहाँ उपस्थित हैं। क्या सोच है!

रोड़ एक्सीडेंट के बारे में मैं अपनी बात कहूँगा। इस सदन के कितने सारे सदस्य हैं, जो हमारे साथ इस तरफ से या उस तरफ से बैठते थे, उसकी सूची मैं लेकर आया हूँ। आज यह दिन उन सबका स्मरण करने का है। कुछ सांसद यहाँ भारत सरकार के मंत्री के रूप में बैठते थे। कितने लोगों की रोड़ दुर्घटना में मृत्यु हुई, वह सूची मैं आप सबको बताना चाहूँगा। आप सब आश्चर्यचकित होंगे।

मुझे उस दिन का इंतजार है जब हर राष्ट्रीय उच्चपथ पर एक हैलीपेड बनेगा और जब किसी गरीब का एक्सिडेंट होगा तो उसे हैलीकॉप्टर से इवैकुएशन का प्रावधान होगा। उस दिन हम सभी लोग नितिन गडकरी जी के लिए मेज थपथपाएंगे। यह अद्भुत है, दुनिया में एक दिन में 40 किलोमीटर सड़कें कहीं नहीं बनती है लेकिन भारत सरकार बना रही है। लेकिन मेरी कुछ चिंताएं हैं, ये चिंताएं सबकी हैं क्योंकि हम सभी लोग इस विषय को देखते हैं। राष्ट्रीय उच्चपथ पर क्रैश बैरियर बनते हैं, जिसमें लोहे के जाल लगाए जाते हैं। अब इस देश के लोगों को तय करना पड़ेगा कि राष्ट्रीय उच्चपथ का निर्माण सवारी के लिए होता है या रोड़ किनारे लाइन होटल के निर्माण के लिए होता है? यह तय करना होगा कि जहाँ अनाधिकृत लाइन होटल का निर्माण होता है, वहाँ ट्रकें

रुकती हैं और उसके छोर पर टूक जाता है और जमीन को डैमेज करता है। लाइन होटल के सौ गज इधर और सौ गज उधर दीवाली होती रहती है, कोई बिजली का बिल देता है या नहीं देता है। भारत में यह तय करना होगा कि क्रैश बैरियर तोड़ कर जगह-जगह स्थानों पर लोग टूक लगाकर बिजनेस चलाते हैं, भारत सरकार पैसा देती है, उसके लिए जगह निर्धारित करती है कि कहां लाइन होटल खुले और कहां दुकान। जब सड़कें बनाई जाती हैं तो सड़क दुकान खोलने के लिए नहीं बनाई जाती है। दुकान खोलने की जगह अलग होती है। जैसे ही हम लोग सड़कों का निर्माण करते हैं, रोड़ किनारे मिट्टी भर कर मकान और दुकान बनाने का काम शुरू हो जाता है। इस पर एनएचएआई को कड़ाई से काम करना चाहिए और राज्य सरकारों को भी काम करना चाहिए।

महोदय, स्पीड ब्रेकर का संकट है। जब गांव-देहात में सड़कों का निर्माण होता है, लोग कहते हैं सड़क बना दीजिए और उसके बाद जब गाड़िया चलने लगती हैं तो एक्सिडेंट होता है। फिर कहते हैं स्पीड ब्रेकर बना दीजिए। आखिर राजनेता क्या-क्या करेगा? उसके ऊपर सुरक्षा की भी जिम्मेवारी है। हम लोग कहते हैं कि गाड़ियां सुरक्षित ढंग से चलाइए। हम सब राजनेता हैं।

हम एक संकट झेल रहे हैं और इसके लिए मैं यहां बैठा हूं। हमारे संसदीय क्षेत्र का एक मामला है। सिग्रीवाल साहब यहां बैठे नहीं हैं। वर्ष 2008 से एक सड़क का निर्माण हो रहा है। मैंने कोई पाप नहीं किया है, मैंने अपने कांस्टीट्यूएन्सी में किसी का अनादर नहीं किया है, किसी को कष्ट नहीं पहुंचाया है, झूठ नहीं बोला है, किसी के साथ अपमानजनक व्यवहार नहीं किया है। मैं सरकार के उन अधिकारियों और सरकार के मंत्री के कहने के बाद मीठी-मीठी बात सुनने वाले उन अधिकारियों से पूछना चाहता हूं, मेरा अपराध क्या है? जनता के पास जाने पर जनता मुझे आरोपित ठहराए, जिसमें मेरा कोई कसूर नहीं है। अगर नौ सालों तक सड़क का निर्माण नहीं होगा, बच्चे स्कूल जाने के लिए छह-छह घंटे इंतजार करेंगे, घर नहीं लौटेंगे, अगर उस रास्ते जाने वाले लोगों को नौ सालों तक धूल-मिट्टी खानी पड़ेगी तो उस क्षेत्र के सांसद के साथ लोग कैसा व्यवहार करेंगे, आप स्वयं समझ सकते हैं।

यह एनएच-19 का विषय है। पॉलिटिकल लोग जब ताकत में रहते हैं, एक सड़क का निर्माण हो रहा है, पहले मैं जिससे जीत कर आता था या हार कर आता था, लोग नहीं जानते हैं कि मैं किससे चुनाव लड़ता था या लड़ता हूँ, लेकिन मैं जिसको हरा कर आता था, उसकी ताकत इतनी थी। सड़क का एलाइन्मेंट है, फोर लेन का निर्माण हो रहा है, बीच में उसके जाति के एक नेता का घर आ जाता है जो उसको वोट देता है, उस एलाइन्मेंट को कलछु की तरह बदलवा देता है और उसे गरीबों के रास्तों से निकलवा देता है, यह राजनेताओं की ताकत होती है, मैं उनका नाम नहीं लेना चाहूँगा, वह इस सदन में नहीं हैं। उनके परिवार और उनके पार्टी का एक भी सदस्य जीत कर नहीं आया है। इस प्रकार के निर्णय जब होते हैं तो निश्चित रूप से सरकार की उस ताकत का राजनेता दुरुपयोग करते हैं, तो आम जनता उसके लिए हमें दोषी ठहराती है।

महोदय, हमने क्रैश बैरियर और स्पीड ब्रेकर के बारे में चर्चा की। मेरे क्षेत्र में एनएच-19 है, आपको विश्वास नहीं होगा, मैं टीवी एंकर नहीं हूँ, मैं पिछले दो सालों से चुनाव के पहले अगर आप मेरा फेसबुक और ट्विटर देखें, माननीय मंत्री जी भी मेरी बात से सहमत हैं। एनएचएआई का कोई भी ऐसा अधिकारी नहीं होगा, जिनके सामने घंटों बैठ कर मैंने एक वकील की तरह दलील दी है, सब सहमत हैं कि यह होना चाहिए, कभी एनएचएआई पैसा देती है तो बैंक नहीं देता है, जब बैंक पैसा देती है तो एनएचएआई नहीं देता है और अगर ठेकेदार काम नहीं करता है तो उसके लिए मैं कैसे जिम्मेवार हूँ? यह आपकी जिम्मेवारी है। नौ 9 सालों तक पैसा नहीं देना, मैं यह गुहार कर रहा हूँ। मंत्री जी मेरे साथ हैं। जब वह बताते हैं कि उनकी दिक्कत क्या है तो मैं उसकी कल्पना नहीं कर सकता हूँ। मैं उस विषय में ज्यादा कुछ नहीं कहूँगा। मकेर गरखा का एक भाग है, जिसे एनएचएआई बना रहा है।

मैं तीन साल से उसके रीजनल अफसर से बात कर रहा हूँ, वह अंग्रेजी और हिन्दी में बहुत अच्छी तरह बात करता है। मैं उससे सड़क के लिए तीन साल से बात कर रहा हूँ। अभी तक उस सड़क का निर्माण नहीं हुआ है। भारत सरकार द्वारा स्वीकृत हो जाता है, मगर पैसा कहां जाता है? रिविलगंज का एक बायपास का प्रस्ताव भारत सरकार में आकर पड़ा हुआ है। मैं केवल इंतजार

कर रहा हूँ। यह मामला माननीय मंत्री जी का नहीं बल्कि अधिकारियों का है, क्योंकि कागज अधिकारियों के पास आते हैं। हम लोग उनके पास कागज रखते हैं। मेरा माननीय मंत्री से आग्रह है कि ये तमाम योजनाएं एक क्षेत्र से जुड़ी हुई हैं, जो वर्षों से वहां के लोगों ने हम जैसे लोगों को जिताया है, उनके लिए हैं।

मैं विषय को आगे लेकर नहीं जाना चाहूंगा। रोड़ एक्सीडेंट भी एक महत्वपूर्ण विषय है। भारतवर्ष में प्रतिदिन रोड़ एक्सीडेंट में लगभग 405 लोग मरते हैं। यह मामला भी इसी विभाग का है और यह बहुत चिंता का विषय है। भारतवर्ष में लगभग 4 लाख 64 हजार रोड़्स हैं। सभी जगह सुरक्षित सड़कें बननी चाहिए। मैं आपके सामने कुछ नाम गिनाना चाहूंगा, मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। इस देश में एक छोटी-सी सूची है और मेरे लिए यह सौभाग्य की बात है कि सदन में खड़ा होकर उन तमाम लोगों को याद कर रहा हूँ, जो हमारे साथ बैठ चुके हैं तथा यह सदन के लिए एक ऐसा भावभीनी मौका है, जब उनको याद कर रहे हैं। इस देश में रोड़ एक्सीडेंट में भारत के एक राष्ट्रपति भी मर चुके हैं। शायद आपको नहीं पता होगा, ज्ञानी जेल सिंह की मौत रोड़ एक्सीडेंट में हुई थी। इसी सदन में हम लोगों के साथ काम करने वाले, जिन्हें हम लोग भूल गये, श्री गोपीनाथ मुंडे, जिनकी बेटी हमारे साथ यहां बैठती है, उनकी मौत भी सड़क दुर्घटना में हुई है। फार्मर एमपी सदस्य नंदमुरी हरिकृष्णा, जो दक्षिण के एमपी थे, सदन में बैठते थे, एस.राजेन्द्र, जो 16 वीं लोक सभा के सदस्य थे तथा कांग्रेस के हमारे मित्र, नेता, उनके बेटे जो राजस्थान में आज उप-मुख्यमंत्री हैं, राजेश पायलट साहब, इन सब की मृत्यु सड़क दुर्घटना में हुई है। हम लोग भूल गये हैं कि हमारे साथ चलने वाले सभी राजनेता एवं नेत्रियों का एवं आपका भी महोदय 90 प्रतिशत राजनीतिक जीवन सड़क पर बीतता है, गाड़ी में बीतता है, आने-जाने में बीतता है, फिर भी हम इस बात का स्मरण नहीं करते हैं कि रोड़ सुरक्षा कितनी है? साहेब सिंह वर्मा, जो पूर्व मुख्य मंत्री और भारत सरकार के मंत्री थे, जिनके बेटे हमारे साथ यहां बैठते हैं, मैंने उस दृश्य को देखा था कि किस प्रकार से डिवाइडर पार करते समय उनकी मौत रोड़ एक्सीडेंट में हुई थी। श्री येरन नायडु, इनके बेटे भी यहां बैठते हैं, इनकी मृत्यु भी रोड़ एक्सीडेंट में हुई। सूची कैसी है कि हमारे साथ बैठने वाले इतने

सारे लोगों के पिताजी की मृत्यु भी सड़क दुर्घटना में हुई। श्री एस.पी.मुत्थुकुमारन, श्री श्रीकांत जिचकर, श्री महेन्द्र सिंह भाटी, महोदय आपके दोस्त, 26 साल का नौजवान इस सदन में 1996 में आया, He was a bright boy from Rajasthan. वह मेरा दोस्त था, मैं उसकी अंत्येष्टि में बीकानेर पहुंचा था। एक दिन सुबह 3 बजे खबर आई कि वह लौट रहा था और उसकी मौत हो गयी, श्री दयानंद सहाय जो राज्य सभा में एक जमाने में कांग्रेस के सदस्य थे, श्री एस.एम.लालजन बाशा, जिनको हम लोग सेन्ट्रल हॉल में घूमते हुए देखते थे, आज से चार साल पहले उनकी मृत्यु हुई। श्री राम गोपाल रेड्डी, श्री राम प्यारे पानिका, श्री दिनेश गोस्वामी, श्री वी.वी.राधाकृष्णन, श्री मुनव्वर हसन, उत्तर प्रदेश, श्री अजित कुमार सिंह, बिहार के इन सब लोगों की मृत्यु सड़क दुर्घटना में हुई है। यह सूची बहुत लम्बी है। हम सब अपने मित्रों को भूल गये हैं, जो इस भारत की राजनीति में हमारी तरह खड़े होकर इस सदन में भाषण देते थे, उनकी मौत हो गयी है। सड़क दुर्घटना अपने आप में एक ऐसा विषय है। इसलिए हम प्रत्येक साल इन सभी सांसदों की याद में पूरे भारतवर्ष में रोड़ सुरक्षा पर एक रैली करते हैं, इस संस्था से आप भी जुड़े हुए हैं। हरेक साल हम इन पर फूल चढ़ाते हैं और पूरे देश को आगाह करते हैं कि देश में हमारे साथ के भी लोग, जो सदन में बैठते थे, भाषण देते थे, सरकार चलाते थे, रोड़ एक्सीडेंट में मारे गये हैं। इसलिए सड़क सुरक्षा हमारे लिए महत्वपूर्ण विषय है।

महोदय, एक शेरपुर और दिघवाड़ा में पुल बनाने का प्रस्ताव बिहार सरकार ने भारत सरकार को भेजा है। उस पुल के निर्माण के लिए बिहार सरकार ने डीपीआर बनाने का काम दिया है। मुझे समझ में नहीं आता है कि एनएचएआई द्वारा डीपीआर बनाने में इतना विलम्ब क्यों किया जाता है? कई सारे डीपीआर लंबित हैं। एक सबसे बड़ी योजना, आपको एक छोटी सी घटना के बारे में बताकर अपनी बात समाप्त करते हैं।

महोदय, पटना के निकट मेरा क्षेत्र है, जो गंडक नदी के बगल में है।

महोदय, मेरे क्षेत्र पटना के 300 किलामीटर निकट बाघ निकल आया। अब अगर हम यह समझें कि बाघ 300 किलोमीटर पटना के निकट कैसे चला आया, तो वाल्मिकी नगर रिजर्व से नदी किनारे का रास्ता पकड़कर बाघ पटना की सीमा तक चला आया था। जब बाघ वाल्मिकी नगर से पटना की सीमा तक आ सकता है, तो क्या उसी रास्ते से पटना के लोग वाल्मिकी नगर और नेपाल नहीं पहुंच सकते हैं? इसलिए मैं मांग करता हूँ कि एन.एच. 19, एन.एच 722 और 28 बी उत्तर प्रदेश की सीमा तक जाना चाहिए। जब बाघ पटना आ सकता है तो इंसान चलकर के नेपाल क्यों नहीं पहुंच सकता है।

महोदय, इन सभी मांगों के साथ मुझे विश्वास है कि जो भी बात मैं सदन में कह रहा हूँ, मैं इन सभी बातों के लिए मंत्रालय में समय लेकर, सभी कागजों का पौथा लेकर घंटों तक इस बारे में बात की। माननीय मंत्री जी ने जैसा कहा कि मैं कोई कलाकार नहीं हूँ, मैं वीडियो बनाता हूँ, पुल पर जाता हूँ, सड़कों पर जाता हूँ। प्रधान मंत्री जी ने हम लोगों को सिखाया जरूर है। मैं वीडियो बनाकर के ले जाता हूँ। मंत्री जी ने मुझसे कहा कि आपको तो टी.वी. एंकर होना चाहिए। मंत्री जी भी मुझ पर हंसते हैं कि मैंने ऐसा सांसद नहीं देखा, जो हर जगह का फोटो बनाकर ले आता है, लेकिन मंत्री जी भी क्या कहें। वे मेरी बात से तो सहमत है, लेकिन उसके बाद से बैठे हुए उस ...* के लोग इस बात को समझे। हम तो समझ ही रहे हैं, नेता भी समझ ही रहे हैं। वे तो जानते हैं कि रूडी जी कितनी पीड़ा में है, लेकिन ...* के लोग भी हमारी बात को समझे और वे भी हमारी मदद करें। देश की सरकार और देश के प्रधान मंत्री ने यह मन बनाया है कि देश का निर्माण करेंगे और वे सब समझ रहे हैं, सब बात जान रहे हैं। प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि हम तो देश की सेवा करने के लिए आए हैं, लोगों की सेवा करने के लिए आए हैं और हम लोग उस काम में लगे हुए हैं। उन अधिकारियों से हमारा आग्रह है। देख लीजिए देश के प्रधान मंत्री ऐसे अधिकारियों के बारे में पता लगा लेते हैं कि वे अब आंख में धूल झाँक सकते हैं। लेकिन हम भी कभी-कभी बात रखेंगे तो

* Not recorded.

आपकी भी सच्चाई सबके सामने आएगी, क्योंकि सदन की जो ताकत है, जिसके कारण हम यहां जीतकर आए हैं, वहां तक भी हम सच्चाई पहुंचाएंगे। जिस कारण हमने सरकार बनाई है उसकी भी सच्चाई हम पहुंचाएंगे और इस देश के निर्माण में जो भी ताकत हमसे लगेगी उसे लगाएंगे और इस कुर्सी को सजाने के लिए नरेन्द्र मोदी जी को फिर से प्रधान मंत्री बनाने के लिए हम सब देश के निर्माण में लगे हैं। प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में मुझे विश्वास है कि आपका भी संरक्षण इस पूरे विषय पर मिलेगा। बहुत बहुत धन्यवाद।

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल) : सर, पहले अनाउंस हुआ होगा, जिसने भी भोजन नहीं किया है, वे रूम नम्बर 74 में भोजन कर लीजिए।

माननीय अध्यक्ष: दोबारा अनाउंस कर दीजिए।

श्री अर्जुन राम मेघवाल : सर, मैं कर रहा हूं, रूम नम्बर 74 में डिनर तैयार है।

माननीय अध्यक्ष : भोजन सभी का तैयार है तो काफी देर तक सदन चल सकता है।

*** PROF. RITA BAHUGUNA JOSHI (ALLAHABAD):** I would like to express my views on demand for grant of Ministry of Road Transport and Highways. Over the last few years, under the leadership of Hon'ble Prime Minister the construction of national highways has increased tremendously.

Until May 2014, the construction rate of highways stood at 11.67 km per day. The Modi Government has raised the construction rate to the present 30 km per day in FY 2018-19 and aims to take it up to 40 km a day.

Additionally, the Government is actively addressing policy issues that hinder Highway development. It has streamlined the exit policy which will enable developers to invest in new projects, land acquisition has been expedited, and one-time fund infusion scheme has been introduced which aids in resurrecting languishing projects.

The road sector accounts for about 69% of India's freight traffic and 90 % of passenger traffic. We are happy that the major road projects taken up in the last five years included the Eastern Peripheral Expressway, Delhi-Meerut Expressway and Dhola-Sadiya Bridge.

Most satisfying is that Shri Narendra Modi is the first, PM who gave great importance to construction of roads in North East to accelerate development in that region.

* Speech was Laid on the Table

India has the world's largest road network with a Length of about 47 lakh km. The length of this road includes National Highways (NH), Expressway, State Highway (SHs), District Roads, PWD Roads and Project Roads.

I would like to thank our Finance Minister for allocating 3,071 crore for the maintenance of roads and highways in the budget. The Budget of the Ministry of Road Transport and Highways has been increased to Rs 83,016 Crore, which is 6% more than the previous year.

To optimize the efficiency of freight and passenger movement the Bhartmala Yojana of about 35,000 kms of roads network for economic growth will go a long way in building New India.

Likewise the vision of our Hon'ble Prime Minister to connect each corner of the country and providing for road security is commendable.

Shri Narendra Modi as Prime Minister has achieved in 5 years what some could not do in 55 years of rule of one Party. A grateful nation shall always remember the PM as builder of 21 Century India.

I shall now place my Demands for my constituency.

I request that the following roads in Allahabad Parliamentary Constituency be declared as National Highways (NH) and built by the Government of India: NH 7 to Kondi (Bharatganj – Pratappur Road) Belan Sampark Road construction a total of 59 kms; Kaua – Baraun – Dhadhua – Itwa – 26 kms; Basehra – Laltara – Paipatti – Dehwa (upto NH 30); Hanumanpur – Sehra to Sandwa 35 kms.

With these words, I support the passage of the demand for grant on Ministry of Road and Transport and Highway.

DR. A. CHELLAKUMAR (KRISHNAGIRI) : Hon. Speaker, Sir, I would like to highlight the issues pertaining to my constituency, Krishnagiri as far as National Highways are concerned. Traffic in the National Highways has increased by leaps and bounds. Due to the heavy increase in traffic, public safety is at risk. NH-7 (new NH 44) stretching from 33/130 kilometres to 93/000 kilometres covering Hosur to Krishnagiri in the State of Tamil Nadu is in my constituency. The number of vehicles is increasing day by day. This road has nine black spots. Accidents are becoming common. Many fatal accidents are taking place daily. To protect one's life and prevent accidents, there is a need of nine flyovers at the following nine vulnerable points. They are:

1. SIPCOT Junction, Hosur
2. Bathalapally-TVS Academy Junction
3. Gopachandram
4. Sappadi
5. Sundagiri
6. Chinnaru
7. Samalpallam
8. Chikkarimedu
9. Near Powergrid of Shoolagiri

Sir, I would like to highlight the situation in NH 66 which extends from Tindivanam to Krishnagiri via Thiruvannamalai. This project was sanctioned by the Congress Government and work was initiated at a rapid pace. This work has been stalled for unknown reasons. For the

last seven years, people are suffering like anything. To facilitate a quick and comfortable journey, I request the hon. Minister to reinstate and speed up the project at the earliest.

Sir, there is a long pending demand of the people of Krishnagiri regarding shifting of Krishnagiri Toll Plaza on NH 44(Old NH 7) between Krishnagiri to Hosur after the Collectorate which is after the Municipal limit. The local people of Krishnagiri are facing difficulties. Even to go to the Collectorate, they are forced to pay the toll charges and there is wastage of time as well. This often creates law and order problem.

The number of vehicles is increasing day by day. The revenue generation for the concessionaire is also increasing. If the Government looks at the public interest, the revenue generation does not affect the concessionaire. So, I request the Government to take immediate steps to shift the toll plaza.

The maintenance of roads should be given the top priority as it increases the life span of the roads. An effective monitoring mechanism for repair and maintenance of the roads should be put in place. There should be a penalty for contractors and engineers in case of poor quality of roads, repairs, maintenance and construction. The Government should monitor the toll collection. Thank you.

***SHRI G.M. SIDDESHWAR (DAVANAGERE):** Hon'ble Speaker, Sir, Highways are the lifelines of the country. During the last five years of NDA regime, under the able leadership of shri Narendra Modi ji the work on connecting the country through highways had maintained a very good pace with quality. As a result of significant increase in Public Private Participation and Foreign Direct Investment the total length of the National highway was increased from 92,851 km. in 2013-14 to 120,543 km. in 2017-18. The speed of construction also increased from 12 k.m. per day in 2013-14 to 30 k.m. per day in 2017-18. This was possible with the motivation of Hon'ble Prime Minister and also the hon'ble minister for Highways.

Speaker, Sir, the construction of highways in the country is going on at a very fast pace. On the contrary, it was going on at a snail's pace in my parliamentary constituency Davanagere in Karnataka. During the UPA Government it took almost 8 years to complete 60 km. highway from Chitradurga- Davanagere under the Golden Quadrilateral project. Even after the project was completed by National Highway Authority, it is still causing a lot of inconvenients to the people.

Now, the said highway has been taken to be of Six-Lane under NHDP-V and the work started from January 2017. This project is also moving very slowly. People of neighboring villages staged protest seeking appropriate measures to overcome inadequacies that occurred while constructing the

* English translation of the speech originally laid on the Table in Kannada.

previous project of Four-lane highway. The negligence on the part of Highway Authority has led to the loss of many precious lives and the villagers have expressed their concern and won't appropriate steps to prevent the repetition of such incidents.

Sir, while constructing National Highways in my parliamentary constituency the Under Bridges are being constructed unscientifically near villages namely, Halekunduvada, Banashankari and lay out in the city of Davanagere, Avaregere cross, Honnuru Gollarahatti, H.Kalpanahalli, Lakkamuttenahalli, Mallashetty halli, Hunasekatte, Haluvarthi, Neerthadi. The representations have been submitted to the Authority concerned to take corrective measures with regard to the unscientific construction of Under bridges, while constructing Six-Lane highway project. Though I have been constantly in touch with the Highway Authority and I met the hon'ble Minister on many occasions to seek his intervention in sanctioning of the works, it has not been done till date. Hence I would like to request the Government, through you, to take steps to sanction the works.

The Highway authority has not sanctioned an Under bridge to facilitate the entry into Davanagere city through the national highway. It is a matter of regret that a proper Entrance is not facilitated to Davanagere city, which is being developed under the Smart city scheme. The huge electric poles are laid for high tension electricity transmission, on the service road of Vidyanagar in Davanagere, which is causing road accidents. There is need to replace the huge electric poles with alignment of single poles and construct a service road.

Though I requested the Highway authority, the said works have not been taken up.

Sir, the following roads are passing through my Parliamentary constituency. Road passing via Mariyammanahalli- Itagi-Harapanahalli – Honnali- Shivamogga, 186 km. From Channagiri to Davanageri 60 km. These two state highways were given technical clearance for upgradation in 2015. However there is no progress in the work. With regard to approval of alignment of Mariyammanahalli- Shivamogga highway the Consultants said that the request was sent to the Ministry of Highways, but it was not approved. About Channagiri- Davanagere highway the DPR is not yet ready.

Hon'ble Speaker Sir, through you I would like to request the union Government to take steps to start the works at the earliest.

I would also request to merge Channagiri- Davanagere highway with Bilichodu-Jagaluru- Nayakanahatti-Challakere near the national highway 150. And the Chitradurga –Bhimasamudra-Sasalu-Basavapattana-Honnali-Shikaripura-Soraba-Siddapura-Kumata Highway should be upgraded. I have written many letters and met the hon'ble minister thrice for seeking his interventin to sanction the work. However, it is not sanctioned. Sir, through you I would like to request the union Government to take steps to start the work at the earliest.

Sir, my Lok Sabha constituency is in the middle of Karnataka state and all the major roads and highways are passing through this region. So the development of the 461 km of roads in my constituency is very much essential.

It requires Rs. 442 crores, for which a proposal was sent to the Ministry for Highways, Government of India about two years ago. Even then the grants are not sanctioned under Central Road Fund. Sir, through you, I would like to request the union Government to take steps to start the work at the earliest.

Hon'ble Speaker Sir, the above said proposals of my parliamentary constituency would be essential for the benefit of the general public, therefore, through you I would like to request the hon'ble minister to take steps to start the works at the earliest.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अध्यक्ष महोदय, मैं आपका अत्यंत आभारी हूं कि आपने मुझे माननीय नितिन गडकरी और वी. के. सिंह जी द्वारा लाए गए सड़क परिवहन राजमार्ग के अनुदान की मांगों पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है। मैं इस बात के लिए भी आभार व्यक्त करूंगा कि सदन में इस पर बहुत विस्तार से चर्चा हो रही है और आप सभी माननीय सदस्यों को बोलने का अवसर दे रहे हैं। मैं भी सौभाग्यशाली हूं कि आपने मुझे भी बोलने का अवसर दिया है तो निश्चित तौर से मैं कम से कम इस सदन में महत्वपूर्ण बिन्दुओं की ओर आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकृष्ट करा सकता हूं। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता हूं क्योंकि सत्ता पक्ष के लोग हों या प्रतिपक्ष के लोग हों, सभी ने इस सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की बात कही है। मैं अगर उसी बात को दोहराऊं कि आज हमारे पास 59 लाख किलोमीटर का रोड़ नेटवर्क है, रोज 40 किलोमीटर रोड़ बनते हैं, 83,016 करोड़ रुपये का बजट है, 85 प्रतिशत पैसेंजर्स सड़कों से यात्रा करते हैं और 60 प्रतिशत माल की ढोया जाता है, ये सभी बातें रूड़ी साहब ने बड़ी विस्तार से कही हैं और कई विद्वान साथियों ने कही हैं। मैं परिणाम की बात कहता हूं। मैं यह मानता हूं कि आंकड़े बहुत लोगों ने प्रस्तुत किए हैं। आज सदन इस बात का गवाह होगा कि जिस तरह से वर्ष 2019-20 का बजट प्रस्तुत किया गया है और पिछले सालों के बजट के परफॉर्मेंस का इवैलुएशन भी हुआ है, चाहे सत्ता पक्ष हो या प्रतिपक्ष हो, सब ने पिछले सालों के मंत्रालय के काम की जिस तरह से प्रशंसा की है, यह अपने-आप में एक इतिहास है, यह अपने-आप में एक रिकॉर्ड होगा। गडकरी जी विकास के मामले में किसी भी माननीय सांसद से यह नहीं पूछते हैं कि आप सत्ता पक्ष के हैं या विपक्ष के हैं। जहां तक राष्ट्रीय राजमार्गों की बात रही है या उन चीजों की बात रही है, मैं इस संबंध में केवल एक बात कहना चाहता हूं कि हमारी सरकार, प्रधान मंत्री जी का ध्यान उस तरफ गया है, जिसकी तरफ देश की आजादी के बाद कभी किसी सरकार का ध्यान नहीं गया। नीति आयोग ने 115 जनपद आकांक्षा जनपद के रूप में चिन्हित किये तो बेसिक इंफ्रास्ट्रक्चर की कमी थी, सड़कों की कमी थी। उन जनपद के लोगों को राष्ट्रीय राजमार्ग की कल्पना नहीं थी,

स्टेट हाईवे की कल्पना नहीं थी, डिस्ट्रिक्ट रोड या अदर डिस्ट्रिक्ट रोड्स थे । ... (व्यवधान) मैं अपनी बात पर आ रहा हूँ । मैं न कनिष्ठ में हूँ और न वरिष्ठ में हूँ, मैं बीच में हूँ । मुझे पांच मिनट का समय दे दें ।

माननीय अध्यक्ष : आप वरिष्ठ हैं ।

श्री जगदम्बिका पाल : मैं कहना चाहता हूँ कि उन जनपदों को आईडेंटिफाइ किया गया, जिन जनपदों में राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं थे, स्टेट हाईवेज नहीं थे । उन जनपदों में काम किया गया, जैसा कि हमारे कुछ साथियों ने कहा है । पहले की सरकारें टू लेन से फोर लेन भी बनाती थीं, जरूरत पड़ती थी तो वे उन्हें सिक्स लेन करती थीं । सड़क नई एलाइनमेंट से बनें, यह काम भी किसी ने किया है, तो दिल्ली से मुंबई जो नई सड़क बन रही है, उसका पूरा एलाइनमेंट आदिवासी इलाका हो कर जाएगा । कोई पुरानी सड़क को फोर लेन या सिक्स लेन नहीं कर रहे हैं । इस सरकार का यह भी अपने-आप में एक रिकॉर्ड है कि प्रशासनिक राजधानी दिल्ली को आर्थिक राजधानी से जोड़ने का काम कर रही है । उन 115 जनपदों में से एक हमारा आकांक्षा जनपद है । कपिलवस्तु गौतमबुद्ध की जन्मस्थली भी है और वह बुद्धिस्ट सर्किट पर है । मैं इस सरकार को धन्यवाद दूंगा कि बुद्धिस्ट सर्किट में कुशीनगर, कपिलवस्तु और श्रावस्ती है ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, अगर सभा की सहमति हो तो समय आधा घंटा और बढ़ाया जा सकता है ।

श्री अर्जुन राम मेघवाल : अगर बोलने वाले माननीय सदस्य हैं तो आप समय बढ़ा सकते हैं ।

अनेक माननीय सदस्य : हां ।

माननीय अध्यक्ष : सभा का समय आधा घंटा के लिए बढ़ाया जाता है ।

22.00 hrs

श्री जगदम्बिका पाल : मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मेरे पर कृपा की और सदन से समय बढ़ाने की सहमति ली ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आधे घंटे का समय आपके लिए नहीं बढ़ाया है। अभी 20 वक्ताओं का नाम चर्चा के लिए है। आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कारपोरेट कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अनुराग सिंह ठाकुर): अध्यक्ष जी, आधे घंटे की सहमति केवल जगदम्बिका पाल जी के लिए नहीं है।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): महोदय, मैं समझ रहा था कि मैं अंतिम वक्ता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : आप अपनी बात समाप्त कीजिए। अभी बहुत से माननीय सदस्यों को बोलना है।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Hon. Speaker, Sir, within these 30 minutes of extended time, kindly consider us also.

श्री जगदम्बिका पाल : उस बुद्धिस्ट सर्किट को नेशनल हाईवे-30 से जोड़ने का काम किया और स्वयं गडकरी जी गए थे तथा मुख्य मंत्री योगी जी भी थे। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आज उस बुद्धिस्ट सर्किट में दुनिया के तमाम देशों के बौद्ध धर्म को मानने वाले हजारों-लाखों की तादाद में यात्री आते हैं। आज यहां दस हजार से ज्यादा का ट्रैफिक हो चुका है। सड़क पर ट्रैफिक का एक मानक भी होगा। नेशनल हाईवे-233 जो नेपाल से निकलता है और काठमांडू से वाराणसी को जोड़ता है, उस नेशनल हाईवे का निर्माण हो रहा है। वहां नए पुल का निर्माण नहीं हुआ और कल पुराना पुल भी बह गया। हमारा जिला मुख्यालय देश के सम्पर्क मार्गों से कट गया है। उसकी तरफ भी मैं जनरल साहब का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि वहां रास्ता अवरुद्ध हो गया है। नेपाल का ट्रैफिक सिद्धार्थ नगर से होकर बस्ती, लखनऊ या वाराणसी जाता था, वह रास्ता बंद हो गया है। तत्काल कोई टैम्पेरेरी व्यवस्था करें, जिससे कि वह रास्ता जुड़ सके और नेशनल हाईवे-233 या नेशनल हाईवे-730 जो बौद्धिस्ट सर्किट को फोर लेन करने के लिए गडकरी जी ने वायदा भी किया था, उसका काम भी शुरू हो।

महोदय, आप भी सहमत होंगे कि चाहे 15वीं लोक सभा हो, 16वीं लोक सभा हो या आज की 17वीं लोक सभा हो, उसमें यदि माननीय सांसदों को अपने क्षेत्र की महत्वपूर्ण सड़कों को बनाने

की क्षमता थी, तो वह केवल इस मंत्रालय से थी। सेंटर रोड फंड के माध्यम से थी और गडकरी साहब किसी को नाराज नहीं करते थे। यदि सीआरआईएफ वित्त मंत्रालय में चला गया तो मैं समझता हूँ कि जनपद की वे सड़कें जो न हाईवे में कवर होती हैं और न स्टेट हाईवे में कवर होती हैं, वे केवल सीआरएफ में कवर होती हैं, तो मैं कहूंगा कि आप भी इसमें हस्तक्षेप करें कि वह सीआरएफ इस मंत्रालय के पास रहे, जिससे सांसदों के प्रस्ताव स्वीकृत हो सकें। इस बात के साथ कि आपने समय दिया और मैं अपना समर्थन देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

कर्मल राज्यवर्धन राठौर (जयपुर ग्रामीण): अध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं शायद आखिरी वक्ता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : आपके बाद भी बहुत से वक्ताओं ने अपनी बात कहनी है।

कर्मल राज्यवर्धन राठौर : अध्यक्ष जी, यह पहली बार है, जब मैं बोल रहा हूँ और आप आसन पर बैठे हैं, इसलिए भी बहुत गर्व की अनुभूति हो रही है। सदन जिस तरह से देर रात तक चल रहा है, ऐसा लगता है कि देश की जनता की बात हम सदन में रखने का समय दे रहे हैं, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सबसे पहले मैं माननीय गडकरी जी का, जनरल वी.के. सिंह जी का कि जिस तरह से देश में सड़कों का विस्तार हुआ है, राष्ट्रीय राजमार्गों का जो नेटवर्क फैला है, जिस गति से काम हुआ है, वह बहुत अभूतपूर्व है।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की बात रखता हूँ। राष्ट्रीय राजमार्ग जो दिल्ली से जयपुर जाता है, आप भी उस पर गए होंगे। दिल्ली के सबसे नजदीक यदि किसी राज्य की राजधानी है, तो वह राजस्थान की राजधानी जयपुर है और पर्यटन के नजरिए से भी बहुत महत्वपूर्ण है। इस सड़क पर जब पर्यटक जाते हैं या जो काम के सिलसिले में आते-जाते हैं, एक तरह से देश में सड़कों का जो स्तर है, वह दिखाई देता है। वर्ष 2014 में जब हमारी सरकार आई थी, तब वर्ष 2011 में जो राष्ट्रीय राजमार्ग कम्प्लीट होना था, उसमें 19 फ्लाइओवर अधूरे पड़े हुए थे। इस बात की खुशी है कि पिछले चुनाव से पहले 19 फ्लाइओवर्स में से 18 पूरी तरह से कम्प्लीट हो गए हैं, इसके लिए मैं मंत्रालय को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ।

मैं ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि शाहपुरा में जो फ्लाई ओवर है, वह अधूरा पड़ा है, यह देखने में भी भद्दा लगता है। यदि मंत्रालय उस पर ध्यान देकर उसे जल्द पूरा करे, तो इससे जनता को राहत मिलेगी। यदि आप जयपुर जाएंगे, तो शाहपुरा और मनोहरपुर के बीच में रास्ते पर बहुत-से ट्रक्स खड़े मिलेंगे। बहुत-से लोग हैं, जो ट्रक्स के मालिक हैं। वहाँ पर उन ट्रक्स की रिपेयर-मेनटेनेंस होती है। चूंकि इसके लिए और कोई व्यवस्था नहीं है, इसलिए राष्ट्रीय राजमार्ग पर ही मेनटेनेंस की जाती है।

एक ट्रांसपोर्ट नगर बनाया जाए, इस बात की काफी चर्चा हुई है। उसके लिए जमीन भी चिह्नित हो गई है। राज्य सरकार ने जमीन चिह्नित कर ली है, लेकिन अभी भी उसके ऊपर काम शुरू नहीं हुआ है। अगर ट्रांसपोर्ट नगर तैयार हो जाएगा, तो जो मेनटेनेंस करते हैं, उनको भी राहत मिलेगी और ट्रक्स को भी रेस्ट और रेक्यूपरेशन आराम से मिल सकेगा।

हमारे क्षेत्र में दौसा-मनोहरपुर 160 करोड़ रुपये की लागत से नेशनल हाइवे तैयार कराया गया है। 60 करोड़ रुपये की लागत से पावटा-नरेड़ा सड़क तैयार की गई। लेकिन ये राष्ट्रीय राजमार्ग केवल उन्हीं के लिए नहीं हैं, जो इसके ऊपर गाड़ियों से चलते हैं। इसकी योजना जिन्होंने भी पहले बनाई, उन्होंने इस बात का ध्यान नहीं रखा कि यह गाँवों को बीच में से काट देती है। अगर खेत एक तरफ है, तो मकान दूसरी तरफ है। स्कूल एक तरफ है, तो रिहायशी एरिया अलग है। यकीन मानिए कि सड़क पर सौ किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ी चल रही होती है और बच्चे अपना स्कूल बैग लेकर रास्ता पार कर रहे होते हैं या महिलाएँ और बुजुर्ग सामान लेकर रास्ता पार कर रहे होते हैं। हर साल राष्ट्रीय राजमार्ग दिल्ली-जयपुर पर औसतन सौ हादसे होते हैं। उसके लिए फुट ओवर ब्रिज और व्हीकल अंडरपास बनाने की एक पूरी लिस्ट है। मैं मंत्रालय से आग्रह करूँगा कि इस पर ध्यान दें ताकि जिस शानदार तरीके से पूरे देश में राजमार्ग बन रहे हैं, उसी तरह से दिल्ली-जयपुर राष्ट्रीय राजमार्ग एक ऊँचे स्तर का राजमार्ग बने, यही मेरा रिक्वेस्ट है।

श्री देवजी पटेल (जालौर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, आप आगे भी स्पीकर के पद पर रहें और हमें बोलने का मौका देते रहे।

मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी, सम्माननीय नितिन गडकरी जी, सम्माननीय वी.के. सिंह जी को धन्यवाद देता हूँ। मैं पहली बार 2009 में सांसद बना था। एक 30 किलोमीटर की सड़क की रिपेयरिंग कराने में पूरे पाँच वर्ष लगे, तब वह 30 किलोमीटर की सड़क रिपेयरिंग हो पाई थी। वर्ष 2014 से 2019 तक प्रधान मंत्री सड़क योजना के तहत मेरे क्षेत्र में लगभग आठ सौ किलोमीटर सड़क का निर्माण हुआ। दो-ढाई सौ किलोमीटर का नेशनल हाइवे सांडेराव से बालोत्रा-आहोर बाईपास पर निकला। दूसरा नेशनल हाइवे रोहित से सांचोर तक बनाने के लिए घोषणा हो गई है, लेकिन मैं श्री सिंह साहब से निवेदन करूँगा कि उसको बनाने के लिए यहाँ से कुछ बजट भेजें ताकि यह सड़क पूरी तरह से बन जाए। मेरे जिले का यह मेन हाइवे है।

सांडेराव से बालोत्रा नेशनल हाइवे घोषित किया गया है, लेकिन उसे जालौर बाइपास तक दे दिया। इसकी वजह से जालौर की रेलवे की मुख्य फाटक सी-48 अड़चन में फंस गई। नेशनल हाइवेज अथॉरिटी कहता है कि हम नहीं बनाएंगे, क्योंकि हमारा तो नेशनल हाइवे बाईपास जाता है और वहाँ की सरकार कहती है कि उसे नेशनल हाइवेज अथॉरिटी बनाएगा। मैं श्री सिंह साहब से निवेदन करूँगा कि सी-48 पर अगर एक आरओबी देंगे, तो जालौर की एक बहुत बड़ी समस्या का समाधान हो जाएगा।

भीणमाल में रोहित से सांचोर तक नेशनल हाइवे दे रहे हैं, यह एक बड़ा कस्बा है। अध्यक्ष महोदय, शायद आप भी वहाँ जा चुके हैं। भीणमाल कस्बे से होकर जाने का मतलब है कि बहुत बड़े ट्रैफिक में फंसना है। भीणमाल में अगर एक रिंग रोड़ दे देंगे, तो इसका उत्थान हो जाएगा। भीणमाल में 72 जिनालय हैं और सुंडा माता जाने के लिए भी वहीं से रास्ता निकलता है। इसलिए मैं आपसे इसके लिए भी माँग करूँगा।

पिछली बार गडकरी साहब ने रोहित से जालौर तक का जो रोड़ दिया था, उसके साथ झेड़ा से सिरोही एनएच तक मिलाने का और मंडा-रेवधर बाइपास रोड़ बनाने की उन्होंने घोषणा की थी। अगर हमें यह रोड़ मिल जाए, तो यह हमारा बहुत बड़ा सौभाग्य होगा।

सर, पिछली बार आपने भारतमाला की योजना निकाली थी, उसमें हमारा नहरी क्षेत्र जुड़ा था, जिससे हमने अपने जालौर जिले में पहली बार पानी देखा। उस पानी के कारण भारतमाला योजना में नहरी क्षेत्र के किसानों की बहुत बड़ी ज़मीन जा रही है। हमने मंत्री जी से निवेदन किया था। मंत्री जी ने कहा था कि हम भारतमाला का री-सर्वे करेंगे और कच्छ का जो क्षेत्र है, जो खार क्षेत्र है, उस साइड में इसे ले जाने की चर्चा की थी। मैं आपसे यह निवेदन करूंगा कि उसका री-सर्वे कर के अगर उसको उस साइड में ले जाएं तो शायद किसानों की ज़मीन बच जाए और उससे हमारे किसानों को बहुत बड़ा लाभ मिलेगा।

मेरा यह भी निवेदन है कि जब पीएमजीएसवाई फेज़-2 शुरू हुआ था, तब अध्यक्ष महोदय आप भी सांसद थे। उस समय हमने जिला परिषद से एक अनुमोदन करवाया था। हमने उस अनुमोदन में लगभग 1,500 किलोमीटर की जालौर से सिरोही की सड़क का अनुमोदन कर के प्रस्ताव बनाकर यहां भेजा था। अगर यह सड़क हमें मिल जाए तो मेरे यहां वर्ष 2015 और 2017 में जो बाढ़ आई थी, उसके कारण हुए नुकसान की भरपाई हो सकेगी और वहां की जो यह सड़क है, यह भी रेनोवेट हो जाएगी। मैं स्टील के बैरिकेड में बारे में कहना चाहूंगा, जिसके बारे में रूडी साहब ने भी फरमाया है। सांचौर के अंदर एक नेशनल हाइवे बन गया, लेकिन वहां जो स्टील का बैरिकेड लगा था, उसे एक्सीडेंट में टूटे हुए तीन साल हो गए और तीन सालों से वह ऐसे का ऐसा ही पड़ा हुआ है।

नेशनल हाइवे की जितनी भी ज़मीनें हैं, उनके ऊपर अतिक्रमण हो रहा है। वहां अतिक्रमण कर के लोग अवैध रूप से सामान बेच रहे हैं। हम इसकी कई बार कंप्लेंट कर चुके हैं। जैसा कि रूडी साहब ने कहा, अधिकारियों के कान में जूं तक नहीं रेंगती है, यही परिस्थिति हर जगह है। मैं आरोप तो नहीं लगा रहा हूं, लेकिन शायद वहां पर ये लोग कोई न कोई सैटिंग कर के यह सारा

अतिक्रमण करवा रहे हैं, ताकि शहर के अंदर ये सारा काम हो। मेरा आपसे निवेदन है कि ऐसी जगह पर कार्रवाई ज़रूर की जाए, ताकि वह जगह एक्सीडेंट ज़ोन न बने और वहां एक्सीडेंट्स न हों और उससे बचा जा सके। मेरा निवेदन है कि जब आप उदयपुर और आबू रोड़ पधारते हैं तो मेरा एक विधान सभा क्षेत्र पिंडवाड़ा उस रास्ते पर आता है। पिंडवाड़ा में आने के लिए उदयपुर से आबू रोड़ जो गाड़िया आती हैं, वे रॉन्ग साइड से आती हैं, क्योंकि अगर पिंडवाड़ा जाना है तो कम से कम 15 किलोमीटर्स का राउंड मारना पड़ता है। अगर वहां किसी सिस्टम से गाड़ी नीचे उतारकर ले जाई जाए तो वहां एक्सीडेंट्स बचाए जा सकते हैं। हमने कई बार इसके लिए मांग की है, लेकिन यह मांग अब तक पूरी नहीं हुई है। मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन है कि उस जगह को एक्सीडेंट्स से बचाने के लिए आप हमें कोई न कोई रास्ता निकालकर दें।

अध्यक्ष महोदय, मेरे राज्य में एक मात्र माउंट आबू हिल स्टेशन है। गडकरी साहब ने वहां गुरु शिखर तक जाने के लिए एक रोड़ दी थी। उसका सर्वे हुआ था और हमने कई सारी मीटिंग्स भी की थीं। उन मीटिंग्स में हमें यह आश्चस्त किया गया था कि यह सड़क जल्द से जल्द शुरू की जाएगी और इसका चौड़ीकरण होगा। जब बाढ़ आई थी, तब माउंट आबू का पूरा कस्बा कट गया था, जिसकी वजह से बहुत समस्या हुई थी। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस गुरु शिखर की सड़क को बनाया जाए, ताकि माउंट आबू को बचाया जा सके और यदि वहां ऐसी कोई आपदा आती है तो उससे हमें राहत मिल सके।

अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : डॉ. ढालसिंह बिसेन जी। ढालसिंह जी शायद पहली बार बोल रहे हैं।

डॉ. ढालसिंह बिसेन (बालाघाट) : अध्यक्ष महोदय, धन्यवाद ।

महोदय, मैं भाषण देने के रूप में पहली बार बोल रहा हूँ, लेकिन मुझे 377 के अधीन हुई चर्चा में बोलने का अवसर भी मिला था, जिसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ । मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी और आदरणीय गडकरी जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ । मैं बालाघाट, सिवनी लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ, जिसमें पेंच और कान्हा, दो नैशनल पार्क्स हैं । सिवनी से लेकर नागपुर का जो मार्ग है, जहां गडकरी जी का क्षेत्र आता है, वहां पिछले दस वर्षों से कांग्रेस के समय से काम अटका पड़ा था । वहां एक अनावश्यक फॉरेस्ट का मुद्दा बताकर काम रोक दिया गया था । माननीय गडकरी जी और वन मंत्री आदरणीय जावड़ेकर जी ने उसको क्लियर किया और आज वह मार्ग फिर बन रहा है ।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि यह एनएच-7 है और इस पर हमारा मार्ग बन रहा है । इसके कारण आने वाले समय में दिक्कत होगी, क्योंकि इसमें सर्विस रोड नहीं दी गई है और एफओबी का भी प्रावधान नहीं किया गया है । हमारे दो बड़े ग्राम हैं - खुरई और खुखासा, जिनमें आप सर्विस रोड का प्रावधान करें । मेरे इस क्षेत्र से एनएच-7 नागपुर को जाता है और नागपुर से रायपुर के लिए जाता है । मेरे लोक सभा क्षेत्र सिवनी से बालाघाट मार्ग पर यदि एनएच-6 और एनएच-7 को जोड़ने वाला मार्ग बन जाए तो नागपुर की ओर जाने वाले मार्ग पर रोड ट्रैफिक कम हो जाएगा और बालाघाट से कान्हा जाने के लिए लोगों को सिवनी होकर जाने की सुविधा मिलेगी । इसलिए मेरी मांग है कि सिवनी-बालाघाट मार्ग को एनएच में मिलाकर उसे फोर-लेन बनाने की कृपा करें ।

अध्यक्ष महोदय, मैं एक और मांग रखना चाहता हूँ । सिवनी से भंडारा और सिवनी से जबलपुर मार्ग पर सिवनी और भंडारा में गन कैरिज फैक्ट्री है । सिवनी से भंडारा गन कैरिज फैक्ट्री जाने के लिए सिवनी वाया कटंगी और तुमसर मार्ग को भी अगर भंडारा मार्ग के साथ एनएच में लेते हैं तो भविष्य में कभी कोई दिक्कत नहीं आएगी । अतः गन कैरिज फैक्ट्री के लिए नया वैकल्पिक मार्ग बनाया जाए ।

अध्यक्ष महोदय, मैं एक मिनट और बोलना चाहूंगा। सी.आर.एफ. की सड़कों की बात कही गयी है। पहले भी सी.आर.एफ. की सड़कें बनती थीं और हमने उनमें स्वीकृति भी कराई थी। मैं यह इसलिए कह रहा हूँ कि हम सांसदों के लिए यही एक ऐसा मार्ग है, जिसमें हमारे लिखने से सड़कें बन सकती हैं। यदि वे राज्य सरकारों के हाथों में गईं तो वहां पर बन्दरबांट होता है। हम जिस तरह से उन सड़कों को बनाना चाहते हैं, वे उस तरह से नहीं बन पाएंगी। अध्यक्ष जी, वहां आवागमन का दवाब बढ़ रहा है, इसलिए वहां पर सी.आर.एफ. की चौड़ी सड़कें होनी चाहिए।

श्री जुगल किशोर शर्मा (जम्मू) : अध्यक्ष महोदय, धन्यवाद । मैं आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि आपने मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया । मैं मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने जम्मू कश्मीर के लिए बहुत फण्ड्स अलॉट किए हैं । जम्मू से अखनूर और अखनूर से राजौरी पुंछ तक के नेशनल हाइवेज का काम बड़े जोर-शोर से चल रहा है । विशेष तौर पर जम्मू से अखनूर तक का काम तो चल रहा है, लेकिन अखनूर से राजौरी पुंछ तक का काम अभी शुरू नहीं हो पाया है । वह काम बी.आर.ओ. को सौंपा गया है । उसकी डी.पी.आर. धीमी गति के साथ बन रही है और वह अभी तक नहीं बन पाई है । मेरी मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि वह डी.पी.आर. जल्द से जल्द बने, ताकि वहां पर काम जल्द से जल्द शुरू हो सके ।

महोदय, इसके साथ ही मैं बताना चाहता हूँ कि जम्मू के आस-पास एक रिंग रोड़ बन रहा है । वहां पर किसानों की जमीन ली गई है और उनको उसकी बहुत कम कीमत दी जा रही है । आज जमीनें बहुत महंगी हो चुकी हैं । मेरी प्रार्थना है कि किसानों को उनकी जमीन की पूरी कीमत दी जाए, ताकि किसान दर-बदर न हों । जम्मू से उधमपुर की ओर जो रोड़ जा रहा है, वहां पर एक टोल प्लाजा है । उस टोल प्लाजा वन पर छोटी गाड़ियों और बसों से टोल लिया जाता है, वह बहुत ज्यादा है । वहां पर 170 रुपये एक साइड का टोल लिया जाता है । महोदय, मैं चाहता हूँ कि वह टोल की राशि कम कर दी जाए । इसके साथ-साथ मैं आपके माध्यम से मंत्रालय से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि सांबा में विजयपुर और जम्मू के आस-पास जो सैनिक कॉलोनियां हैं, वहां पर फलाईओवर या आर.ओ.बी. बनाने की बहुत जरूरत है । वहां पर एक्सीडेंट हो रहे हैं । महोदय, वहां शहर के नजदीक आर.ओ.बी. बनाया जाए ।

अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्रीमती रंजीता कोली (भरतपुर): माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस सदन में बोलने का मौका दिया, मैं उसका तहेदिल से आपका आभार व्यक्त करती हूँ। आपने मुझे सड़क परिवहन व राजमार्ग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा में भागीदारी का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। मैं माननीय सड़क परिवहन व राजमार्ग मंत्री जी की करिश्मायी कार्यशैली की प्रशंसा करती हूँ। आज देश के प्रत्येक राज्य में गुणवत्ता युक्त राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण का कार्य तीव्र गति हो रहा है। बजट में आर्थिक प्रावधान को समझकर मेरी प्रार्थना है कि इसमें भारत के ग्रामीण क्षेत्र का पूर्ण ध्यान रखना अत्यंत आवश्यक है। जो 1,25,000 किलोमीटर सड़क बनाने का लक्ष्य रखा गया है, मैं इसकी पूर्ण सराहना करती हूँ। हमारे पूर्व प्रधान मंत्री स्वर्गीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी का सपना था कि गांव से गांव जोड़े जाएं और राष्ट्रीय राजमार्गों से सभी गांवों को जोड़ा जाए। इसका लाभ हर एक व्यक्ति को मिलेगा, चाहे वह किसान हो, व्यापारी हो या आम आदमी हो। मैं आपके माध्यम से सदन का ध्यान मेरे लोक सभा क्षेत्र की एक समस्या की ओर अवगत कराना चाहती हूँ। अलवर जिले से नगर डी कुमेर होते हुए भरतपुर के लिए जो राष्ट्रीय राजमार्ग आ रहा है, वह दोनों जिलों को जोड़ता है। इस मार्ग की स्थिति बहुत खराब है, जिसकी वजह से मेरी लोक सभा क्षेत्र के लोगों को बहुत परेशानी होती है। मैं आपके माध्यम से चाहती हूँ कि मेरी लोक सभा की जो सड़क है, वह दोनों जिलों अलवर और भरतपुर को जोड़ती है। इस सड़क का काम तेज गति से कराया जाए, जिसका लाभ मेरे लोक सभा क्षेत्र के किसान, व्यापारी व अन्य व्यक्तियों को मिल सके।

श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा) : अध्यक्ष महोदय धन्यवाद। आपने मुझे बोलने का समय दिया, मैं इसके लिए आपकी बहुत आभारी हूँ। मैं नितिन गडकरी जी की आभारी हूँ और साथ ही राज्यमंत्री श्री वी.के. सिंह साहब की भी आभारी हूँ। मैं सिर्फ दो मांगें रखना चाहती हूँ। आदरणीय पूर्व प्रधान मंत्री स्वर्गीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के कर कमलों द्वारा अहमदाबाद – वडोदरा एक्सप्रेस हाइवे बनाया गया था। यह जो एक्सप्रेस हाइवे है, वहां वडोदरा के पास दुमाड चौकड़ी है। अहमदाबाद से सूरत जाने के लिए जो दुमाड चौकड़ी है, वहां नया नेशनल हाइवे 08 बना है। वहां पर बहुत एक्सीडेंट होते हैं।

मैंने गडकरी साहब को एक पत्र भी लिखा है। मैं आपके माध्यम से यह मांग रखना चाहती हूँ कि वह एक छोटा-सा ही काम है, लेकिन उस काम को करवाना बहुत जरूरी है। माननीय राज्य मंत्री जी भी यहां पर बैठे हैं। मेरी यह मांग है कि दुमाड चौकड़ी हाइवे पर वडोदरा से सूरत और सूरत से अहमदाबाद आने-जाने में बहुत-से एक्सीडेंट्स होते हैं। इसलिए दुमाड चौकड़ी की जो समस्या है, आप इसको जरूर सॉल्व करिए।

दूसरे, मैं एक और मांग रखना चाहती हूँ कि वडोदरा एयरपोर्ट अब इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनने जा रहा है, इसलिए एक अंदर बायपास हाइवे बनाया जाए। गुजरात में ऐसा प्रथम बायपास हाइवे बनेगा, जिससे गुजरात की भी शान बढ़ेगी और हमारे देश की भी शान बढ़ेगी। अतः मैं उपरोक्त मांगें मंत्री जी के सामने रखती हूँ।

श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा) : अध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद । मेरे क्षेत्र के एक आसीन्द क्षेत्र से नेशनल हाइवे 158 निकल रहा है और उस 158 को बायपास करके भी निकाला जा सकता है, लेकिन उसे अधिकारियों द्वारा शहर में से निकाला जा रहा है । उसकी वजह से कई आवासीय मकानों का उससे नुकसान हो रहा है । मेरा यह आग्रह है कि उस बायपास को बाहर से निकाला जाए ।

दूसरे, फोर लेन से सिक्स लेन का काम किशनगढ़ से लेकर उदयपुर के बीच में चल रहा है। उस फोर लेन में जहां-जहां पर भी कट्स हैं, वहां पर अंडरपास जरूर दिए जाएं, क्योंकि कुछ कटों को बंद किया जा रहा है, जिससे काफी परेशानी आ रही है ।

तीसरे, सीआरएफ में पंडेर से लेकर कोटड़ी चौराहे तक एक 75 किलोमीटर का रोड़ बनना था, लेकिन बजट कम होने की वजह से वह पूरा नहीं बन पाया है । अभी उसमें 12 किलोमीटर शेष रह गया है । राज्य सरकार कह रही है कि वह सीआरएफ में बना है, इसलिए हम नहीं बना सकते हैं और वह काम रुका हुआ है । इस काम को भी जरूर-जरूर पूरा कराया जाए ।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Thank you for giving me the opportunity to participate in this debate.

Sir, you are aware of Kuttanad which is a backwater area. It is in my Parliamentary Constituency. Everybody knows it and I think most of the MPs have visited Kuttanad. It is a backwater area. So, during flood and other natural calamities, people cannot escape from Kuttanad to the mainland because of shortage of roads and bridges. We are facing severe problems. In the recent flood also, we faced problems. So, I would like to request the hon. Minister, through you, Sir, to allot a package of Rs.1,000 crore for Kuttanad to construct bridges and roads. Then only our children, the old age people and other people can escape from the problem of natural calamities.

Another important issue is that a National Highway is proposed by the Ministry which will be connecting backwater tourism to hill tourism, that is, from Alleppey to Kodaikanal.

Alleppey is a backwater province and Kodaikanal is a hilly area. These two points should be connected by highways for promotion of tourism. A DPR worth Rs.200 crore has already been prepared. But it has not been materialized so far. I would request the hon. Minister to consider it.

I would also like to mention that two national highways pass through my constituency. They are Kollam- Thirumangalam and Kollam-Theni. They are in worst condition and traffic congestion is too high. We need certain bypass roads to decongest these highways. I also request the Government to convert

them into four-lane highways. These two national highways are very important. I would request the hon. Minister to consider it as well.

Sir, there is a proposal for new national highways Kayamkulam-Mavelikkara-Thiruvalla to Munnar and also Nandikkara to Vandiperiyar. They are under consideration of the Ministry of Road Transport and National Highway. I would request the hon. Minister to take it into consideration.

डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण): अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे माननीय वित्त मंत्री द्वारा प्रस्तुत डिमांड फॉर ग्रांट्स फॉर रोड़ ट्रान्सपोर्ट एण्ड हाइवेज़ पर सन् 2019 पर बोलने का मौका दिया है। अध्यक्ष महोदय, माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने एक ईस्ट-वैस्ट हाईवे, नॉर्थ-साउथ हाईवे और गोल्डन क्वार्टिलेट्रल की जो परिकल्पना की थी, उसको पूरा करने के लिए एक रुपये का सैस पेट्रल पर एनएच के लिए रखा था, उसकी हिस्सेदारी 57 प्रतिशत होती थी। यह सीआरएफ फंड में हाइवे डिसाइड करता था, लेकिन मुख्य सचेतक होने के नाते मैं सभी सांसदों की इच्छा व्यक्त कर रहा हूँ कि जब से सेंट्रल रोड़ इन्फ्रास्ट्रक्चर फण्ड हुआ है, केवल दस प्रतिशत फंड मिल रहा है। यह सभी सांसदों की इच्छा है कि माननीय वित्त मंत्री पुनः इसको सडक ट्रान्सपोर्ट में दे दें, जिससे कि सभी सांसदों का छोटा-मोटा काम गडकरी जी पूरा कर सकें। मैं सिर्फ दो बातें कह कह अपनी बात का अंत करूंगा। मेरे यहां एन.एच. 28 ए था जो काठमांडु जोड़ने का सीधा हाइवे है। उसमें नया बाइपास बना। पुराने रोड़ को छोड़ दिया गया और उसको बिहार सरकार ने तो ले कर अभी तक वह काम शुरू नहीं कर पाई है। लेकिन जो भारत-नेपाल सीमा पर मैत्री पुल है और जो नोमैन्स लैण्ड है, उसका कोई जिम्मेवारी लेने को तैयार नहीं है। इसलिए मैं माननीय गडकरी जी से, चूंकि पहले वह राष्ट्रीय राजमार्ग का हिस्सा था, और काठमांडु जाने की वह एकमात्र सडक है। उस मैत्री पुल और नैशनल हाइवे का जो छूटा हुआ पार्ट है, नोमैन्स लैण्ड का, उसको राष्ट्रीय राजमार्ग से बनाया जाए, दूसरा कोई उपाय नहीं है। दूसरा, मेरा जो बेतिया, पखनात, अंकुई हाईवे है, एन-727 एए उसको शीघ्र बिहार सरकार से मिल कर उसका काम जल्दी पूरा कराया जाए। आपने बोलने का मौका दिया। धन्यवाद।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): अध्यक्ष जी, ... (व्यवधान) *

* Not recorded.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, एक मिनट में आपको रोकता हूँ। उसका कारण मैं आपको बताता हूँ। आप प्रक्रिया और नियम की किताब रखते हैं। चूंकि आपने अपना भाषण ले कर दिया है, इसलिए अब आप बोल नहीं सकते हैं।

आपका भाषण रिकॉर्ड में नहीं जाएगा। फिर अलग से मौका दे देंगे।

श्री जय कुमार जी।

DR. K. JAYAKUMAR (TIRUVALLUR): Thank you, hon. Speaker, Sir, for giving me this opportunity to speak in this august House. It is indeed a great pleasure to speak under your chairmanship at this hour. I just want to record a few lines regarding the requirements of my constituency. I hope and trust the hon. Minister will make a note of them.

माननीय अध्यक्ष : आज विद्वान सदस्य ही नियम-प्रक्रिया का वॉयलेशन कर रहे थे ।

...(व्यवधान)

DR. K. JAYAKUMAR : Sir, my Constituency falls in the northern part of Tamil Nadu. Tirupati is a holy shrine where a lot of people from Chennai go every year. Even people from Delhi take flight till Chennai and go over there. You fly nicely and then the road journey is very bad. Kindly take care of it. It is a four-lane road but only two lanes have been completed yet. Work on other two lanes has not been done. I request the hon. Minister to take care of it for the sake of people of the North if not for the people of the South.

Chennai to Tada road is the east coast road. It is a six-lane road. But work on only four lanes has been completed. Work on rest two lanes has not been done. On the whole, only 50 per cent of the work is completed. I request the Government to take care of these roads also.

It is an East Coast road with six lanes proposed, but only four lanes have been done and another two lanes have not been completed. On the whole, only 50 per cent of the road has been completed. I would request the hon. Minister to take care of this road. This road is used by people to go out on the eastern sector.

Another road is Chennai-Bengaluru connecting road. It was a good road. It was done very well earlier, but over the period, due to lack of proper maintenance, too many potholes have developed and cars cannot go beyond the speed of 60 kilometres per hour. So, a lot of accidents are taking place between Sriperumbudur and Maduravoyal which is just like a valley. I would request the hon. Minister to take care of this road also.

Sir, thanks a lot.

***DR. UMESH G. JADAV (GULBARGA):** I urge upon the Hon'ble Minister of Road Transport and Highways to demand on Transport and Highways for the development of my Parliamentary Constituency i.e, Kalaburagi/Gulbarga in Karnataka State.

I would like to bring it to your kind notice that the Kalburagi is one of the fastest growing city in Karnataka and the important Roads intersecting Kalaburagi are as follows and initiation of these below mentioned roads are need of the hour for Kalburagi : NH-150 E (Kalburagi to Solapur Via Afzalpur, Akkalkot); NH-50 (NH 2018) Humnabad Vijayapur Section; NH-150 Kalaburagi – Wadi-Kadecchur upto Andhra Pradesh.

There is one Existing road at present having a periphery of 22.50 kms with a radius of 3.00 KM approximately which is used by through traffic intersecting the city to bypass the city. Since the city has outgrown beyond the existing ring road at an alarming rate, the thorough traffic of NH 150E, NH 50 and 150 have to travel on the existing ring road along with the local city traffic, which results in heavy traffic congestion and poor riding quality. The traffic intensity of the existing ring road is about 45000 PCU during peak Hours. Hence the new bypass is necessary between (Kalburagi Afzalpur Section) to NH 50 (Kalaburagi Jewargi Section) via NH 150 (Kalburagi – Andhra Border Section).

* Speech was Laid on the Table

The alignment is approved and the consultant has submitted the final DPR and the submission of Final DPR. Therefore, keeping above facts in mind it is necessary to upgrade the above roads as National Highway before the work can be taken up.

I will come to a very important scheme by the Government of India to connect the various state through "Greenfield Bharatmala Pariyojana", I request the Hon'ble Minister for the initiation of work to be started from Akkalkot to Karnataka and Tamil nadu Border in specific I would like to state that work to be taken up in Kalaburagi District covering Aland Afzalpur Jewari Kalaburagi Talukas in my Constituency. I would like to request the Hon'ble Minister for the completion of NH 218.

There is long pending demands of 6 Flyover in the Kalaburagi City to ease the heavy traffic congestion in various part of the Town. I would also like to request the Connection of NH 65 to NH7 via Chincholi which is passing through Manaekhelli – Chincholi – Tandur – Jadcherala.

My last request to the Hon'ble Minister but not the least is submission for providing confirmation of Existing ROW Details. Consultancy service for feasibility study cum DPR. Survey and land Plan for upgradation of Road from Sastapur – Narayanpet and Chincholi to Shapur to National Highway by adopting Lidar or Similar technology in the state of Karnataka. With reference to this details of the roads are as follows of SH 15 (Chincholi to Shirolia Via

Sulepeth), SH 32 (Kandagol Cross to Kodli Cross) and SH 125 (Kodli Cross to Kalagi Side)

I would also like to thank Shri Nitin Gadkari ji, for creating history in Road Transport and Highway Development in record rate of constructing highways in the country. I would like to conclude my speech by the *quote of Barack Obama- He said "If you were successful, somebody along the line gave you some help... Somebody helped to create this unbelievable American system that we have that allowed you to thrive. Somebody invested in roads and bridges. If you've got a business -you didn't build that. Somebody else made that happen."* - Barack Obama

Thank you .

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही मंगलवार, दिनांक 16 जुलाई, 2019 को सुबह 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

22.30 hrs

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Tuesday, July 16, 2019/Ashadha 25, 1941 (Saka)*
