

The House then adjourned for lunch at fifteen minutes past one of the clock.

The House re-assembled after lunch at seventeen minutes past two of the clock.

MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair

**DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF
ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways.

SHRI N. K. SINGH (Bihar): Sir, I would like to raise an issue on this very point of a discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways. Allow me to speak just for a minute; I am not going to speak on road transport, but, Sir, I wish to bring to your kind notice that the Report of the Ministry of Road Transport and Highways has been received in the Publications Division just half an hour ago. Unless Members are given, at least, one day to read that, what kind of useful contribution can they make to the debate? We are supposed to read that Report.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You are right. I shall tell you the circumstances. ...*(Interruptions)*... Just a minute, please. I shall make it clear to you. Today, our original agenda was to take up the Finance Bill. The Finance Bill was passed very late yesterday in the Lok Sabha; we had not received the message. And then, President's assent is necessary for taking up the Finance Bill. The discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways was to be taken up tomorrow. By consensus in a meeting, it was decided that the discussion on road transport will be taken up today. This inconvenience is not deliberate; it is because of the circumstances. That has been discussed.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD (Bihar) : Sir, I have come prepared to speak on the Finance Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I know that. That is why, I am explaining. ...*(Interruptions)*...

श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश) : महोदय, मेरा यह कहना है कि जब तक वार्षिक रिपोर्ट प्राप्त नहीं होती है, तब तक हम कैसे बोल सकते हैं क्योंकि हमें उसी को संदर्भित करते हुए बोलना होता है। वार्षिक रिपोर्ट अभी प्राप्त नहीं हुई है, अभी हम लोग आए हैं, और अभी हमें वह मिली है। उसे हम पढ़ नहीं पाए हैं, देखा नहीं है इसलिए उस आधार पर बोलना कहां तक उपयुक्त होगा?

श्री उपसभापति : रामगोपाल यादव जी शुरू करेंगे ...*(व्यवधान)*...

श्री रवि शंकर प्रसाद : सर, आप हमारे उपसभापति हैं, हम आपसे संरक्षण चाहते हैं कि ऐसा कोई परिवर्तन हो तो हमें उसकी पूर्व सूचना मिलनी चाहिए क्योंकि और भी कई गतिविधियां होती हैं, जिन्हें हमें एडजस्ट करना होता है।

श्री उपसभापति : मैं बता रहा हूं। This is not the usual practice. Yesterday evening we had expected that the Finance Bill would be brought in the House after getting the President's assent. This is a late night decision. We had tried our best to take up the Finance Bill today itself even with additional agenda. But that was not possible.

श्री रवि शंकर प्रसाद : हम आगे के लिए कह रहे हैं कि आगे से इसका पालन किया जाए और कम से कम हमें पूर्व सूचना दी जाए।

SHRI N. K. SINGH: Sir, I totally share ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I fully agree with you and this should not happen.

SHRI N.K. SINGH: Sir, but, even assuming that this is an exceptional circumstance and I perfectly understand that this is a late night decision, in respect of all other Ministries which we are discussing, for instance, the discussion on the Ministry of External Affairs which will come up in two-three days, their Annual Report was available to us a week ago. Why is it that in this particular case, even it was assumed to be discussed tomorrow, this Annual Report is coming to us just a day ago. What kind of a credible participation can Members have?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We will find out why the Reports are not coming on time. When other Ministries' reports have already reached the hon. Members, we will find out why this Report is late and who is responsible.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU (Karnataka): Sir, where is the Minister? ...*(Interruptions)*... Sir, I don't want to have an argument with the hon. Chair, I would appeal to the ruling party and also the feeling of the House is that when a senior Member is initiating a discussion on the Demands for Grants and working of a particular Ministry, the Minister, unless he is preoccupied with the other House because we are meeting simultaneously, is supposed to be in the House. The MoS can reply. I am not questioning it. But, otherwise, what is the purpose of a discussion. Are we doing it for ritual sake?

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Prof. Ram Gopal Yadav is a senior Member of the House.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Are we doing it just for ritual sake and we just take shelter under the Rules.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is a convention ...*(Interruptions)*...

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: It is a question of knowledge.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Venkaiahji, I fully share your concern.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: I request the Chair before saying something, please, hear me for a second, Sir. मेरा एक प्वाइंट है। एक सदस्य बोल रहे हैं। बाकी लोग क्यों बैठे हैं हाऊस में? यह हमारे ज्ञान की वृद्धि के लिए है। It is to enhance our development, our understanding about the subjects on which people debate in the House. Otherwise, others have no business. Only, Ram Gopalji can speak and other Members can go. Similarly, a Cabinet Minister heads the Department. He has to be there to understand what are the suggestions by the hon. Members of the House, what is the criticism, and how to take corrective steps. I only request the Chair not to simply allow because there is some convention, there is some procedure...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no, Venkaiahji, I already said, I fully share your concern that the hon. Minister should have been here.

श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) : अभी तो कोई केबिनेट मंत्री नहीं है।...(व्यवधान)...

उपसभापति : आप बैठिए, किसी मेंबर को बैठने के लिए बोलना सही नहीं है। It is the function of the Chair to regulate.

PROF. P.J. KURIEN (Kerala): Sir, the Cabinet Minister of this Department is coming shortly. Within a few minutes, he will reach. The MoS is here.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Kurienji, the concern, which the hon. Members have expressed, is a genuine concern. Please take this aspect into consideration that the House is supreme and they should be here.

PROF. P.J. KURIEN: Sir, I concede the point raised by Shri Venkaiah Naidu and other hon. Members. It is correct. I am sure it has been taken note of ...(*Interruptions*)... Actually, the inconvenience that the hon. Members experienced, the hon. Minister also experienced the same inconvenience. The Minister was also unaware of the fact that it will be taken up today. He also came to know very late that this is being taken up today. So, naturally, he has to adjust his programme and he is coming here.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Kurien, please get some Cabinet Minister.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Where is the Cabinet Minister; forget about the concerned Minister. There is no Cabinet Minister in the House.

PROF. P. J. KURIEN: Okay, that we will bring.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Promote Mr. Jairam Ramesh as Cabinet Minister. We will be happy, I am not joking. There has to be some person. यह तो कभी नहीं होता। This never happens.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, get some Cabinet Minister.

श्री रुद्रनारायण पाणि : यह सारे सदन की गरिमा का सवाल है।

PROF. P. J. KURIEN: Let us initiate the debate. The Cabinet Minister is coming ...(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned for ten minutes.

The House then adjourned at twenty-four minutes past two of the clock.

The House reassembled at thirty-four minutes past two of the clock,

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI KAMAL NATH): Mr. Deputy Chairman, Sir, I would just like to clarify one thing for the purpose of record. I understand that when the discussion started, there was some mention that I was not in the House. It is very true that I was not in the House.

Sir, I have been a Member of Parliament for the last twenty nine years and I know the functioning of both the Houses of Parliament. Sir, this discussion was scheduled for the 30th, and, based on that, I had made some plans, set up my schedule, and, asked people from my constituency to come here today. I do understand that 30th is also not a firm date; it moves one day more. It can even be

advanced sometimes by half a day. So, keeping that in mind, I kept a provision for that and fixed some engagements with people of my constituency today, and I was going to come here by 20-25 minutes. The Minister of State was present in the House. Some Members felt that I should have been there. I do recognise their sentiments that they like to see the Cabinet Minister concerned. While I do respect that, I also would like to say that it was not to slight any member or mean any disrespect to any Member of the House.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The circumstances have been explained. The House was adjourned not because you were not there. The Members were ready to discuss even in your absence. The House was adjourned because there was no Cabinet Minister present. That is the objection that was raised.

SHRI N.K. SINGH: Sir, since the hon. Minister was not here and we understand the circumstances, he might also wish to comment on why, unlike all other Ministries, all other Ministries, which have been discussed in this House or the other House, the Report from this Ministry was available to us only half an hour before the commencement of this important fora of discussion.

SHRI KAMAL NATH: Sir, again I would like to clarify that this discussion was meant for the 30th and they would have had it today. Certainly, it would have still been only two days before. I will ensure that next time the Members have this Report more than two days in advance. Since this was communicated only last night, and this arose because the Finance Bill was cleared by the Lok Sabha yesterday and had to go to the President and then go back to the Lok Sabha. You know, we had planned everything based on 30th July.

श्री कलराज मिश्र : महोदय, BAC की कमेटी में तय हुआ था कि इस पर 29 तारीख को चर्चा होगी, लेकिन माननीय मंत्री जी को 30 तारीख की ही जानकारी रही। इसमें कहीं न कहीं कोई कमी है।...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : यह कल के लिए ही तय हुआ था।

संसदीय कार्य मंत्री तथा जल संसाधन मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल) : यह कल के लिए ही तय हुआ था, क्योंकि आज फाइनेंस बिल नहीं लिया जा सकता था, इस कारण ...(व्यवधान)... यह कल के लिए ही तय हुआ था।

SHRI KAMAL NATH: Sir, originally it was 30th and preponed to the 29th. That is why I said I kept a margin for that also.

प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण मंत्रालय के कार्यक्रम पर चर्चा प्रारंभ करने का अवसर प्रदान किया। मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि माननीय कमल नाथ जी आ गए हैं। वे बहुत ही Dynamic Minister हैं और यह चर्चा की है कि उनको यह विभाग इसीलिए दिया गया है कि वे कुछ करके दिखाएंगे, उनसे यह उम्मीद की जाती है। यह सच है कि इस विभाग के मंत्रालय की Annual Report नहीं मिल सकी, लेकिन यह ऐसा मंत्रालय है कि जब हम दिल्ली से मुरादाबाद की तरफ जाएंगे, आगरा की तरफ जाएंगे या कहीं भी मूव करेंगे, तो विभाग की Annual Report अपने आप सबको मिल जाती है।...(व्यवधान)... यह ऐसा बढ़िया विभाग है अगर कोई आंखें खोलकर चलता है, तो वह यह कह सकता है कि यह काम ठीक हो रहा है, यह मशीनरी ठीक से काम रही है, यह क्वालिटी ठीक है, यह with in time हो रहा है, यहां पर गड़बड़ी हो रही है और गड़बड़ी कौन कर रहा है। यदि ठीक हो रहा है, तो कैसे ठीक हो रहा है। जब मैंने

यह चर्चा प्रारंभ की उस समय MoS यहां थे, वे हमारे ही गृह राज्य से हैं और मैं उनको बहुत पसंद करता हूँ। उन्होंने प्रारंभ में कहा था कि मंत्री जी थोड़ी देर में आ जाएंगे, लेकिन वेंकैया साहब ने बहुत सी टेक्नीकल और सही क्वेश्चन उठाया था, जिसकी वजह से यह हाउस दस मिनट के लिए स्थगित हुआ। मान्यवर, पूरे देश में सड़कों का एक बहुत बड़ा जाल और नेटवर्क है। इस नेटवर्क की भूमिका बिल्कुल उसी तरह की है, जिस तरह से शरीर में, आदमी की बाँड़ी में आर्टीरीज की भूमिका होती है। वही भूमिका रोडवेज की, रोड ट्रांसपोर्ट की इस देश के अंदर है। देश की प्रगति के लिए, देश को आगे ले जाने के लिए यह सिस्टम जितना बेहतर होगा, देश की तरक्की के लिए उतना ही ज्यादा लाभदायक होगा। अभी जो स्थिति है, उसमें देश का जो कुल नेटवर्क है, वह लगभग 33,20,000 किलोमीटर का है। इसमें नेशनल हाईवेज और स्टेट हाईवेज 1,95,000 किलोमीटर लंबाई में हैं। नेशनल हाईवेज की लंबाई 66,754 किलोमीटर है, जो देश के कुल सड़क नेटवर्क का दो फीसदी है।

श्रीमन्, पिछले कई वर्षों से वाहनों की वृद्धि बहुत तेजी से सड़कों पर हो रही है। सड़क से ले जाने वाला जो लोड है, फ्रेट है, वह भी बहुत तेजी से बढ़ रहा है। आज स्थिति यह है कि लगभग हर वर्ष - पिछले वर्ष की Parliamentary Standing Committee की जो रिपोर्ट है, येचुरी साहब की अध्यक्षता में जो कमेटी थी, उसने कहा है कि लगभग हर वर्ष वाहनों की संख्या में बारह फीसदी की बढ़ोत्तरी हो रही है। अब माल भाड़ा 65 फीसदी और यात्री परिवहन 87 फीसदी है। जब यह स्थिति है तो यह आवश्यक हो गया है कि रोड्स हाईवेज, एक्सप्रेस वेज, जो अन्य डिस्ट्रिक्ट रोड्स हैं या अन्य संस्थाएं हैं, परिवहन के साधन हैं, सड़कें हैं, उनके रख-रखाव या उनकी देखभाल की आवश्यक व्यवस्था की जाए। इस संबंध में एक बहुत महत्वाकांक्षी योजना NHDP के नाम से 2000 में प्रारंभ की गई थी। NHDP (National Highways Development Project) योजना पांच फेसज में चल रही है, हालांकि हर फेस का लक्ष्य अलग-अलग है। कुछ में 97 फीसदी, किसी में 95 फीसदी और किसी में कम, लेकिन काम चल रहा है। 30 अप्रैल, 2009 का जो स्टेटस था, स्वर्ण चतुर्भुज की कुल लंबाई 5,846 किलोमीटर की लंबाई है, उसमें से 5,724 किलोमीटर चार लेन की बन चुकी है। सौ किलोमीटर से थोड़ी ज्यादा अंडर इम्प्लिमेंटेशन है। अन्य फेसेज में जो काम चल रहा है, उनमें अभी तक आधे से ज्यादा काम ऐसा है, जिसके लिए कोई बिड नहीं हुई है। अभी तक उन कांटेक्टर्स को या किसी कंपनी को अवार्ड नहीं किया गया है। अभी कुछ चार-पांच बिड्स हुई हैं।

प्रश्न यह है कि आखिर क्या वजह है कि bidders नहीं आते, उनके सामने कौन-सी दिक्कतें होती हैं या हो सकता है कि आपकी terms and conditions ऐसी हैं, जिनकी वजह से उनके सामने दिक्कतें हों। शुरू में ऐसा किया गया था जो कि बहुत बड़ी कम्पनियां हैं, जिनके पास global experience हैं, ऐसी कंपनियां होनी चाहिए। लेकिन हिन्दुस्तान में ऐसी बड़ी कम्पनियां कम थीं, जिसकी वजह से विदेशी कम्पनियों के साथ partnership करके कुछ कंपनियों को contract लेना पड़ा और दिक्कतें हुईं। अगर इसमें यह हो सकता है कि quality पर कोई असर न पड़े और यह हो सकता है कि 100 किलोमीटर, 200 किलोमीटर, इस तरह से parts में करके qualified contractors को ठेका देने की कोशिश की जाए, तो यह काम जल्दी हो सकता है। हालांकि private and public partnership की बात भी चल रही है - BoT के आधार पर toll वगैरह की वसूली की बात है और maintenance की बात है - लेकिन काम बहुत धीमा चल रहा है। माननीय मंत्री जी, इसके और भी अन्य कारण हो सकते हैं, लेकिन लोग एक कारण यह भी मान रहे हैं कि पिछले 32 महीनों में National Highway Authority of India के चार चेयरमैन बदले जा चुके हैं, जिनमें से कुछ तो दो महीने ही रहे और ज्यादातर इन चारों का कार्यकाल, अब चौथे चेयरमैन, विजेंद्र सिंह साहब, वे अभी हैं, वरना दो से ग्यारह महीने के बीच रहा। जब विभाग का सबसे बड़ा

अधिकारी, देखरेख करने वाला आए दिन transfer होगा, तो इसका नीचे तक adverse असर पड़ता है। यह केवल इसी विभाग में नहीं है। विभिन्न राज्यों में जिस तरह से transfers होते हैं, उस मामले को लेकर सुप्रीम कोर्ट में एक रिट हुई। गनीमत यह है कि केन्द्र में अभी भी अधिकारियों के transfer की बहुत बेहतर व्यवस्था है, लेकिन राज्यों में जिस तरह से थोक में transfer होते हैं, उस पर अभी सुप्रीम कोर्ट में एक रिट हुई थी। सुप्रीम कोर्ट ने पहले भी फैसला दिया था और अब वह फिर hearing पर है। जब अधिकारी बार-बार हटते हैं, तो जो continuity होती है, वह वहां से हट जाता है। फिर कोई नया आता है, तो उसके समझने में थोड़ा सा टाइम लगता है, वह टूट जाती है। जब तक अधिकारी यह समझ पाता है कि इस तरह के काम हो, यह ठीक काम करने वाला है, यह ठीक काम करने वाला नहीं है, तब तक वह हट जाता है। ये जो परिवर्तन आपके यहां लगातार होते रहे, जिनकी वजह से बहुत ही धीमी गति से कुछ काम हुए हैं, इसको सुधारने की आवश्यकता है।

अभी पिछले 5 साल में National Highway पर केवल 7 हजार किलोमीटर काम बना है। आपने कहा है कि अगले 5 वर्षों में आप 35 हजार किलोमीटर बनाएंगे। आगे चल कर यह 7 हजार बनाम 35 हजार किलोमीटर का मामला बन जाएगा, इसलिए आपको बहुत सावधानी से काम करना होगा। लेकिन मैं यहां एक बात अवश्य कहना चाहूंगा कि इससे पहले जो आपकी यूपीए की सरकार आई थी, उससे पहले अटल जी ने जब यह प्रोजेक्ट शुरू किया था, तो इस पर काम बहुत तेजी से हुआ था, क्योंकि अगर आप अपने विभाग की शुरू की प्रगति रिपोर्ट देखें, तो शुरू के वर्षों की प्रगति रिपोर्ट बहुत अच्छी है, लेकिन यूपीए गवर्नमेंट के पिछले कार्यकाल में पता नहीं क्यों, इस पर काम की गति बहुत धीमी हो गई। मैं यह नहीं कहता हूं, लेकिन कुछ लोगों ने, कुछ अखबारों में भी जो articles आए, उन्हें मैंने पढ़ा है, उनमें प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से यह कहने की कोशिश की गई कि एक गवर्नमेंट के बदलने के बाद संभवतः दूसरी गवर्नमेंट को यह प्रोजेक्ट पसंद नहीं था या अटल जी द्वारा शुरू किया गया था, इसलिए काम धीरे हुआ हो। बहरहाल उसमें जब सुधार हुआ है और आपने तेजी से काम करना शुरू किया है, यह बहुत अच्छी बात है। इसमें रोड की क्वालिटी बहुत महत्वपूर्ण है। इसके बनने में प्रति किलोमीटर इतना पैसा लगता है, लेकिन इसके बाद भी अगर स्वर्णिम चतुर्भुज में अथवा नॉर्थ-ईस्ट एवं साउथ-वैस्ट कोरिडोर में बनी हुई रोड्स दो महीने के अन्दर, छः महीने के अन्दर या एक साल के अन्दर टूटनी शुरू हो जाएं, तो यह चिंता की बात है।

माननीय मंत्री जी, आप कभी बाई रोड कानपुर से लखनऊ नहीं गए होंगे, लेकिन कानपुर से लखनऊ के बीच का जो नेशनल हाईवे है, उसके बनने के छः महीने के अन्दर ही उसकी हालत बहुत खराब हो गई। अगर आपके एमओएस कभी उधर से गए हों, लेकिन शायद उनका रास्ता भी दूसरा है, आप स्वयं देखेंगे कि वह सड़क कितनी खराब हो गई है। इसी तरह से दिल्ली से आगरा के बीच की जो सड़क है, मुझे अकसर वहां से जाना पड़ता है, उसमें भी आप देखेंगे कि बहुत जगह टूटन आई हुई है और कहीं-कहीं पर तो सड़क बैठ गई है। इसकी उम्मीद नहीं की गई थी। उम्मीद यह की गई थी कि ये सड़कें ऐसी होंगी, जिनमें कम से कम दस साल तक तो किसी तरह की कोई मरम्मत नहीं करनी पड़ेगी। जो भी कॉन्ट्रैक्टर इनको बनाते हैं, उनसे निश्चित रूप से कोई न कोई इस तरह का कॉन्ट्रैक्ट भी होता होगा कि इन सड़कों में इतने दिनों तक कोई गड़बड़ी नहीं आनी चाहिए। अगर कोई भी गड़बड़ी आएगी तो ठीक तरीके से उसकी मरम्मत होनी चाहिए।

महोदय, इसमें मॉनिटरिंग की बहुत जरूरत है। अभी आपने देखा कि यहां मैट्रो की एक दुर्घटना हुई। कल से हम टीवी और अखबारों में देख रहे हैं कि 18 और पिलर्स में हेयर-लाइन क्रैक आ गए हैं। यह तो इतनी सेंसिवि चीज है, सड़क के मामले में तो लोग फिर भी लापरवाही कर सकते हैं। इसका एक कारण यह भी होता है कि जिन कंपनियों को अथवा कॉन्ट्रैक्टर्स को आप ठेका देते हैं, हमने देखा है कि आम तौर पर वे सब-लैटिंग करते हैं, यानी वे दूसरे कॉन्ट्रैक्टर्स को ठेका दे देते हैं। मेन कॉन्ट्रैक्टर गवर्नमेंट से पेमेंट ले लेता है और वह दूसरे कॉन्ट्रैक्टर को, जिसे उसने ठेका सब-लेट किया, समय-समय पर पेमेंट करता रहता है। मुख्य कॉन्ट्रैक्टर को लाभ यह होता है कि उसे पूरा पैसा मिल गया, अब वह धीरे-धीरे वह काम करवाता रहता है।

यह बात सही है कि इन चीजों में कुछ व्यावहारिक दिक्कतें भी आती हैं। जिन राज्यों में लॉ एंड ऑर्डर ठीक नहीं है, वहां आपने देखा होगा कि हाईवे बनाने में आपको बहुत बड़ी समस्याएं आएंगी। आपने बाहर से, बड़ी-बड़ी कंपनियों से लाकर बड़े-बड़े कॉन्ट्रैक्टर्स को भेजा, लेकिन वहां के लोग उनके सामान को उठा ले जाते हैं, मशीनों को उठा ले जाते हैं, जबरदस्ती सीमेंट को उठा ले जाते हैं या सरिया उठा ले जाते हैं और इसलिए उन लोगों को, मेन कॉन्ट्रैक्टर्स को मजबूरी में कहीं-कहीं पर उनके लोगों को ठेका देना पड़ता है। जहां भी ऐसा होता है, वहां पर क्वालिटी खराब हो ही जाती है। हम लोगों ने लगातार कई बार यह देखा है कि कंपनियां काम कर रही हैं, तो बढ़िया काम हो रहा है। बड़ी कंपनियां काम कर रही हैं तो काम अच्छा हो रहा है और लोकल आदमी भी वहां काम कर रहे होते हैं। पहले आपके इस विभाग में जब लालू साहब थे, उस समय हमारे यहां शिकोहाबाद से इटावा तक 59 किलोमीटर और फिर इटावा बाईपास 13 किलोमीटर, इसके टैंडर को निरस्त करना पड़ा। इतना हिस्सा बनाने में दो-तीन साल लेट हो गया। पूरे हाइवे की सड़क बहुत बढ़िया बन गई, लेकिन यह 72 किलोमीटर रह गई। क्यों? क्योंकि वहां सब-लैटिंग हो गई थी। उसकी क्वालिटी इतनी खराब थी कि मेन कॉन्ट्रैक्टर को ब्लैकलिस्ट करना पड़ा और उसके कॉन्ट्रैक्ट को रद्द करना पड़ा। फिर जब दूसरे व्यक्ति को कॉन्ट्रैक्ट दिया गया, तब जाकर वह हाइवे पूरा बना।

हमारे यहां समस्या यह हो गयी थी कि वहां रोजाना जाम लगा रहता था, वर्षों से मेन बाई पास बंद था। अब तो आपकी कृपा से वह सब ठीक हो गया है और एकदम बढ़िया हो गया है। मैं यह कहना चाहता हूं कि क्वालिटी के लिए न केवल कंट्रेक्टर्स बल्कि जो स्थानीय परिस्थितियां हैं, उनको भी ध्यान में रखना होगा और स्टेट एडमिनिस्ट्रेशन से भी कभी-कभी आपको कहना होगा, उसे निर्देश देना होगा कि जो आपके कंट्रेक्टर्स हैं, उनके लिए सही तरह की सुरक्षा-व्यवस्था हो, ताकि वे काम कर सकें। इसके बिना वहां काम हो ही नहीं पाता था। मैं अभी इनके राज्य की बात नहीं करूंगा। अब स्थिति में सुधार हुआ है, लेकिन पहले भी लगातार यह होता था कि कंट्रेक्टर काम ही नहीं कर पाता था। हमारे यहां भी तमाम ऐसा ही था। आपके एम.ओ.एस. वाला इलाका जो वहां मिलता है, उधर भी यह होता था कि जबरदस्त ठेकेदार जबरदस्ती कर लेते थे। He is a practical man. वह इस बात को जानते हैं। इस तरह यह जो हाइवेज की क्वालिटी की स्थिति है, जैसे कानपुर और लखनऊ वाली सड़क टूट गई है, आगरा और कानपुर वाली सड़क टूट गई है, यह सब इसी वजह से है। इसलिए मैं चाहता हूं कि आप इस तरह की व्यवस्था कीजिए जिससे कि कंट्रेक्टर्स को, बढ़िया कंट्रेक्टर्स को, काम करने में कोई परेशानी न आए। हालांकि जो व्हिसिल ब्लोअर्स होते हैं, उनके लिए जान का खतरा तो रहता ही है। कई घटनाएं सामने हैं, ऐसी कई चीजें हैं, लेकिन मैं उनके नाम लेना नहीं चाहूंगा, क्योंकि कई बार लोग ऐसे ही बुरा मान जाते हैं। जो लोग गलतियों को बाहर लाने वाले होते हैं, उनको खतरा तो बहुत रहता है, क्योंकि ऐसे लोगों ने, कंट्रेक्टर्स ने, गलत तरीके से इतना पैसा

3.00 P.M.

पैदा कर लिया है कि they can go to any extent. इसलिए आपको अपने दिमाग में कहीं-न-कहीं यह बात रखनी पड़ेगी कि किस तरह से यह काम ठीक ढंग से हो।

यह जो काम चल रहा है, इसके संबंध में मैं एक बात और कहना चाहूंगा, बल्कि मैं तो कहूंगा कि इसमें दो बातें हैं, एक बात तो रोड एक्सिडेंट्स की है और दूसरी स्वयं रोड के सेफ्टी की। रोड एक्सिडेंट्स बहुत ज्यादा होते हैं। मैंने यह देखा है कि सड़क जितनी बढ़िया बनेगी, उस पर उतने ज्यादा एक्सिडेंट्स होने लगे हैं। रोड ड्राइव का जो सिविक सेंस होना चाहिए, वह यहां अभी उतना नहीं है, जितना दूसरी जगहों पर है। आपकी स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट में भी यह कहा गया है कि इसके लिए एक फंड होता है, ताकि उसके जरिए लोगों की कुछ मदद हो जाए या हाइवेज के किनारे जो बड़े नगर हैं, उनमें ट्रॉमा सेंटर खोलवाने में मदद करें तथा हाइवेज के किनारे एम्बुलेंसेज अवेलेबल हों, जिससे कि अगर कोई एक्सिडेंट हो तो उनको तेजी से अस्पताल में ले जाया जा सके या ट्रॉमा सेंटर पर ले जाया जा सके और इससे उनकी मदद हो सके। इसके लिए आपने पिछली बार जो 14-15 करोड़ रुपए रखे भी थे, उसमें से मुश्किल से 4 करोड़ रुपए ही खर्च हुए। मैं स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट पढ़ रहा था। उसमें येचुरी साहब ने रिकमेंड किया कि इसको भी बढ़ाना चाहिए, जब इतनी दुर्घटनाएं हो रही हैं। पिछले वर्ष दुनिया में रोड एक्सिडेंट्स में सर्वाधिक मौतें चीन में हुई थीं, जो कि 1 लाख 8 हजार के आस पास मौतें हुई थीं।

श्रीमन्, हिन्दुस्तान में इसकी आजादी के बाद से लेकर कारगिल तक जितने युद्ध हुए, उनमें जितने लोग मारे गए, उनसे दोगुने आदमी हर साल हिन्दुस्तान में रोड एक्सिडेंट्स में मारे जाते हैं। अब एक्सिडेंट को तो नहीं रोका जा सकता है। जब हम बहुत तेज चलेंगे, किसी की परवाह नहीं करेंगे और नियमों का पालन नहीं करेंगे, तब एक्सिडेंट तो होगा ही। लेकिन ambulance की व्यवस्था हो, वे हाई वे के किनारे जल्दी-से-जल्दी available हों और बड़े नगरों में व छोटे कस्बों में, जहां संभव हो, Trauma Centres खुलें। मैं कहना चाहता हूं कि इस मद में जो पैसा बचता रहता है, उस का सदुपयोग नहीं हो पा रहा है, इसलिए मेरी आप से गुजारिश है कि इस का सदुपयोग होना चाहिए।

महोदय, अभी मैं accidents की बात कर रहा था। यह जो आप का दिल्ली से गुडगांव का केवल 27 किलो मीटर लंबा stretch है, इस में जनवरी, 2008 से जून, 2009 तक 1698 accidents हुए, जिन में 100 लोग मारे गए और लगभग 1600 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। महोदय, मुझे नहीं लगता कि नेशनल हाई वे या एक्सप्रेस वे के पास contingency या emergency में लोगों की मदद के लिए यह जो फंड होता है, उस का किसी तरह का यहां प्रयोग हुआ है। इसी के साथ मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक और निवेदन करना चाहूंगा कि जो Central Road Fund है, जो कि पेट्रोल व डीजल की बिक्री पर एक रुपया प्रति लीटर के हिसाब से लिया जाता है, उस के बारे में लोगों को और मुझे भी संदेह है। महोदय, तमाम ऐसे पेट्रोल पंप हैं जो कि कोई रसीद नहीं देते। आप गाड़ी में पेट्रोल डलवाइए, पैसा दीजिए और चले जाइए। अब अगर वह रसीद नहीं देते हैं तो यह कैसे पता चलेगा कि कितना पेट्रोल बिका, कितना डीजल बिका और सेंट्रल रोड फंड में घपला होने की पूरी आशंका है। मैं चाहता हूं कि आप कोई ऐसा monitoring system जरूर रखिए जिससे कि उस पैसे की चोरी न हो सके और सेंट्रल रोड फंड में

पूरा पैसा आ सके। महोदय, यह सेंट्रल रोड फंड बहुत महत्वपूर्ण है। मैं तो आप के पूर्ववर्ती मंत्री जी को बहुत धन्यवाद इस बात के लिए देना चाहूंगा, मैं उस वक्त उस हाउस का मेंबर था, मैंने अपनी constituency के लिए जो भी प्रोजेक्ट बनाकर भेजे, उन्होंने बड़े पैमाने पर पैसा दिया। आज मेरी constituency में लोग कहते हैं कि यहां के डिस्ट्रिक्ट रोड्स के आगे मुरादाबाद का हाई वे बेकार है और हमारी constituency के रोड्स ज्यादा बेहतर हैं। I am thankful to Balu Saheb और आने वाले वक्त में मैं आप लोगों से भी इस के लिए प्रार्थना करता रहूंगा। तो सेंट्रल रोड फंड में पेट्रोल पंप वगैरह के जरिए कोई लीकेज न हो, इस तरह की आशंका को समाप्त करने की जरूरत है।

महोदय, Road safety यानी सड़क की खुद की सुरक्षा की मैं बात कर रहा था। महोदय, आप जानते हैं four lane या six lane Express ways या High ways इतने मजबूत बनाए जाते हैं कि इन पर 70 टन का बोझ लेकर बड़ी-बड़ी गाड़ियां चल सकती हैं और उस से कोई दिक्कत नहीं होती। ये सड़कें उस के लिए पास होती हैं और उस से टूटती नहीं हैं, लेकिन कहीं-कहीं दो लेन हैं या कहीं-कहीं एक लेन की रोड भी है। अभी मैंने किसी पेपर में पढ़ा था कि गवर्नमेंट नेशनल हाई वेज में four lane की जगह, कहीं-कहीं कुछ इलाकों में, जहां लोड ज्यादा नहीं, ज्यादा ट्रैफिक नहीं है, वहां उन्हें two lane की करना चाहती है ताकि खर्चा बचे और सड़क भी बच जाए। जो सड़क ऐसे ट्रक या व्हीकल्स के लिए बनी है, जो 20 टन या 30 टन के लोड को लेकर चलते हैं, उस पर अगर ये व्हीकल्स 70 टन और 72 टन लेकर चलेंगे, तो वह टूट जाएगी। हमने देखा है कि नेशनल हाइवे पर अगर कभी कोई एक्सिडेंट हो गया और वहां कोई ट्रक पड़ा है, तो ट्रैफिक जाम हो जाता है। दूसरी साइड से जो आरटियल रोड्स हैं, उनसे होकर जब बड़ी व्हीकल्स चलती हैं तो एक दिन में सारी सड़कें टूट जाती हैं और उन सड़कों के लिए - हालांकि इन्हें देखने का काम राज्य की मशीनरी का है, इसको आर.टी.ओ. वगैरह देखते हैं। देखते क्या हैं, बस, आप जानते ही हैं कि वे क्या करते हैं? वरना यह है कि इससे ज्यादा लोड लेकर नहीं चल सकते हैं। जिस सड़क पर 20 टन जाना चाहिए, उस पर 70 टन की गाड़ी जाती है तो वे सड़कें टूट जाती हैं। इसका कैसे इंतजाम हो? सिंगल लेन या डबल लेन के जो रोड्स हैं और डबल लेन के जो नेशनल हाइवेज हैं, अब ये भी सुरक्षित नहीं रह गये हैं, क्योंकि बहुत बड़ी-बड़ी गाड़ियां बनने लगी हैं। उनमें 20-20 टायर्स लगे होते हैं और उनकी बहुत ज्यादा कैसिसिटी होती है। बताया जाता है कि उसमें 50 टन के ही सामान हैं, जबकि उसमें 70 और 80 टन के सामान होते हैं। वे इतना सामान लेकर चलते हैं, जिससे रोड की सुरक्षा खतरे में पड़ जाती है। इसकी व्यवस्था भी आपको करनी होगी।

(उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) पीठासीन हुए)

एक अन्य प्रॉब्लम टोल टैक्स की भी है। हालांकि अगर जब यह built, operate and transfer वाली सिस्टम कहीं बनी है, तब इसमें टोल टैक्स तो लगेगा ही, लेकिन मेरी आपसे सिर्फ यह गुजारिश है कि इसमें अगर मूलधन और ब्याज दोनों निकल आए तो उसके बाद सिस्टम को खत्म कर देना चाहिए। लेकिन, इसका कोई पता नहीं चलता है। कई बार हम लोगों ने ऐसा देखा है, नेशनल हाइवे पर तो नहीं, लेकिन कहीं छोटी नदियों पर पुल बना हुआ है या और कहीं बना हुआ है, उसकी मियाद खत्म हो जाती है, पैसा इकट्ठा हो जाता है, जितने पैसे का पुल बना है, उससे दुगुना पैसा इकट्ठा हो जाता है और उसके बाद भी यह सिस्टम चलता रहता है। अब मान लीजिए कि अगर हम दिल्ली से अपने होम डिस्ट्रिक्ट इटावा जाएं तो कम से कम चार जगह - हालांकि एमपी होने के नाते हम लोग इससे exempted हैं, एक दिन मैंने पेपर में यह पढ़ा था कि National Highway Authority of India, MPs

के exemption को खत्म करने जा रही है। ये मत कीजिए, वरना हम रोजाना अपने क्षेत्र में नहीं आ पाएंगे। रास्ते में कई बार हाइवे पड़ता है, जैसे कुछ ऐसी constituencies हैं, हमारे इटावा की constituency ऐसी है कि उसके पांचों Assembly Segments NH-2 पर हैं। यह बीच से होकर जाती है। हमारे एमपीज जब वहां से जाएंगे और अगर वे वहां से दिन में 10 बार जाते हैं, तो वे कितनी बार टोल टैक्स देंगे? चलिए, ये तो exempted हैं, लेकिन जो exempted नहीं हैं, उन्हें भी बहुत सारा पैसा देना पड़ता है। यह जो तीन-तीन जगह लगता है, अगर यह एक ही जगह हो जाए, अगर कोई ऐसी व्यवस्था हो सकती हो - पता नहीं आपने उनसे क्या एग्रीमेंट किया हुआ है, मैं नहीं जानता, लेकिन एक तो वहां जाम बहुत लगता है और दूसरे, कई-कई जगह पैसे देने पड़ते हैं। अब चूंकि यह सदन जो है...(समय की घंटी)... सर, मैं दो-तीन मिनट लूंगा। यह जो सदन है, वह राज्यों का प्रतिनिधित्व करता है। जिस राज्य से जो एमपी राज्य सभा में आता है, उसका यह कर्तव्य भी होता है कि वह अपने राज्य के हितों को देखे और उन्हें संरक्षण देने की कोशिश करे। मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के साथ अभी तक जो हुआ है, वह ठीक व्यवहार नहीं हुआ है। यूपी जैसे बड़े राज्य को दिल्ली-आगरा-कानपुर का जो एक्सप्रेस-वे है, उसके अलावा कोई दूसरा एक्सप्रेस-वे नहीं दिया गया है। यह जो parts में आप करते हैं, 4 जगह काम करने के बजाय दिल्ली के अलीगढ़ वाली जो जी.टी. रोड है, इसको आप बना रहे हैं, अगर इसको कानपुर तक ले लिया जाए, तो कानपुर में यह स्वर्णिम चतुर्भुज से मिल जाती है। स्टेट PWD के ऑफिसर्स और experts का मानना है कि अगर इसको 4 लेन कर दिया जाए, दिल्ली से अलीगढ़ होते हुए कानपुर तक, तो एक साल में लगभग 500 करोड़ रुपए के डीज़ल की बचत हो सकती है। अगर टुकड़ों में होगा, तो यह बचत नहीं होगी। हम यहां से मुरादाबाद जाते हैं, तो मुरादाबाद तक तो आप 4 लेन कर रहे हैं, मुरादाबाद से आगे रामपुर, बरेली वगैरह जो बड़े शहर हैं ...**(व्यवधान)**...

सड़क परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर.पी.एन. सिंह) : हो रहा है।

प्रो. राम गोपाल यादव : चलिए, हो रहा है, तो धन्यवाद, बहुत अच्छी बात है। मुझे खुशी तो इसी बात की है कि आप उत्तर प्रदेश राज्य से हैं, तो कम से कम उत्तर प्रदेश के साथ कोई अन्याय तो नहीं हो पाएगा। वैसे होना तो नहीं चाहिए, क्योंकि आपके सब मालिक तो उत्तर प्रदेश से हैं, लेकिन फिर भी उत्तर प्रदेश के साथ आप लोग अन्याय कर देते हो, यह बात ठीक नहीं है। अब कुंवर साहब आ गए हैं, मुझे उम्मीद है कि सब ठीक रहेगा।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं कह रहा था कि उत्तर प्रदेश की थोड़ी सी अनदेखी हुई है। एक लाख की आबादी पर सड़कों का नेशनल एवरेज 250 किलोमीटर का है, जब कि उत्तर प्रदेश में एक लाख की आबादी पर सड़कों का एवरेज केवल 111 किलोमीटर है, यह नेशनल एवरेज से आधा है, इतना कम नेटवर्क है। इसलिए जैसे पिछड़ों के लिए विशेष अवसर का सिद्धांत होता है, रिजर्वेशन का सिद्धांत होता है, उत्तर प्रदेश को भी पिछड़ा मानते हुए आप इसके लिए कुछ काम करिएगा।

अंत में मैं सिर्फ एक बात कहना चाहूंगा कि शेरशाह सूरी 1540 में गद्दी पर बैठे और मई, 1545 में उनकी मृत्यु हो गई, वे 5 वर्ष भी गद्दी पर नहीं बैठे, लेकिन उन्होंने एक सड़क बनाई जी.टी. रोड, जो बंगला देश में सोनारगांव से शुरू होकर कलकत्ता, धनबाद, गया, इलाहाबाद, कानपुर, अलीगढ़, दिल्ली, करनाल, लुधियाना, जालंधर से होते हुए अमृतसर तक जाती है और वहां से लाहौर, रावलपिंडी होते हुए पेशावर तक जाती है। इतनी कम अवधि में ऐसा turmoil वाला पीरियड था, हिस्ट्री के स्टूडेंट्स जानते होंगे कि हुमायूं लगातार कोशिश कर रहा था कि उसकी

राजधानी छीन ले, उससे सत्ता छीन ले। इस परिस्थिति में भी एक व्यक्ति ने दुनिया की सबसे लंबी सड़क बनाने का काम किया और बच्चा-बच्चा जानता है, अब तो उस तरीके से इतिहास पढ़ाया भी नहीं जाता, लेकिन सब जानते हैं कि शेरशाह सूरी कौन था। आपको लोग इसी तरह से याद करें, आपसे ज्यादा कर्तव्यशील और एक्टिव व्यक्ति के लिए इससे ज्यादा महत्वपूर्ण और कोई विभाग नहीं हो सकता है।

श्री रवि शंकर प्रसाद : यादव जी, यह बताइए उसमें हुमायूं कौन होगा?

प्रो. राम गोपाल यादव : यह छोड़िए, मैं तो यह चाहता हूँ कि आपका नाम इस तरह से लिया जाए। मैं आपको एक बात बताऊँ कि आज शेरशाह सूरी मार्ग को सब जानते हैं, बच्चा-बच्चा जानता है जी.टी. रोड को कि यह शेरशाह सूरी मार्ग है, इसे शेरशाह सूरी ने बनवाया था और कहां से कहां तक बनवाया था। बंगला देश, हिंदुस्तान और पाकिस्तान, पूरा इधर से उधर तक, लड़ाई लड़ते हुए बनवाया था। क्या तकनीक रही होगी, कितना बढ़िया administration रहा होगा, यह सब administration पर निर्भर करता है और आपके administration पर कभी किसी ने प्रश्नचिन्ह नहीं लगाया है। आप उत्तर प्रदेश का ध्यान रखिएगा, बहुत-बहुत धन्यवाद।

DR. T. SUBBARAMI REDDY (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I take great pleasure to speak on the working of the Ministry of Road Transport and Highways. Sir, we all know that our hon. Minister, Kamal Nathji is a dynamic man. As the Commerce Minister he had made a phenomenal impact in the functioning of the Commerce Ministry. Now, he has taken another challenging job of building up roads in the country. Prof. Ram Gopal Yadavji said about the sixteenth century Grand Trunk Road which connected the eastern and the western regions of our country. This Grand Trunk Road is the longest and the oldest road in the South Asia. After Independence, the various Governments have given much importance to building up of the roads. We must remember that in the entire nation we have got 2 million kilometres of roads which connect all villages in the country. Out of that, the pity is almost 25 per cent of these roads are not connecting villages at all. About 60 per cents of these 2 million kilometres of roads are made of gravel and stone only. The remaining 15 per cent roads are fairly good roads. Then, there is one more important thing. The growth and prosperity of Indian economy is very much interlinked with roads. If roads are good, then there will be economy in consumption of diesel and petrol. We should keep in mind that when we have good roads, we will be able to save time in modern life, save diesel and petrol and also avoid accidents. If there are good roads, psychologically our mind will feel happy and our health will be fine. Now, the challenge before Kamal Nathji is this. He has to spend Rs.1,00,000 crores in three to five years. Under the National Highway Development Project-IV, the total length to be completed by December, 2013 is 12109 kilometres. So far, you have awarded only 2075 kilometres. It means, 10,000 kilometres are still there. Again, in NHDP-V, which is to be completed by December, 2012, the total length is 6500 kilometres. You have awarded 1000 kilometres. That means, almost 15,000 kilometres you have to award and complete it by 2012 and 2013. This is the challenge before the hon. Minister. Then, what is the difficulty? Why are we actually lagging behind in this? I am not here to criticise anybody. Of course, we have got the National Highway Authority of India, an autonomous body, which is

totally committed to building up of roads in the country. Everybody works hard there. The Minister also works hard. Everything is there, but, still, what is the problem? The most burning problem is that of land acquisition. The second problem is related to getting clearance from the Ministry of Environment and Forests. Then, there is this teething problem of red-tapism, not able to solve the various problems, disputes of the contracting firms with the NHAI and also the Ministry. These are the various problems which are there. The other problem is, the pre-qualification criteria getting changed frequently, and when the bids are called, there is not much competition, and again, re-bidding is done. So, these are the various problems. But, nothing is impossible. I know Mr. Kamal Nath will be able to solve these problems single-handedly. Within one year, he is going to make India spellbound that yes this is his capacity. I am confident about him. Of course, I am inspiring him that yes, this is a challenging job.

Then, Sir, there is another important thing *i.e.*, pre-qualification criteria. I would like to draw the attention of the hon. Minister to this. They keep on changing this. Why? They say that the Planning Commission is interfering in this. After all, the Ministry of Road Transport and Highways is the authority which has to do this job, not the Planning Commission. I strongly object to it in the House. How could you depend on the Planning Commission? Depending on the Planning Commission is totally wrong. Let me give here a small example. There is a Project called Six-Laning of Udaipur-Ahmedabad Road. They called for tenders with certain criteria, saying that the company must have 50 per cent of the estimated project cost. Then, afterwards, they made it 200 per cent extra. What is the necessity of it? It was 200 per cent extra, there was price hike and technical experience; everything they made it 100 per cent extra. With the result, there would not be competition. So, the question is, why should we change this pre-qualification criteria. It is the job of the Ministry of Road Transport and Highways and not of the Planning Commission. We have been reading it that for the last two years they have been dominating, which is totally incorrect. The House will not agree with that. So, I would be very happy if the hon. Minister replies about this pre-qualification criteria and tells the House as to why they are depending on the Planning Commission for this. They should liberalise here and allow more competition in this. More bidders should be given the opportunity to participate in it. If it is done, then, we will be able to get better results.

Sir, 19 highways projects are re-bid. This shows that there is not much inclination, inspiration and also stimulation and qualification in the people who participated in the country's road projects. Why? There are various practical problems. As I have mentioned already, decisions are not being taken, payment problems, and various other things are there. Sir, land acquisition is a serious problem about which we cannot blame anybody individually. It is an interlinked problem. This problem is all over the country. Nine or ten States are very badly affected and they are not giving land at all. In States like Madhya Pradesh, Uttar Pradesh, Andhra Pradesh and various other States land acquisition problem is there. There are 153 Government units to deal with land acquisition. Here my point is that the Minister must personally monitor every week which are those States, what is the

problem about land acquisition, etc. So, telling and clarifying things will be of no use. Every month how much land acquisition is being done in every State, he should monitor it with the Chief Minister and see the land acquisition problem is solved. I know he is very much interested. He has already said that unless he gets 80 per cent of land acquisition, he would not start the projects. There may be practical problems. He has come down to 50 per cent. It does not matter. Even if you start with 50 per cent, for the remaining land he should make hectic efforts to get it. More than 100 projects will be available for bidding over next three years as per his statement. So, it is not a joke to have 100 projects. He must now call companies from all over the world to participate. I am happy that the Minister held some meetings recently with Japan, Singapore and Malaysia, I have seen it in newspapers. It is very good, it is very much wanted, and it is welcome. It is not sufficient, he must again follow it up and see that those people come here and participate. As I have already told, 150 land acquisition Government units are there to exclusively to deal with land acquisition. It is a welcome factor. I am very happy that they have taken up the modalities of taking up these projects in three days. As on today, they want to totally depend on the BoT and private participation and the Government did not bother. Now they have realised that there are projects in the North Eastern States, West Bengal, Bihar, and some other States, where there is not much scope for competition or much inclination for competition by the private companies. Now, the Government has decided that 50 per cent should go to the BOT system, 25 per cent should go to the NoT system and for the remaining 25 per cent the Government directly wants to give funds and of giving the EPC system, that is, the Engineering Procurement Construction System, which is a very welcome factor. Perhaps in the North Eastern States where there is trouble and other States like Chhattisgarh, Jharkhand, etc. where the difficult places are there, where more people are not coming forward, this system is a very welcome factor. I am very happy that recently a decision was taken to take up various six-lane projects. Six-lane is also very important. They have decided of stretching ten highways to 1475 kms. by spending Rs.18,779 crores. The Cabinet has decided and they are going to do it in Uttar Pradesh, Haryana, Orissa, Andhra Pradesh, Tamil Nadu, Karnataka and Madhya Pradesh. I welcome and congratulate the Government for this decision. I am very happy, but at the same time, I would like to say that recently the Government of Andhra Pradesh has requested the Minister to upgrade the following lanes, Hyderabad-Srisailem-Durnala-Atmakur-Nandyal which is 354 kms., Guntur-Venkunda-Pokpalli-Nandyal-Bangalampalli, which is 530 kms., Adilabad-Koatla, which is 630 kms., Saruncha-Parthal, which is 650 kms., Kakinada-Rajahmundry, which is 300 kms. This is 2460 kms. The Government of Andhra Pradesh has requested for upgrading it. We were assured on that. So, I would like to again remind him that he must bear this in mind. Similarly, two projects should be made

as National Highways depending on the merit and they are Mangalore to Venkatagiri in Karnataka and Puttalpadu to Nayedpet *via* Tirumala, which is 190 kms. These are the two projects, which he should bear in mind.

Sir, the next point is World Bank and ADB. I am really surprised that for the last 25 years we have been getting a lot of financial support from the World Bank and ADB, but the projects are not functioning well. Recently, the World Bank said, "We will not give funds. Projects are not growing." That must have happened for some time. It does not stop. Now I request the Minister and the Ministry that you must make efforts. There is nothing wrong in taking funds from the World Bank. ADB is meant to help the downtrodden countries. India is one of the countries which takes maximum help. We need Rs. one lakh crore to build infrastructure. It is not a joke. You should not depend only on Government funds, on private funds and bank funds or on the commercial banks of India. We must get funds from the World Bank. I request that you must make efforts and request every State Government also to come forward and concentrate without depending on the Central funds and also on the private funds, and have the maximum utilisation of the World Bank and ADB funds. I am very happy that in the reply, the Minister has highlighted what action he is planning and how he is going to focus on the World Bank and ADB matters. I want to state one thing more, Sir. India supersedes China in road accidents; this is very unfortunate. If India surpasses China in the economic growth; we will be happy, but not in accidents. But, here, India has registered 4,18,657 road mishaps in 2007, and it is increasing every year. This is very unfortunate. I do not want to go into the details or the statistics. One thing I have to say, that according to the Ministry of Road Transport, for the last two years, Tamil Nadu, Maharashtra, Karnataka, Andhra Pradesh and Kerala have registered a maximum number of road accidents. However, in Andhra Pradesh, Maharashtra, UP and Karnataka, there are fatal road accidents and more deaths are taking place. Here, what I request is to take measures for prevention of accidents and also take care of the people who meet with accidents. So, prevention of accidents is most important. The Ministry must make it a point that most of the roads, as far as possible, should have one way. You must have a partition of the roads even if there are four-lanes. If there are two-lanes, one lane for going forward and another for coming backwards. Then only you can prevent a lot of road accidents. Also, you must be very firm and see that the State Governments are very strict regarding the licence of the drivers and if any driver is found guilty of rash driving you must have some mechanism to take action against him and to see that accidents are prevented. When accidents take place, people die because there are no means of communication to take them to the hospitals. In fact, I read in the newspapers that in one place an accident took place and they took two days to take the patient to a hospital and the patient died actually. Therefore, it is the moral

duty and is binding on the part of the Ministry to take, active part in helping the people who get injured in accidents, of course by monitoring the State Governments.

Sir, there is a proposal concerning the National Highway Development Projects that they are planning to have two lanes in the fifth phase. Here, I would suggest that where there is no competition, where people cannot afford to invest money in remote areas, forest areas and hilly areas, you can have two lanes, but not in the major areas where two lanes are wanted. So I am surprised to read in some newspapers that the Ministry is planning to have two lanes in the fifth phase. I suggest that it is absolutely not advisable; you must plan for two lanes only in exceptional cases where there is very less traffic there won't be any attraction for the BOT construction companies. At that stage only, there must be two lanes. Now, this is the time for the entire House, for the entire nation to strengthen the hands of the Ministry and National Highway Authority and give them all support, moral support, that yes, this is a challenge. This is not the time to criticise. Don't say, "You have changed it. Previously, you had done this." No, we are all one. It is the biggest democratic in the world. Let us show the people the unity of the nation when you want to build this nation to go ahead. Therefore, what we have to say is, let us forget criticising the subject. Let us be together, united and give the suggestion to the Ministry and the Minister of Road Transport and Highways and also, on this occasion, I would like to draw the attention of the Minister of Road Transport and Highways that if any Member of Parliament or any representative or any citizen brings to the notice any genuine problem, they must attend to it immediately, spontaneously, without any delay.

Sir, another thing which came to my notice is this. In the BOT Projects, it is said, if the traffic grows beyond the target, they have to give 20 per cent. In other words, let us say, they have a target on a particular stretch. If that is increased by 20 per cent every year, they have to give that extra money to the Road Safety Fund. If it goes on continuously for three years, they want to cancel the concession. So, this is, again, irksome to institutions and banks which say that they cannot lend money if there is such a clause. Whatever it may be, today, to invest Rs. 1 lakh crores in the coming 3-5 years is not a small thing. For this, banks and institutions have to play a very important role. So, we also have to look at their constraints. Now, I draw the attention of the hon. Minister to an important point. The Ministry must play a very important role in getting the funding. For example, it has proposed the Indian Road Financial Corporation. It is welcome. I have seen in the newspapers that the Finance Ministry and the Planning Commission are not interested. No. It is wrong. Why cannot we have this? Already there is the Indian Infrastructure Finance Corporation for which Mr.

Kohli is the Chairman. This Corporation is doing exceedingly well. It was started in 2006 and, today, it is playing a very important role in sectors like power and other infrastructure projects. It is concentrating on roads, power and various other infrastructure projects. When they want such a kind of corporation exclusively for road projects, it is welcome. The House should support. I am sure, the House will support. We want that the Indian Road Financial Corporation should be set up with maximum corpus and the hon. Minister must fight for it. You should not leave it. He is a very strong man. I advice him not to give any chance to the Finance Ministry or the Planning Commission. We are here to support you.

Sir, one more thing I want to add.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: What is the problem with the Planning Commission? We have been listening about it a number of times.

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, one more point I wish to make.

Another challenge before the Ministry is about getting the funds to complete the infrastructure projects either from the banks or other institutions. Today, the banks are charging a very high rate of interest. They are not inclined to sanction loans to a number of projects. So, the Ministry of Road Transport and Highways must have a special wing having exclusive financial experts. Its job is to see that funds are made available to projects, particularly projects in difficulty, projects in remote areas, North-Eastern States, West Bengal, UP, Chhattisgarh, Jharkhand, etc. The Ministry has really to pay much more interest in these backward areas. When the projects are taken up in the developed areas, institutions come forward for financing. But, they are not interested in the backward areas, because there is not much demand for the projects which are undertaken on BOT basis. So, in backward States like Bihar, etc., the banks and other financial institutions must come forward and provide loans at a minimum rate of interest and the loans have to be attractive. Sir, for this, you must have two categories. In the developed areas there is not much problem, because the people and institutions have inclination to take up the projects. But, in backward areas, there is a problem. So, attention has to be paid on the backward areas.

In conclusion, Sir, I would like to say that, now, it is a challenge for us to achieve 9 per cent growth and the Road Transport Ministry has to play a crucial role. The progress and prosperity of this nation is very much inter-linked with this Ministry. As I mentioned earlier, 25 per cent consumption of diesel and petrol will be economised if there are proper roads. If we economise diesel and petrol, the import can be reduced and we can save a lot of money. It is very important. But, people are not applying their mind. It is the key. So, I must say that the Ministry has to play a crucial role. That is the reason why Mr. Kamal Nath has been given this responsibility to take up this challenge. Of course, this is a life and death question. If he fails, people will say that he does not have the capacity. If he wins, he will be the hero. Therefore, this is a very challenging job. So, I say that he must monitor and take the guidance of all the people.

Last and the most important thing is, dispute is like cancer, redtapism is like cancer, lack of communication is like cancer for progress and prosperity of the country. These three factors are coming in the way for the growth of the nation. Therefore, he must see that no redtapism is allowed in the NHAI or anywhere. If he thinks that there is a lack of communication, he must not spare anybody. So, he should adopt a dynamic approach in achieving the results. Regarding disputes and litigations, he must have some mechanism. I want a clarification from the Minister in his reply as to how he is going to solve the problem of litigation. I recently heard that he doesn't want litigation and he wants to solve the litigation problem. So, he must also note down this point. ...**(Time-bell rings)**... Sir, if the Minister comes here, ...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): He is listening. The MoS is also listening.

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, while concluding, I want to make two important points.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Yes; yes; proceed.

DR. T. SUBBARAMI REDDY: The Minister must note down and give clarification as to what mechanism he is going to have regarding legal disputes and disputes of the companies. If legal disputes go endlessly, it is going to be costly for the Government and there will be loss of time as well. Ultimately, we will not get the results. If the land acquisition is not done for three years, the crucial period is over. So, we must have mechanism to solve the problem. If a company goes into some litigation and doesn't allow anybody to enter into that project and doesn't complete that also, you must have mechanism for that also. If there are claims which are not settled and remain pending and go to court, you must have some mechanism for that. Recently, I have seen in the newspapers that the Minister had said, 'I do not like to be in a litigation, we want to solve it.' We welcome it; but he must clarify it further. He should assure the House that he is taking it very seriously and within a targeted time of 100 days, he is going to devise a mechanism, a magical mechanism to get Rs. 1,00,000 crore in three to five years. He said, 'three years'; I am saying, 'three to five years'. ...*(Interruptions)*... Okay; one year. So, in one year, how is he going to achieve this?

Then, there is the problem of land acquisition. There are many projects which are already under construction in Assam State. In the backward areas of Assam and Uttar Pradesh, land is not given. So, he must monitor this problem in those backward areas. I am confident, with his intervention, the land acquisition will be done. So, he must concentrate on two areas. One is, do the land acquisition in the areas where it is not done for the projects which are already in pipeline. And secondly, do the land acquisition where it is required for the new projects. So, he must concentrate on both these

things and do it. Lastly, he must give a confidence to the House that he is going to achieve the target. The entire House is with Mr. Kamal Nath. Now, let us see, within 100 days or one year, what results he is going to achieve. Thank you, Sir. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Mr. Kalraj Mishra. ...*(Interruptions)*... Yes, please, please. Yes, Mr. Kalraj Mishra.

श्री कलराज मिश्र : आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, आज सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के क्रियाकलाप पर चर्चा हो रही है। यह विभाग स्वयं ही बहुत महत्वपूर्ण विभाग है। यह विकास की प्रक्रिया को तेज करने वाला है, वहीं लोगों के दिलों को भी जोड़ने वाला यह विभाग है। सम्यता और संस्कृति को सही मायने में उजागर करके प्रस्तुत करने वाला यह विभाग है। इस विभाग की जितनी महत्ता वर्णित की जाए, वह कम है। अगर इस विभाग को स्वयं में विकास का केन्द्र-बिन्दु कहा जाए, तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। पहले जब सड़कों का विस्तार बहुत कम था, तो नदियों और समुद्र के तट पर बसने वाले शहर या छोटे कस्बे थे, वे ज्यादा विकसित हुआ करते थे। वहां के लोग ज्यादा अपने को उन्नत करते थे, क्योंकि वहां पर परिवहन और यातायात की समुचित व्यवस्था थी और उसका लाभ वे लोग उठाते थे। भारत में सड़कों को प्राथमिकता देकर अधिक से अधिक क्षेत्रों तक ले जाना चाहिए था, उस पर जितना ध्यान देना चाहिए था, उसमें कहीं न कहीं कमी रह गई है। फिर भी, आज भारत में जितनी सड़कों का तंत्र है, वह पूरे विश्व में सबसे बड़ा तंत्र है, यह कहना अतिशयोक्ति नहीं होगी। आंकड़ों के आधार पर मंत्री जी इसको ज्यादा अच्छी तरह से जानते हैं।

क्योंकि बाकी देशों में आपका काफी भ्रमण हुआ है। अगर हमारे यहां सड़कों को श्रेणीबद्ध किया जाए, तो इनको पांच श्रेणियों में बांटा जा सकता है, National Highways; State Highways; Major District Roads; Other District Roads तथा इसमें Village Roads भी डाल सकते हैं। इस तरीके से इन श्रेणियों में सड़कों को विभाजित किया जा सकता है। इनके माध्यम से पिछड़े से पिछड़े स्तर की बस्तियों को भी एक माला में पिरोकर, एकता के सूत्र को मजबूत किया जा सकता है। उस हिसाब से हमारे यहां के National Highway की दूरी 66754 किलोमीटर है, State Highway की दूरी 128000 किलोमीटर है, Major District Road की दूरी 470000 किलोमीटर है, Other District Road और Village Roads की दूरी 2650000 किलोमीटर है तथा मध्यवर्ती लेन, सिंगल लेन की लम्बाई 32 प्रतिशत है, डबल लेन 53 प्रतिशत है और चार लेन 17 फीसदी और इससे ऊपर की है। आज हमारे पूरे देश में इस प्रकार की सड़कों का ढांचा है, लेकिन केवल इतना ही पर्याप्त नहीं था। इससे नहीं लग रहा था कि हम जैसा अपने देश को एक विकसित देश के रूप में प्रस्तुत करना चाहते हैं, शायद इससे हम नहीं कर पाएंगे। सन् 2000 में उस समय के तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने इस बात को परिणाम दिया और उन्होंने एक विश्व स्तरीय सड़कों का निर्माण करने के लिए, पूरे देश के अंदर ऐसी सड़कों का स्वरूप दिखाया, ताकि लोग यह अनुभव कर सकें कि यातायात अबाध गति से चल सकता है। इसके साथ ही साथ जिस प्रकार के परिवहन की व्यवस्था आवश्यक है, उसको भी संचालित किया जा सकता है। सड़कों की लंबाई में से राष्ट्रीय राजमार्गों का केवल दो प्रतिशत है, लेकिन इस पर यातायात 40 फीसदी से ज्यादा है। राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना सन् 2000 में सुनिश्चित की गई। यह National Highways Authority of India के माध्यम से संचालित है। इसके प्रथम और द्वितीय चरण में

कार्य करने की दृष्टि से जो आकलन किया और जो अनुमानित लागत इस समय की है, वह 65000 करोड़ है। यह सन् 2004 के दामों के हिसाब से है, जिसमें चार और छः लेन के लगभग 14330 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग की कल्पना की गई है, जिसको पूरा किया जाएगा। इन दो चरणों में स्वर्ण चतुर्भुज, जिसको Golden Quadrilateral के रूप में मानते हैं, उत्तर दक्षिण, पूर्व पश्चिम कोरिडोर, पत्तन संयोगिता तथा अन्य परियोजनाओं में ये सारी चीजें शामिल हैं। इस धन से यह प्रयत्न किया गया है कि सड़कों का इस तरीके से प्रभावी तौर पर यह योजना विश्व स्तरीय मानक के आधार पर सुनिश्चित की गई है, उसको अधिक गति से आगे बढ़ाने का प्रयत्न किया जाए। लेकिन दुर्भाग्य यह है कि इस Golden Quadrilateral को, जब से यह कार्यक्रम प्रारंभ हुआ है, प्रारंभ में तो बहुत तेजी के साथ निर्माण कार्य शुरू हुआ था।

प्रो. राम गोपाल यादव जी ने भी इसका जिक्र किया है, लेकिन गत शासन में, जो पांच वर्ष का रहा है, उसमें तेजी के साथ कार्य को करना चाहिए था, उसने एक मंथर गति का रूप धारण कर लिया। धीरे-धीरे चलना शुरू हुआ और लगने लगा कि कहीं ऐसा तो नहीं की दूसरी सरकार आई है और यह सरकार पहली सरकार द्वारा किए गए निर्णयों को मानना नहीं चाहती है। नीयत पर संदेह नहीं था, लेकिन कार्य की गति नहीं थी और कार्य की गति नहीं होने के कारण लोगों के मन के अंदर आशंकाएं पैदा हो रही थीं। उस समय यह सुनिश्चित किया गया था कि आर.सी.सी. के आधार पर सड़कें बनाई जाएंगी, लेकिन वर्तमान सरकार ने उसे समाप्त कर दिया। इन्होंने इस प्रकार से करना शुरू किया कि तारकोल की सड़कें तारकोल से ही बनाई जाएं। जिस प्रकार का परिवहन का स्वरूप है, जैसे माला ढोया जा रहा है, उन्होंने अभी जिक्र किया, अधिक से अधिक ढोया जा रहा है, सोलह-सोलह टायर के ट्रक चलते हैं, उसके अनुरूप उस सड़क का निर्माण नहीं हो पाएगा। उसकी हालत जल्द ही खराब हो जाएगी। आज उस नेशनल हाई-वे की हालत इतनी खराब हो रही है, हमारे श्री आर.पी.एन. सिंह जी यहां हैं, उनको पता है कि अगर लखनऊ से गोरखपुर जाएं तो क्या हालत होती है। इसकी हालत बहुत खराब है। दिल्ली से मुरादाबाद होते हुए बरेली की तरफ जाएं तो बीच में ऐसे एंडुलेसन्स हैं कि आप चल ही नहीं सकते हैं। बड़ी खराब हालत है, लगता ही नहीं है कि यह नेशनल हाई-वे है। जिस नेशनल हाई-वे को प्राथमिकता के आधार पर ध्यान देकर, प्रभावी तौर का बनाना चाहिए, यह उस प्रकार नहीं बन पा रहा है। इसके कारण संदेह होता है कि इसमें कमी क्यों हो रही है? कार्य में दिक्कत क्यों आ रही है? जिस ढंग से पैसे लगाए जा रहे हैं, वह धन ठीक से खर्च क्यों नहीं किया जा रहा है? उसमें यह दिखाई पड़ता है कि जो प्रशासनिक ढांचा बनाया गया है, उस प्रशासनिक ढांचे के अंतर्गत ही एनएचआई का जो स्वरूप बना है, उसके चेयरमैन ही तीस महीने में चार बदल गए हैं। जिसके चेयरमैन ही तीस महीने में चार बदल दिए जाएंगे, वह प्रशासनिक ढांचा कैसे चलाएगा? उसके कई कारण हो सकते हैं। बहुत पैसे से ये सड़कें बन रही हैं, हजारों, करोड़ों रुपए खर्च हो रहे हैं, इसमें ठेकेदार हैं, कंट्रैक्टर्स हैं, बिल्डर्स हैं, ये सब आ रहे हैं, हो सकता है कि उन सारी चीजों के कारण भी कुछ गड़बड़ियां चल रही हैं और इस प्रकार की कठिनाई हो रही है। प्रशासनिक ढांचा ठीक से न होने के कारण, प्रशासन तंत्र की सुव्यवस्था न हो सकने के कारण इस प्रकार की दिक्कतें हो रही हैं। लगभग 15,000 किलोमीटर का काम अभी दिया जाने वाला है। ऐसी स्थिति में चेयरमैन बदले जा रहे हैं। यह जो 15,000 किलोमीटर का काम दिया जो 15,000 किलोमीटर का काम दिया जाने वाला है, यह कैसे होगा, इसके बारे में एक प्रश्न विह्वल लगना शुरू हो गया है। यह कैसे चलाया जा सकता है। मैं यह कहना चाहता हूं कि पहले ढांचे को व्यवस्थित तौर पर किया जाए, तो ज्यादा अच्छा होगा। सड़क पर जो लगातार लोड बढ़ता जा

रहा है, जो पेचेज बनते जा रहे हैं, एनएच सड़क पर भी कई पेचेज बनते जा रहे हैं, मैं समझता हूँ कि सीपीडब्ल्यूडी के अंतर्गत, सड़कों को ठीक करने की दृष्टि से जगह-जगह पर उनके गैंग्स हैं। जो उनके लगातार काम करने वाले गैंग्स हैं, इंजीनियर्स हैं, उनके द्वारा जिस तरीके से पेचेज को भरने का प्रयत्न होना चाहिए, उस तरह का ध्यान नहीं दिया जा रहा है। रीन्यूअल तो हो नहीं पा रहा है, पेचेज भी नहीं भरे जा रहे हैं। उसकी हालत ऐसी खराब हो रही है कि लोगों को लगने लगा है कि ऐसी हालत में क्या किया जा सकता है। प्रोजेक्ट तो काफी लिए गए थे, साठ प्रोजेक्ट लिए गए थे कि हम साठ प्रोजेक्ट्स करेंगे, लेकिन उसको अवार्ड ही नहीं कर पा रहे हैं। साठ में से आठ तो रिवार्ड किए गए हैं और तीस प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जिनके लिए कोई आया ही नहीं है। उन्हें लेने ही कोई नहीं आया है। मैं अभी पढ़ रहा था, एक प्रश्न के उत्तर में यह जवाब दिया गया है कि तीस प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जिनके लिए कोई आया ही नहीं है, केवल आठ सैंक्शन हुए हैं। समयबद्धता की जो चीज है, वह उस समय के अंतर्गत कैसे ठीक हो सकती है?

15,731 किलोमीटर लम्बाई के प्रोजेक्ट्स अभी तक award किए जाने हैं और वैसे ही यह प्रोजेक्ट विलम्ब से चल रहा है। मैंने पहले ही बताया कि स्थाई अध्यक्ष न होने के कारण उसकी क्या दुर्दशा होगी, यह आप जानें। NHAI के 19 प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जिनकी दोबारा bidding की गई है। यह भी पता चला है कि bidding process को भी बदल दिया गया है। जो नई bidding process है, उस पर भारतीय निर्माण कंपनियों ने प्रश्न पूछना शुरू किया है कि global हिसाब से जो कंपनियां आई हैं, उनके favour में सारी चीजें की जा रही हैं, यहां की कंपनियों को उस प्रकार का अवसर प्रदान किया जा रहा है और उनसे यह कहा जा रहा है कि उनसे ही सम्पर्क बना कर तुम आओ, तो तुम्हारे बारे में विचार किया जा सकता है। यही कारण है कि जो प्रोजेक्ट्स award किए जा रहे हैं, वे पूरे नहीं हो पा रहे हैं या उनमें विलम्ब हो रहा है। ये दिक्कतें बड़ी तेजी के साथ बढ़ती जा रही हैं।

अभी हमारे पूर्व वक्ता ने राष्ट्रीय राजमार्ग पर पेट्रोल पम्प के बारे में कहा। पहले ही कहा गया था, नियम के अन्तर्गत भी चीजें आई हैं, गाइडलाइंस में भी दिया हुआ है और उसका एक सुनिश्चित मानक तय किया गया है कि जो भी पेट्रोल पंप होगा, उसके आधार पर उसको जमीन भी उपलब्ध कराई जाएगी और कम्पनी उस मानक के आधार पर उसे बनाएगी। वहां क्या-क्या होगा, यह हम जानते हैं। लेकिन अभी भी काफी लंबित हैं, आवेदन दिए गए हैं, लेकिन लम्बित हैं। वे अभी तक क्यों लंबित पड़े हुए हैं, यह समझ में नहीं आ रहा है। इसको जितनी जल्दी ठीक किया जाए, उतना ज्यादा अच्छा होगा।

मान्यवर, मैं यह कहना चाहूंगा कि NH 24, जो हापुड़ से ब्रिजघाट की तरफ जाती है, उसके चौड़ीकरण तथा नौ ओवरब्रिज का निर्माण प्रस्तावित था।...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : मिश्र जी, आपकी पार्टी के चार स्पीकर्स हैं।

श्री कलराज मिश्र : मेरे हिस्से में कितना समय है?

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आपका 15 मिनट हो गया है।

श्री कलराज मिश्र : सर, मैं पांच मिनट और ले लूं?

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप दो मिनट ले लीजिए।

श्री कलराज मिश्र : सर, पांच मिनट दे दीजिए, मैं अपनी बात खत्म कर दूंगा।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप ले लीजिए, लेकिन बाकी लोगों का समय कम हो जाएगा।

श्री कलराज मिश्र : सर, मैं बहुत जल्द अपनी बात खत्म कर दूंगा।

हापुड़ से ब्रिजघाट के चौड़ीकरण और 9 ओवरब्रिज उस रोड पर दिए जाने का प्रस्ताव था। मैंने दिल्ली से लेकर बक्सर तक का वर्णन किया है, लेकिन केवल ओवरब्रिज दो पर काम चल रहा है। ब्रिजघाट, गंगापुल, सयाना चौराहा, भदराहा-रजवाहा, बक्सर, अखरौनी सहित कई पर काम बंद है।

मान्यवर, कुछ रिंग रोड्स प्रस्तावित हैं। अभी आपने वार्षिक रिपोर्ट दी है। उत्तर प्रदेश में बहुत पहले ही रिंग रोड्स प्रस्तावित किए गए थे। कानपुर के लिए एक रिंग रोड बाईपास का प्रस्ताव था, दूसरा अलीगढ़ के लिए रिंग रोड बाईपास आपकी वार्षिक रिपोर्ट में लिखा हुआ है और तीसरा वाराणसी के लिए रिंग रोड बाईपास था। ये तीनों स्थान बड़े ही महत्वपूर्ण स्थान हैं। परिवहन की दृष्टि से भी, यातायात की दृष्टि से भी और हर दृष्टि से इनका अपना एक विशेष स्थान है। चूंकि आप स्वयं वहां गए हुए हैं, आप सब जानते हैं। इसलिए आप इसके लिए भी जितनी जल्दी काम लगवाने का प्रयत्न करेंगे, उतना अच्छा होगा।

मान्यवर, मैं आपको दुर्घटनाओं के बारे में बताना चाहता हूं। पहले सड़कें खराब रहा करती थीं, इसलिए दुर्घटनाएं हुआ करती थीं और लोग मरते थे, लेकिन अब सड़कें अच्छी हो रही हैं, इसलिए दुर्घटनाएं बहुत अधिक हो रही हैं। दुर्घटनाओं में हर साल लगभग 1 लाख 30 हजार लोग मारे जाते हैं, यानी हर रोज 356 लोगों की मौत हो रही है। दो वर्ष पहले इस मामले में चीन हमसे आगे था, लेकिन अब नम्बर एक पर हम आ गए हैं। राम गोपाल यादव जी ने भी यह बताया था। भूतल परिवहन मंत्रालय की रिपोर्ट के अनुसार सड़कों पर 9 करोड़ वाहन दौड़ रहे हैं, जिनमें से हर दस हजारवां वाहन दुर्घटनाग्रस्त होता है। शहरों में वाहनों की रफ्तार में 10 फीसदी की वृद्धि हुई है, व्यक्तिगत चोटों में 40 फीसदी की वृद्धि हुई है एवं अन्य सभी प्रकार की चोटों में 20 फीसदी की वृद्धि हुई है। अमेरिका में जहां 30 करोड़ वाहन हैं और आबादी 25 करोड़ है, वहां प्रति दस हजार वाहनों के प्रति मृत्यु दर मात्र 1.6 फीसदी है, लेकिन वहीं भारत में यह दर 14 फीसदी है तथा पश्चिमी देशों में केवल 2 फीसदी है।

भारत की तुलना में चीन की वाहन संख्या दुगुनी है, लेकिन उनकी मृत्यु दर हमसे कम है। वहां पर मृत्युदर केवल पांच फीसदी है। इस तरह चीन में मृत्युदर कम हो रही है, जबकि भारत में लगातार बढ़ रही है। देश में सड़क दुर्घटनाओं में 65 फीसदी दुर्घटनाएं राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्य मार्गों पर होती हैं। सड़क दुर्घटनाओं में चालकों की गलती से 77.91 प्रतिशत दुर्घटनाएं होती हैं, पैदल यात्रियों की गलती से 1.36 प्रतिशत, गाड़ियों की तकनीकी गड़बड़ी से 2.1 प्रतिशत, खराब सड़कों के कारण 1.32 प्रतिशत, सड़क सिग्नल्स, जानवरों और खराब सड़क सूचकों आदि के कारण 17.40 फीसदी दुर्घटनाएं होती हैं।

सड़क सुरक्षा के उपायों के लिए नेशनल हाईवे सुरक्षा संबंधी आयोग बना था, जिसने कुछ रिकमेंडेशनस दी हैं। मैं जानना चाहता हूं कि उन रिकमेंडेशनस का कितना पालन किया गया है? मुझे लगता है कि जो रिकमेंडेशनस दी गई हैं, उनके अनुसार जिस तरह की व्यवस्था होनी चाहिए, वह नहीं हो पा रही है। मैं चाहता हूं कि उस संबंध में भी मंत्रालय विशेष रूप से ध्यान दे।

हमारे यहां सड़क दुर्घटना के बाद कारणों का विश्लेषण करने का प्रयास ही नहीं किया जाता है। कुछ स्थानों पर दुर्घटनाएं बार-बार क्यों होती हैं, इसका तकनीकी पक्ष जानने की कोशिश नहीं की जाती है। कई बार कॉन्ट्रैक्टर्स के साथ इनके आपस में ऐसे संबंध रहते हैं, जिसके कारण वह जैसा चाहता है वैसा ही वह करता रहता है और इंजीनियर्स भी इसमें उसका साथ देते रहते हैं। निर्माण कार्य करते समय अधिकारी, इंजीनियर अथवा ठेकेदार तकनीकी पहलू समझे बगैर अपने निजी हित के आधार पर अपने आप कार्य की प्रकृति और निर्माण में परिवर्तन कर देते हैं, जिसके कारण बजट तो बढ़ता ही है साथ ही दुर्घटनाएं भी बढ़ती हैं।

आज सरकार अस्पतालों में ट्रॉमा सेंटर बना कर सुविधा तो प्रदान की गई है, किन्तु उनकी कार्यशैली पुरानी ही है, जिससे त्वरित उपचार न होने के कारण घायल व्यक्ति की मौत हो जाती है, इसलिए ट्रॉमा सेंटर्स की उचित व्यवस्था होनी चाहिए। इसके लिए अतिरिक्त एम्बुलेंस भी नहीं मिल पा रही हैं, जबकि कहा यह गया था कि एम्बुलेंसिज की व्यवस्था होगी।

मान्यवर, मैं एक चीज और कहना चाहूंगा। अनुरक्षण की दृष्टि से एक बात कही गई थी, जिसमें कहा गया है कि पैसा बहुत कम है। उत्तर प्रदेश के संदर्भ में मैं आपको बताना चाहूंगा कि वार्षिक रिपोर्ट में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को अतिरिक्त मदों के लिए ठेकेदार को उच्चतर दरों पर भुगतान करने से घाटा हुआ है। यह तो कैग की रिपोर्ट है...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : बस, हो गया।

श्री कलराज मिश्र : जहां-जहां पैसा खाते हैं, कैग की रिपोर्ट में उनके संबंध में भी बताया गया है। और भी कई स्थानों पर पैसा खा रहे होंगे, लेकिन कैग ने यह रिपोर्ट दी है कि इतना घाटा हो रहा है, इसलिए इस पर भी आप ध्यान दें, तो ज्यादा अच्छा होगा...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : मिश्र जी, 20 मिनट हो गए।

श्री कलराज मिश्र : मान्यवर, केवल एक प्वाइंट रह गया है...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : मिश्र जी, आपके 20 मिनट हो गए हैं।

श्री कलराज मिश्र : मान्यवर, अंत में केवल मुझे इतना ही कहना है कि मैंटेनेंस की दृष्टि से पैसा बहुत कम है। उस पैसे को और बढ़ाया जाना चाहिए। केन्द्रीय सड़क फंड में पैसा बढ़ा कर, राज्यों को अतिरिक्त पैसा देना चाहिए। इसकी तरफ भी आप ध्यान दें तो बहुत अच्छा होगा। इतनी बात कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Thank you, Mishra ji. Now, Shri N. R. Govindarajar. ...*(Interruptions)*...

DR. PRABHAKAR KORE (Karnataka): Sir, in continuation of what Mishraji said, I would like to say that there is a very important national highway in this country. ...*(Interruptions)*...

SHRI MOINUL HASSAN (West Bengal): Sir, Shri Shyamal Chakraborty's name is there. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Yes, yes. I am sorry. ...*(Interruptions)*... Mr. Kore, please sit down.

DR. PRABHAKAR KORE: Sir, I want to give a suggestion. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): I will give you time. ...*(Interruptions)*...

DR. PRABHAKAR KORE: Sir, I will take only one minute. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Mr. Shyamal Chakraborty, please speak. ...*(Interruptions)*...

DR. PRABHAKAR KORE: *

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Mr. Kore, it would not go on record. It is not going on record.. You cannot take that freedom.

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY (West Bengal): Thank you, Sir, for giving me the opportunity to participate in the debate on such an important subject matter. Sir, we are discussing the road transport. There is no doubt about it. But, I want to take the transport system as a whole, knowing fully that four modes of transport are not there under the purview of the discussion and the concerned Minister also. I am well aware of that. But I would like to mention that transport is virtually the lifeline of our national economy. We shall have to admit the fact that development of the transport sector is too inadequate to meet the country's requirement and, at the same time, it cannot achieve the degree of development which is required for the national economy, it could not pick up at least. When we say 'transport', it means four modes of transport. Apart from the road transport, there are railways, water transport and air transport. I think there must be integration among these. I mean to say that there should be a national transport policy which will be integrated, interlinked. It should strike a very sensitive balance among these four modes of transport. I am telling all this because there was a National Perspective Committee Report which was published by the Transport Department in 1988. This Perspective Committee correctly identified the weaknesses of the different modes of transport sector, particularly, the national road sector, that the burden is being shifted to the people because of the price rise. Why have they identified this position? Water transport is the cheapest mode of transport in any country. After that comes the railways. The Perspective Committee correctly identified that transportation by road is economically viable maximum up to 250 kilometers. Beyond 250 kilometers up to 650 kilometers railways is the cheapest means of transport. And beyond that, water transport is the cheapest. But the problem is, our transport sector has been grown like that it is fully dependent on the road sector alone. For example, in 1950-51, just after Independence, our national highway was only 2 per cent of the total system, but it carried 40 per cent of the traffic, both passenger and freight traffic. I would like to mention that still the same position is there. Not only that, at that time, the road transport carried only 15 per cent of the passenger traffic and 40 per cent of the freight traffic. Now, it is reverse. The road transport carries

87 per cent of the load and the railways carries only 11 or 12 per cent of the load. On the contrary, in case of freight traffic, more than 60 per cent is carried by the road transport. Then, why has it affected the people? Because freight charges are becoming higher and higher. The prices are soaring. If this burden can be shifted from road sector to other sectors, say, the cheapest mode of transport, then, people will get the advantage of that. So, I would like to tell our hon. Minister that there should be some coordinated policy. At least, there must be — I do not know whether they have the one or not — a Committee of the Group of Ministers combining all the four modes of transport.

Regarding development, I must appreciate the fact that there was a remarkable development of highways, particularly the Golden Quadrilateral, during the NDA regime. But after that, during your previous regime, I am compelled to say, it is a very sorry figure. I think that this time it will be compensated. The concerned Minister at least desires so. We criticised the NDA Government, but we have to appreciate the fact that a lot of development work was done during the NDA regime. In the last five years, it was only 700 km, which is a very sorry figure.

Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister, through you, to road accidents which have been referred to here. Road accidents are increasing. It is a well known fact. As far as India is concerned, we have the highest number of road accidents in the world. And it is very difficult for the victims or the survivors to get compensation. If transporter's staff meet with an accident beyond the territory of their State, they don't get it. Its procedure should be simplified, so that it can be received easily.

The main cause of accidents is inadequate restrooms. When we travel through the National Highways, we find, kilometres after kilometres, that there are no restrooms. Inadequate rest, stress and strain borne by transport workers, and the fact that they are physically fed up are the causes of accidents. Sufficient restrooms are to be built by the concerned Department, particularly along the National Highways.

Coming to the question of workers, there is no provision for private transport workers' welfare scheme. No appointment letter is issued to them. They do not have any provident fund. They do not have an eight-hour duty. They don't have any disability benefit scheme. And they don't have any health insurance.

There is the Central Road Fund. Two crore transport workers are directly involved in this work, and there are so many people who are indirectly involved with the transport system. So, I would request the hon. Minister to allocate some money from the National Road Fund for private transport workers' welfare scheme such as provident fund and disability benefit.

There should be some enactment which compels the owners of private transport to issue appointment letter to them and for the introduction of provident fund. There should be some legal safeguard for workers. It should not be violated. There are two crore transport workers. They are not

a burden on society; they are an asset to society. We should not forget this thing. Then comes the question of PPP model. The Transport Department has taken very ambitious steps. I see no harm in it. But, what is the reality? Why will they invest in the road sector? In our country, personalised vehicles are very meagre. If we go through the National Highway's, we see that there are few personalised vehicles. So, wherefrom you will get sufficient toll tax? How the industrialists or private entrepreneurs will get back their invested money? So, actually, they are not interested to come in. So, there should be some practical preparation or planning at this stage. I don't know what will happen in future. But, at this stage, our experience is that private entrepreneurs are not at all interested to come and participate in the building or construction of roads. Now, the next question is about contractors. In many cases, contractors are fleeing, in many cases, we are seeing that. For example, you have good relations with West Bengal. You have been there. You know very well about the National Highway no.41 which is essential for road connectivity from Haldia Port. There, the contractor fled and for the last four years, there has been no work at all. We tried to draw the attention of the then Minister to intervene and immediately make some arrangement. But, that failed. ...**(Time-bell rings)**... Two minutes.

Sir, another thing is that the Government should find out and identify the real root cause of the problem of falling of bridges. I again would like to draw the attention that a bridge which was built on River Rupanarayan had fallen within two months before it was completed and the work has not started again. The work has not been started for the last 3-4 years.

Now, the question of change of Chairman has already been raised here. Sir, the example of Sher Shah has been referred here. I know the difficulties and limitations. It is not an autocratic regime. We have to go through many democratic processes. Land acquisition and other things are there. But, still, we can take the experience, imagination, vision, initiative and determination from Sher Shah which is very much lagging in the UPA Government. So, I would like to draw the attention of the Minister and hope that he will be able to fulfil his duty. Thank you, Sir.

***SHRI N.R. GOVINDARAJAR (Tamil Nadu):** Hon'ble Vice Chairman Sir, Thank you very much for giving me the opportunity to participate in the discussion on the Ministry of Road Transport and Highways. On behalf of my party AIADMK, I would like to convey my views about the functioning of the Ministry of Road Transport and Highways. Hon'ble Vice Chairman Sir,

In my opinion, the functioning of the Ministry of Road Transport and Highways during the past five years as well as during the present tenure, does not deserve appreciation.

The jasmine flower of the neighbours garden also has its own fragrance, says *Peraringar Anna* (Anna, the great intellectual), our respectable leader and Former Chief Minister of Tamil Nadu. But at the same, I opine that

* English translation of the original speech delivered in Tamil.

Criticism without appreciation and
Appreciation without criticism is of no use.
Freedom without regulation and
Regulation without freedom

Similarly also will bear no fruit. Therefore I want to point out some of the shortcomings of this Union Ministry.

Hon'ble Vice Chairman Sir,

Generally, the road network has been classified into three categories such as National Highways, State Highways and District Roads. According to Economic Survey 2008-2009, 30% of the roads are Single Lane Roads, 53% are Double Lane Roads, and 17% are Four Lane Roads. Economic Survey also says that the National Highways constitute only about 2% of the road network. This is a very pathetic situation. In our nation, the total number of heavy vehicles and lighter automobiles has been increasing at the rate of 12% per year. In addition to this, the rate of traffic congestion has been increasing from 7% to 10%. Therefore, it is imperative that the area of road network has to be expanded. The increasing number of vehicles and the resultant traffic congestion have to be taken into consideration at the stage of planning.

Planning alone is not enough. The Plans have to be implemented properly. Whenever planning is done, welfare of the people has to be kept in view. Here, People means Common People, not ones own children Nowadays, plans are formulated with a view to furthering the interests of ones own children. This has already been pointed out by our revered leader, Dr. *Puratchithalaivar* (revolutionary leader) M.G.R. (late). He has said,

These people talk much about peoples welfare. They repeat only the term peoples welfare. But they are concerned about the welfare of their own children only.

The ruling Government should not plan schemes only for the sake of one's own children, as is being done by some contemporary leaders.

The Central Road Fund, established by the National Highway Development Project, collects money by imposing 2% cess on Petrol and High Speed Diesel Oil. Though National Highways constitute 2% of the total road network of the nation, it carries 40% of the total road traffic. Therefore, the number of Highway projects has to be increased accordingly. At the same time, the highway projects that have already been announced, could not be implemented due to the absence of suitable contractors. This shows the inefficiency of the Ministry during the last five years. This also reflects the inefficiency of the Union Government. I can cite instances. So far, only 30% of the approved schemes have been implemented. In the year 2008-2009, 69 Highway Projects have been announced at an estimated cost of Rs.70,000 crores. But tenders have been issued only for 50 Projects. Contractors have not come forward to take up these schemes. At this juncture, the Government has issued orders for only seven projects at an estimated cost of Rs.8,000 crore. What is the reason? It is mainly because of some rules framed in Model Concession Agreement. I would like to request the Hon'ble Minister for Road Transport and Highways to explain the reason.

The Chairman of National Highways Authority of India (NHAI) has been transferred frequently. During the past 30 months, four chairpersons have been transferred. What is the reason for these transfers? I request the Hon'ble Minister to explain the reason for these transfers. Who is responsible for these transfers the executive, the ministers or the Union Government? If the officers are frequently transferred, how will the schemes be implemented properly? Former Chief Minister of Tamil Nadu, our revered leader, Dr. Puratchi thalaivar M.G.R. has said, Coming to power is not to rule people. It is an opportunity to serve the people. It is not a chance to show your authority.

But the present-day rulers always try to show their authority over the people and utilize the opportunity to serve the interests of their own children. This mindset should be changed. There is no need for the announcement of attractive schemes. Schemes have to be framed for the welfare of the people and to benefit the Government Exchequer.

Road safety is pathetic. Around 1.3 lakh accidents have occurred, majority of them have taken place on the National Highways. More than 1 lakh people have been affected. No details are issued about the number of deaths in road-accidents, the number of injured persons, and the compensation paid to them. The perpetrators of accidents usually escape. The victims are not given proper compensation. I request the Hon'ble Minister to provide the details of road accidents, the number of deaths, the number of injured persons, and the compensation paid, during the last three years. A separate department for Road Safety has to be established. The number of deaths due to road accidents is always increasing due to the lack of emergency medical services.

During the tenure of our revered leader Dr. *Puratchithalaivi* (revolutionary leader) Amma, the General Secretary of our party AIADMK, police patrolling and ambulance for providing emergency medical services had been provided on the roads Tamil Nadu. This was done with the good intention to create awareness among the people. During her tenure, the speed of vehicles was monitored to prevent accidents.

Two years ago, Planning Commission has given the following instructions: One, National Highway Security Force has to be set up with proper financial allocation, with the cooperation of State Governments. Second, Emergency Medical Services have to be provided on the National Highways. And such medical services division has to be connected with the nearby District General Hospitals. These recommendations have to be implemented. Through this August House, I request the Hon'ble Minister, to take my views into consideration and act accordingly. With these words, I conclude my speech. Thank you.

SHRI N. K. SINGH: Thank you very much, Sir. It has often been said and, I am sure, the hon. Minister is one of those who are acutely aware of this old saying that America is great because

American roads are great. Somebody has said that it is not true and corrected it saying that American roads are great and, therefore, America is great. The challenge before the Minister really is, when we will be able to say that the Indian roads are great and, therefore, India is great. I think that you are really presiding over a kind of legacy where you will have to undo many critical things. The fact of the matter is that it does not require a genius to discover that the pace of implementation of road schemes has slowed down, we have not been able to achieve the targets, there have been time and cost overruns, there have been significant delays, there have been bureaucratic reshuffles and the whole sector requires a kind of rejuvenation. The entire nation, Mr. Kamal Nath, is looking up to you because you have been characterised as, and you, very rightly, have to be, one of the great doers in the political system. So, we have great expectations from you.

Having said this, can I make four or five suggestions for your consideration? First and foremost, will you begin to depoliticise the process of decision-making? Why were many NHAI Chairmen changed? Why were so many Secretaries in the Department changed? This was because the decision-making is partly politicised which impaired the pace of implementation. Please have a relook at the rules and procedures which enable the NHAI and the decision-making authorities to take major decisions without referring it to political authorities.

My second point is about flip-flop of policy. You have flip-flop of policy. How much on BOT! Then you say BOT is not working, a bit of annuity, a bit of mix of annuity and BOT. If none of them are working, a bit of viability gap funding. Then all the three are not working, go back to some other model. Will you be able to have a credible policy which stands the test of time for, at least, five years for being able to attract investors? There is nobody who would like to put in money if the policy is changed on a daily basis. The second point is, get rid of the flip-flop of policy and have a predictability of the policy framework.

My third point is, the fact is that in the entire expenditure on roads, so far, with all the talk of private sector involvement that we have, only 9 per cent of the money has come in from the private sector; only Rs. 34,000 crores has been the investment from private sector so far. Why has the Public-Private Partnership model failed? Why has it not taken off more credibly, a manner in which the planners had contemplated? You need to examine this. Is it because of capacity constraints? Is it because we are not being able to garner the best quality machines even at a time when there is an international slump? You went, for instance, on a Road Show, very recently. I do not know what the response of the Road Show was, Mr. Minister. But the fact remains that the perception is that India suffers, not only from very high quality contractors, who do not seem to be adequately attracted, but also suffers from deficiency of high quality machines. This is because our policy on Public-Private Partnership has got log-jammed into a model concessionaire agreement which the Planning

Commission may have put out, which has disjunct from the reality. Please look at these PPP models more flexibly which will work on the ground and this will not be sui generis applicable because risks have to be unbundled in a manner, some may be more risky than others. You need to have flexible framework for looking at PPP models which work tangibly on the ground.

The fourth important point is, get a regulatory framework which enables you to take decisions in a manner where you concentrate on policy. Why are we not able to determine, for instance, what is right mix of viability funding, what is right mix of annuity? Who will do it? You need to have an independent regulator for the road sector. This is the recommendation which has been waiting for quite some time.

My next point is about funds. The tragedy is that out of the expected Rs. 40,000 crores, which were supposed to have been raised, the subscription to the bonds this year has been next to negligible. The fact of the matter remains that out of the 40 billion which you need to garner, to be able to put into your roads, you have been able to raise, so far, negligible amount of funds. So there is a huge funding requirement. Why aren't funds getting attracted to a sector? India is, after all, a big growth story. Roads is a big growth story. Infrastructure is a big growth story. In spite of infrastructure and roads being a growth story, there is a huge shortage and deficiency of funds. What is your policy framework, Mr. Minister, to be able to attract a large quantum of funds which are required to get our next five years programme on track?

My next point is about dispute resolution. One of the big deficiencies is too many disputes. There is nobody to resolve them. You go to court, it will take endless time. So you need to have some kind of a fast track dispute resolution mechanism, a kind of Roads Ombudsman in which disputes can be resolved quickly and credibly, which can impart confidence to the investor.

My last point is, we need to have a mechanism that can bring about a better framework for Centre-State relations. A bulk of the roads are in States. We need to have a framework and mechanism in which coordinative action is required to take care of land acquisition, dispute resolution, and various other things. In a working federal model, you need to have a dispute resolution mechanism. We need to really have a Centre-State coordination in an effective manner. We hope very much, Mr. Minister, that some of these issues will receive your attention which will put India on a fast track of road development. Thank you.

SHRI SYED AZEEZ PASHA (Andhra Pradesh): Sir, at the outset, want to join others in saying that the road transport is one of the most crucial parts of our nation's infrastructure, and we can say that this is the lifeline of our nation. The Indian economy is very much closely linked with this infrastructure development. Now, we have seen that there are many States where the network of

road transport, or, a National Highway is practically absent, or, the network is scanty. So, the first priority should be given to these States like Chhattisgarh, Jharkhand, Madhya Pradesh, Rajasthan and other States where the road network is very low and people are facing a lot of difficulties. Now, at this juncture, the hon. Minister of Road Transport and Highways, Shri Kamal Nath, has taken up-I do not know whether it is an over-ambitious programme or a realistic programme-a really good programme whereby he has targeted that instead of 4 kms per day, he would do 20 kms per day. When we are having a traffic growth of 7 per cent and the vehicle growth of 12 per cent, it is the need of the hour that we take it up at such a rapid pace. Otherwise, our country will not progress. But a little bit caution is required that while taking up this realistic or an over-ambitious programme, whatever you want to say, we must see to it that the quality of work should not become the casualty. In order to complete the work within the targeted time, the quality of work will always suffer. So, we need to be a little bit cautious about this factor.

Sir, we have now taken up the work of four-laning of National Highways. Now, in places where the requirement is only for two-lane, we have seen that nearly Rs.5 crores of investment is lying idle. If we had diverted this amount to the development of roads in other backward regions or to other places, we could have really developed these places, and the overall development would have become more positive. So, we have to do this kind of adjustment and see whether it is immediately required, or, we can postpone it for some time. Now, the immediate resolve is to take up the work on some 14,395 Kms., where sixty per cent of the stretch, we are collecting toll tax. Initially, I was a little bit reluctant about it, but now, due to financial crunch, I don't think that there is any other way except going in for this type of work. We are also taking up Public Private Partnership; we are taking up 1,100 kms. expressways across four different States, namely, from Chennai to Bangalore, Dhanbad to Kolkata, Vadodara to Mumbai and Belgaum to Dharwad. Now, it is very important that we immediately lay the road in all these places, which will really give a good boom to our economy.

Now, I would like to put forth some suggestions before I come to my own State. At the National Highway No.2 between Delhi and Kolkata, we have the Panagarh Bazar, in the Burdwan district, which is a military area. Even though the entire stretch is four-lane, but for three or four kms, it is only two-lane. So, there is perpetual traffic jam at this stretch, and it causes a lot of inconvenience even to the military. The people of this region have been pressing hard before the authorities to construct a bypass. I don't think that constructing a bypass, in this three or four km stretch, would be a big problem.

Coming to my State of A.P., there are 73 different works which are going on, right from widening of two-lanes, widening of four-lanes, strengthening of the lanes, improving the railing quality, construction of bypasses, construction of major bridges and minor bridges, and widening of peak

and narrow culverts. So, if you take all this into consideration, there are 73 works and there are some works where the financial progress is nil. Of course, the positive side is, if you look at physical accomplishment, it is nearly 70-80 per cent. I would urge upon the hon. Minister to see to it that all those works where there is no financial progress or physical progress are completed in a time-bound manner.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair)

Sir, before I conclude, I wish to narrate my own experience. Last year, I was travelling from Varanasi to Mughalsarai to catch the train. I was surprised to find that there was no milestone on the way. Without knowing where to take a turn, I went astray and went four-five kilometres ahead of the Mughalsarai Junction. After coming back, I wrote a letter to the then Minister, Shri T.R. Baalu. I do not know what happened to that. If such things are happening at two crucial National Highways, I think it is a sorry state of affairs. I would like the hon. Minister to see to it that such things do not happen on such an important National Highway. There should be proper directions to guide people on the highways.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Sabir Ali. Not present.

SHRI SYED AZEEZ PASHA: Just one point, Sir. My colleague, Shri Raja, told me that I must talk about my State, Andhra Pradesh, Sir. I am sorry I forgot to mention it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No problem. Another Member from Andhra Pradesh is going to speak now. Shri Mysura Reddy.

SHRI M. V. MYSURA REDDY (Andhra Pradesh): Sir, in reply to the Starred Question No. 162 on 15.07.2009, the hon. Minister had said, "As the DPRs were not ready in 2005, there was no occasion for delay in taking decision by the Ministry of Finance in 2005". Sir, I hope I understood it right, that because DPRs were not ready, there was no delay in taking up the work. But if you take the example of Andhra Pradesh, there are five projects consisting of about 450 kilometres. Since 2004 they were in the DPR stage. The DPR was completed only in 2009. They were languishing for five long years. Is completing the DPR such a big project? What has the consultant been doing? Is he not capable of completing the work related to DPRs within six months or one year? One thing is clear, Sir; if the Ministry wants to take up the work, surely the consultant would complete the DPR work within six months. We say in Andhra Pradesh that earlier, all roads led to Chennai; we hope, this time, all roads do not lead to Bhopal! It is my sincere request to the hon. Minister to see to it that the entire country is treated equally.

The other thing, Sir, is regarding the Central Road Fund. The Government is providing funds to the National Highways through the CRF by imposing a cess of two rupees on petrol and diesel. This amounts to approximately Rs. 7000 crores for the year 2008-09. Even, this year, the revenues for

CRF are expected to remain the same. But I want to suggest something here to the hon. Minister; the capital contribution to the cost of all highway projects is made from the CRF and the viability gap funds are also provided from the CRF. This means that almost all the highway projects are being funded by the Government in one way or the other. But, throughout India, even people who are not using the National Highways are paying tax and cess when they buy diesel and petrol. But, they may not be using these roads. This is a highly unjustified policy. The people who are not using the roads are also paying for it. It is not a good policy. Sometimes, they are levying the toll tax on highways. All the highways are funded by the CRF, by Annuity Scheme or BOOT Scheme, or whatever scheme they call, but there is some funding from the Government from the CRF. But, when one moves on these roads, he has to pay the toll tax. That means, those people who are not using it are paying the toll tax. Some people who are utilising the National Highways have to pay double taxation. Sir, regarding toll tax also, I have to say one more thing. In and around these toll plazas, some agriculturists will be there; some petty traders will be there who will be moving this way or that way within two or three kilometres. But, now they have to pay the toll tax. Previously, they used to get some report from the local *tehsil* head and used to get concession. Now, according to the new Toll Policy, they have to pay as equal toll tax as other users who are using the entire stretch. Just for using two-three kilometres of this stretch, they have to pay the complete toll tax. Sir, collecting the toll from the agriculturists and petty traders who are living in and around plazas is highly unjustified. You kept the plazas in that area. Then, your levying toll tax on the people who are living in and around these plazas is highly unjustified.

Sir, the second thing is this. Recently, because of the new toll levy, all my colleagues have to pay the toll tax. Prof. Ram Gopal Yadav said about levying of toll tax on Members of Parliament. It is true that the orders were issued by the Ministry, not during the time of this Minister but during the time of the *erstwhile* Minister, that MPs, MLAs and MLCs have to pay the toll tax, but not the Ministers, and also the officers of the National Highway Authority of India. We are not asking for this concession for money sake. Which M.P. will go and stand in the queue and pay the toll tax? The hon. Minister should look into this matter. This order was issued by the former Minister; now he has become an M.P. and he has to pay the toll tax.

SHRI RUDRA NARAYAN PANY: That is why he became an M.P.

SHRI M.V. MYSURA REDDY: Yes, that is why he became an M.P. So, this should not occur for you also. This is my sincere request.

Sir, regarding the BOOT and Annuity Schemes, I have to say this. In the BOOT, viability gap funding will be there. **(Time-bell)** Sir, within two minutes, I will be completing my speech. In the Annuity Scheme, the Government has to pay on instalment basis. For example, in my State, from Kothakota to Kurnool, there is a road, a stretch of 79 or 69 kilometres. If it had been done by the

NHAI or by the Government, its cost might have been Rs.500 to Rs.600 crores. But, because of this Annuity Scheme, except for the period of two-and-a-half years, which is the construction period, the remaining seventeen-and-a-half years, they have to pay Rs.2,000 crores. Definitely, this is a costly scheme. I am asking the Minister, through you, Sir, why is the Government using the public money through private route? Instead of that, you might have done it at a little bit of lower cost. Why have you to use this higher cost route? Even in the BOOT also, the viability gap fund is there. Instead of that, the Government might have done it.

Sir, I have to say something about the concessionaires also. Previously, approximately 50 concessionaires were there. Among them, 20 are throughout India and 30 are only from Andhra Pradesh. My friend, Subbarami Reddy might know how to make JVCs also. In the JVCs, all these people who are small contractors suffer.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Reddy, please conclude. You have taken more than the allotted time.

SHRI M.V. MYSURA REDDY: Just one minute, Sir. This is regarding formation of JVCs, Sir. The lead partner will not be there. These people will go and get some certificates, and they will produce it before them. After qualification, this lead partner will vanish away by taking two per cent commission. Only the Indian contractors, who are the petty contractors, will be there. By getting contract for them, they will give sub-contract it to others. There is no quality of work, there is no machinery, and there is no investment. Instead of this, the Government might have executed it. By doing this type of things, they are creating some *crorepatis* and nothing more than that.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude. ...*(Interruptions)*...

SHRI M.V. MYSURA REDDY: I am concluding, Sir. Now they are changing the pre-qualification procedure by taking the ranks, upper six will be completed. They wanted to hand over the entire country's roads to six people, six consigners. Here also there will not be any lead joint partner. The same process will be there. So, some Indian partners may join together and they will form a JVC and grab it, Sir. My last submission is that poor people are contributing in building the nation and the consigners are 'billing' the nation, Sir. Thank you.

MS. MABEL REBELLO (Jharkhand): Thank you, Sir. Senior Members like Ram Gopal Yadavji and others have spoken before me about the National Highways, Sir. Sir, as we say the stock market is the barometer of the financial health of nation, the national highway is also the barometer of the economic development and health of the nation. Sir, this is a developing country and we are 120 crores population today. And what do we have in this country? Sir, two per cent of the roads are National Highways and in the last five years hardly any work has been done. I have been in the

Consultative Committee of the National Highways and I have been every time fighting for the Eastern sector of India, which has been totally neglected by the National Highways. Why is it so? Ram Gopal Yadavji, when he started, he said that during the last two years they had four Chairmen of the National Highways. Four Chairmen! How can there be continuity, how can there be work? There could not be any work. The DGRD, I think for the last five years hardly one DG might have been there for a year. For the last three or four years, there have been officiating DGs, Director General of Roads. Now even today, we have got an officiating DG, there is no regular DG. There are only just two ADGs. I think the two posts of ADGs are vacant. Similarly, so many posts of Chief Engineers are vacant. Similarly, the post of Member, Technical, NHAI, is vacant for the last two years. That is the most important post. If Member, Technical is not there, how can the NHAI function? You tell me, Sir. Because of this there is so much of slowdown on National Highways. I would say that this highway sector has been rudderless port; it is so bad. I do not know why we have neglected it. Without the National Highways, it is not possible for us to move goods. Sir, there is total *ad hocism* in transfers, postings, etc. both in the Ministry and in the NHAI. So, I would request the hon. Minister to take care of this. Similarly, Sir, there is lot of interference also from the Planning Commission in the matters of documentation, model agreement, manuals, etc. Sir, I can give an example. The Supreme Court has recently had asked for some pre-qualification bids and the Planning Commission wanted just six bids and the Supreme Court disqualified that and because of that the entire process of bidding and things like have slowed down. So, this is what is happening in the NHAI. So, I hope the Minister will take note of these things. Sir, now before going further, I would request about Chindwara, from where the hon. Transport Minister comes, is the geographical epicentre of India. I would request that all the National Highways throughout the length and breadth of the country should pass through ; Chindwara, Sir, because only then the entire country will improve. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What Mr. Mysura Reddy said, you are repeating it.

MS. MABEL REBELLO: I do belong to Madhya Pradesh originally, Sir. ...*(Interruptions)*... Now, I am in Jharkhand, ...*(Interruptions)*...

Sir. the MoS is getting very irritated with me. He is getting very annoyed with me. It is my privilege to speak. You cannot object to this.

SHRI R. P. N. SINGH: I am not getting irritated. I am supporting it.

MS. MABEL REBELLO: Sir, coming to National Highways, National Highways are meant to connect. It is meant to establish linkages with the people. We have got 70 per cent of people living in rural areas. I would say that when the National Highway passes through, they should establish such linkages to rural areas where perishable commodities are grown, such as fruits, vegetables, fish, oil

seeds, etc. Jharkhand grows a lot of vegetables and in order to take those vegetables to Calcutta, we need National Highways. The National Highway from Jharkhand, Ranchi *via* Jamshedpur is so bad. It takes almost 18 hours for the vegetables to be taken to Calcutta. I am just citing an example. Chindwara is priority. Mr. Minister, after Chindwara, it should be Ranchi. This is my request to you. You cannot forget Jharkhand.

प्रो. राम गोपाल यादव : नेक्सलाइट पकड़कर ले जाएंगे।

सुश्री मैबल रिबैलो : वहां एपीसेंटर है, वहां रहने दीजिए, इसके बाद झारखंड को इम्पोर्टेन्स मिलनी चाहिए। यह मेरी रिक्वेस्ट है। नेक्सलाइट के बिना आप कैसे रह सकते हैं? छिदवाड़ा में भी नेक्सलाइट है, नागपुर की साइड भी हैं ही, एक साइड मंडवा है, एक साइड नागपुर है, आप नेक्सलाइट्स के साथ रहना जानते हैं You know they co-exist. So, I say communication should be inclusive. Inclusive communication means the National Highways should benefit the rural masses. Sir, National Highways are charging huge toll tax and it is sometimes too expensive for the rural people. They cannot afford it. So, it should be made affordable. There are so many barricades on the National Highways and this sometimes creates harassment for the truck drivers. Sir, in Europe and elsewhere, the truck drivers are respected because they are considered very important, vital. It has got national importance. Therefore, to make their life slightly better we should improve the road barriers, reduce them. The policemen also harass them, sales tax people harass them, सेल्स टेक्स के हजार बैरियर्स हैं। They should be rationalised so that the truck drivers are not harassed too much. Sir, there is the East Coast of India which is always cyclone ravaged. Every year, there are cyclones and because of that the roads on the National Highways gets destroyed. I would request the Minister to get appropriate technology and use that technology for East Coast Road just like what they use in Malaysia, Singapore, and Japan. Their roads are also being ravaged by cyclones but they withstand. It is because they have got good technology. So, we must bring good technology and roads should be made accordingly so that every year we don't have to spend our money, manpower and resources on these. So, you make it once and those roads should be able to last at least for ten song years. Similarly, in Upper Assam, the two districts known as Dhimaji, Lakhimpur, are under floods almost six months of the year. From China *via* Arunachal Pradesh a huge amount of water comes there and because of that people cannot stay in the House. They stay on the National Highway and this National Highway gives way and people have a lot of problems. So, I request the Minister to attend to this urgent problem of National Highway of Assam also.

Now, I come to Jharkhand. Sir, Jharkhand was earlier, as I had mentioned earlier here, was a 'colony' of Bihar. Now, for the last 8 or 9 years, it is an independent State. Still, the Regional Office of the National Highways is in Patna! The papers of National Highways or whatever work they have to do, the papers and other documents, first, have to go to Patna and from Patna to Delhi and only then

the work will be done. I request the hon. Minister, first, to establish a Regional Office of National Highways at Ranchi. It is a must for the efficiency of Jharkhand State to handle the National Highway Projects.

As I said, Jharkhand is a Naxal-affected State and is also landlocked State. It has almost 1/3rd of minerals of India, be it coal, copper, bauxite, iron ore, gold, etc. You name it, you have it. But, since it is landlocked, there are a lot of problems to take these minerals out. What ports do we have? We have a port in Haldia in West Bengal and the other nearest port is Paradip of Mr. Pany's State — Orissa. So, unless Jharkhand has very good roads, you cannot take these minerals and other things out. You go to Chaiba — NH 75 — the road is so bad throughout the year, I don't know what they are doing. They give little money. They spent and within a few months the road is in shambles. So, I request the hon. Minister, since it has got a lot of minerals and the minerals have got to go out, the road that they make there should last, at least, 10 years. Otherwise, every year, the road becomes damaged in 4 or 6 months. The vehicles that move on these carry almost 70 tonnes of load whereas the capacity of the road is only 10 tonnes. So, how can the roads withstand such heavy loads? That is why they are damaging very quickly. There should be a proper technology, Without technology, you cannot construct. At the same time, Sir, outside contractors are not willing to come, because of Naxal problem. It is a genuine problem. All the 24 districts are Naxal-affected. Outside contractors do not come, the local contractors do not have the financial capacity, they do not have the technical knowhow, they do not have the machinery and when they construct roads, those roads are really substandard. What happens most of the time is, outside contractors take the contract and sub-contract it to the local contractors so that he execute the work as he has contact with Naxalites. That is why the roads are substandard all the time. In order to overcome this problem, the State Government has requested the Ministry of Surface Transport to provide some road construction plants and equipment like hot-mix plant and such kind of things, so that the State Government either loan this to the local contractors or give this machinery on lease to them so that they build good roads.

Similarly, Jharkhand, till today, does not have a single four line road. There is a road to be made from Bari to Hazaribagh to Ranchi to Jemshedpur. It is hanging fire for the last 5-10 years. I do not know what is happening the God alone knows. Today, the hon. Minister of State has given me a sheet of paper saying that something is happening. I hope that something will really happen. And, the four line road is really constructed in the near future. Otherwise, the people of Jharkhand are really feeling that the Government of India also does not care for them. Sir, Jharkhand has 3 crore population. And, if there is any State which has the maximum number of absolute poor, it is Jharkhand. Jharkhand has 70 per cent of poor people. So, they feel that even the Government of India does not care for them. We should not give them this type of feeling. It is not good. As it is, as I said, it is a Naxal-affected State. It has the least irrigation facilities in the country. The national average of irrigation is 40 per cent; Jharkhand has only 6 per cent. So, you can imagine. That is why Jharkhand provides domestic servants to the whole country.

5.00 P.M.

This is the state of affairs of Jharkhand. So, I request the hon. Minister from Chhindwara to not only develop Chhindwara but also develop Jharkhand. Let him develop his Chhindwara, Sir. But since I come originally from his State, he should not forget me. He should not just ...*(Interruptions)*...

SHRI RUDRA NARAYAN PANY: Please speak something regarding Ranchi-Vijayawada via Orissa.

MS. MABEL REBELLO: See, Sir, my friend, Mr. Pany has told me about this road. I think, the Home Ministry is taking up that road, the Ranchi-Vijayawada via Orissa road. To eradicate Naxals, that road is very necessary and also to take goods from Jharkhand to Paradip, it is necessary. I am told that the Home Ministry has already made some provision and has asked the National Highways Authority to prepare the DPR. I hope it will be done. So, Mr. Pany, are you happy with me?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It means, you will not disturb her. ...*(Interruptions)*...

MS. MABEL REBELLO: Sir, similarly, Jharkhand requires lot of road over-bridges. Most of the time when we go, there are no over-bridges. A lot of time and energy is wasted in that and those DPRs have been submitted to the Ministry. They should clear it at any early date.

Similarly, lot of National Highways of Jharkhand are single-lane, i.e., of 3.5 metres or intermediate 5 metres width. Sir, I would request that all the National Highways of Jharkhand should be made of, at least, 7 metre width. The width of the National Highways should be at least 7 metres. I am not asking you for 15 metres. I am asking you just to make it two lanes, at least. Now, it is single-lane. What is this, Sir? Isn't it neglect? You can't neglect a State to this extent. Mr. Minister, are you listening to me, please?

SHRI KAMAL NATH: Very carefully. You talked of Chhindwara.

MS. MABEL REBELLO: Thanks. I mentioned Chhindwara right at the beginning. ...*(Interruptions)*... I have also mentioned Vijaywada. That is of interest to Jharkhand because Jharkhand is a. ...*(Interruptions)*...

श्री रुद्रनारायण पाणि : इसके लिए मेरी सहमति है।

सुश्री मैबल रिबेलो : देखो पाणि जी, मैं कितनी जनरस हूँ। मैं उड़ीसा से विजयवाड़ा को कनेक्ट करने के लिए आपके लिए कितनी मदद कर रही हूँ।

श्री उपसभापति : आप पाणि जी को एड्रेस मत करो, मुझे एड्रेस करो। वहां कुछ नहीं है।

सुश्री मैबल रिबेलो : मैं क्या करूँ सर, वह चिल्ला-चिल्ला कर मेरी अटेंशन डायवर्ट कर रहे हैं ...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : वह चिल्ला रहे हैं तो आप क्यों चिल्ला रही हैं, आप चेयर की तरफ देखिए।

सुश्री मैबल रिबेलो : मेरी अटेंशन उस तरफ चली जाती है।

श्री उपसभापति : इस तरह आपका टाइम बेकार जाएगा।

सुश्री मैबल रिबेलो : ठीक है, सर।

श्री उपसभापति : अब हो गया सब ...(व्यवधान)... अब फाइनल हो गया।

MS. MABEL REBELLO: Similarly, Sir, Jharkhand doesn't have bypasses. None of the cities — Ranchi, Jamshedpur, Dhanbag, Gumla — have bypasses. And like in Gumla, from where I am working, most of the schools are situated on the National Highway. In fact, traffic is closed from 8.00 o'clock in the morning almost till 2.00 o'clock because there used to be so many accidents of children in going from this side to that side. Unless there are bypasses, these accidents will continue and if we close the road like that, as at present the Administration is doing, it is not good for the transport operators. A lot of their time and energy is wasted. They are just sitting on either side of Gumla. At night, as it is, they cannot travel there. So, there are problems. In order to overcome these problems, we need these bypasses very quickly

श्री उपसभापति : अब आप खत्म करो।

सुश्री मैबल रिबेल्लो : मैं क्या करूँ, सर, पाणि साहब ने मेरा बहुत टाइम वेस्ट कर दिया।

श्री उपसभापति : बस आप खत्म करो ...(व्यवधान)... हो गया, हो गया।

MS, MABEL REBELLO: Sir, there are a lot of projects which the Jharkhand Government has submitted to the Government of India.

श्री उपसभापति : आप लिख कर दे दीजिए न।

MS. MABEL REBELLO: Sir, something like Rs. 114 crore projects have been submitted with DPRs. I request the hon. Minister to clear these projects within a month or so. Only then Chhindwara can become geographically the epicentre and all the Highways can pass through Chhindwara. I shall also come to Chhindwara for a holiday. So, my request to him is that whatever the Jharkhand State Government has submitted, you please clear them quickly so that Jharkhand people may have a feeling that the Government of India really cares and the Minister of Road Transport and Highways, Shri Kamal Nath, really cares for Jharkhand. This is how we can contain Naxalism. Otherwise, Naxalites will grow, and, as I said earlier, it is a sore and that sore will fester your body and all of us will be doomed. Thank you, Sir.

श्री उपसभापति : श्री ललित किशोर चतुर्वेदी। चतुर्वेदी जी, आपकी पार्टी से अभी 3 और माननीय सदस्य बोलने वाले हैं और 20 मिनट बचे हैं। मैं आपको यह याद दिला रहा हूँ। अब या तो आप ही 20 मिनट ले लीजिए और अपने कुलीम्स को यह कहिए कि वे अपने नाम वापस ले लें या आप उनके लिए कुछ समय छोड़िए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (राजस्थान) : माननीय उपसभापति महोदय, मैं केवल सूत्र रूप में ही कहूँगा। यदि मैं कहीं सूत्र से हट जाऊँ, तो आप बता दें। मैं इसे केवल सूत्र रूप में कहूँगा।

श्री उपसभापति : सूत्र रूप में ही कहिए। आप दस मिनट ले लीजिए और दूसरों के लिए दस मिनट छोड़ दीजिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : माननीय उपसभापति महोदय, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पथ परिवहन का स्कोप बहुत है, किन्तु चूँकि केन्द्रीय सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों से संबंधित है, इसलिए मैं अपनी बात उस पर आधारित करूँगा।

महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से पहली बात यह निवेदन करना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्गों का जो तंत्र है, वह परिवहन की आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है। किसी ने सच कहा है कि ये विकास की धमनियाँ हैं। अगर यह छोटी हो गई या अवरुद्ध हो गई तो विकास रुक जाएगा और मेडिकल टर्म्स में कई बात बाई-पास करनी पड़ेगी

और कहीं उसकी एंजियोप्लास्टी करनी पड़ेगी। इसलिए मैं पहला निवेदन यह करना चाहता हूँ कि आप आवश्यकताओं के अनुरूप राष्ट्रीय राजमार्गों का तंत्र पैदा करें। मैं यह बात इसलिए कहना चाहता हूँ, क्योंकि मैं PWD Minister रहा हूँ। कहा जाता है कि यातायात का जो घनत्व है, वह प्रमुख मापदंड है। यह बिल्कुल ठीक है, किन्तु मैं जानना चाहूँगा कि वर्तमान में जो घनत्व है, वह मापदंड है या पथचर में होने वाला, थोड़े समय में होने वाला यातायात का जो घनत्व है, वह मापदंड है। इसको स्पष्ट करने की कृपा करें।

सर, मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि अभी-अभी आपने देखा, अगर आप उदाहरण लेंगे तो देखेंगे कि एक काम पूरा होता है, उसकी स्याही भी नहीं सूखती कि उसके पहले ऐसा लगता है कि इस काम को और बढ़ा करना चाहिए। दिल्ली से गुड़गांव के लिए आपने 8 लेन की सड़क बनाई। आज उसकी क्या हालत है? हालत यह है कि वहां पर 12 lanes की आवश्यकता हो गई, जबकि यह अभी-अभी ही बनी है। इसलिए अगर आगे के लिए प्रोजेक्शन नहीं लिया गया, तो क्या बनेगा? आज वहां 12 लेन की आवश्यकता हो गई है। मैं दूसरा उदाहरण देना चाहता हूँ। आप दिल्ली से फरीदाबाद जाइए। उसमें क्या हालत है? मथुरा रोड़ पर जाने के लिए डेढ़ घंटे लगते हैं। मुझे लगता है कि वहां भी 12 लेन की आवश्यकता है। मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि पहले तो ऐसे सारे खंडों की शिनाख्त कीजिए और दूसरी बात यह कि उसकी अपडेटिंग करिए, उसका स्कोप, उसकी योजना बनाइए, शेल्फ में योजनाएं रखिए और उन योजनाओं को समय की आवश्यकता के अनुरूप करते चले जाइए।

मैं आपको एक बात स्मरण कराना चाहता हूँ। तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री वाजपेयी जी ने स्वर्ण चतुर्भुज योजना और डायगोनल सड़क योजना बनाई थीं। महोदय, मुझे एक बात का कष्ट है, जो मैं आपके माध्यम से इनसे कहना चाहता हूँ। पिछले पांच वर्षों में उस योजना पर जैसी त्वरितता की जानी चाहिए थी, वैसी नहीं की गई। उसका कारण मैं नहीं जानता। आप बहुत कुशल मंत्री हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि आपको जो पांच वर्ष मिले हैं, उनमें कृपया इन दोनों योजनाओं को पूरा कर दीजिए। कभी 2012 तक इसे करने को था, अब तो 2009 चल रहा है, तो यह 2014 तक चलेगा। मेरा आपसे निवेदन है कि इन दो योजनाओं को उस समय तक पूरा कर दीजिए।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो लगातार फोर लेनिंग हो रही है, सिक्स लेनिंग हो रही है, उसमें यातायात बढ़ रहा है, दोपहिया भी आ रहे हैं, तिपहिया भी आ रहे हैं और पशु-चालित वाहन भी आ रहे हैं। ऐसे में अगर सर्विस लेन नहीं बनाएंगे, तो कैसे काम चलेगा? इसलिए प्वायंट के हिसाब से तीसरा निवेदन मुझे यह करना है कि जहां-जहां फोर लेन और उससे बड़े लेन्स बनें, वहां-वहां सर्विस लेन भी बनवाइए।

चौथी बात मुझे pedestrian crossing की कहनी है। अभी इसमें हालत क्या है? अभी-अभी 15सौ से 16सौ के करीब दिल्ली से गुड़गांव के बीच में प्रतिवर्ष एक्सीडेंट्स होते हैं। मेरा यह निवेदन है कि आप 200 मीटर से लेकर 500 मीटर के बीच में एक pedestrian crossing बनाइए, चाहे ऊपर में foot over bridge बनाइए या नीचे से crossing बनाइए। इसकी आज बहुत अधिक आवश्यकता है।

पांचवां प्वायंट मैं आपको यह कहना चाहता हूँ कि जब आप आगरा जाते हैं, तो वहां National Highway No.2, National Highway No.3 और National Highway No.11 हैं। ये तीन-तीन हैं, किन्तु तीनों जुड़े हुए नहीं हैं। शहर से क्रॉस करना पड़ता है। एक तरफ एक्सीडेंट्स और दूसरी तरफ डेढ़-डेढ़ घंटा लगता है। इतना ही नहीं, उस सरकार द्वारा दिन में ट्रकों की आवाजाही बंद कर दी गई है। अब उन का क्या बनेगा? इसलिए मेरा पांचवां निवेदन है कि आप ऐसे एन.एच.एज. को बाई-पास के माध्यम से जोड़िए। छठी बात यह कहना चाहता हूँ कि जो विभिन्न

एन.एच.एज. हैं, उन के बीच में प्रोजेक्शंस निकालिए, उन को जोड़ दीजिए। इस का बहुत बड़ा फायदा होगा।

एक बात की शिकायत भी करना चाहता हूं। पिछले चार वर्षों से नए राष्ट्रीय राजमार्ग की घोषणा बंद कर दी गई है। मैं नहीं समझ पाया कि इसके लिए किसे दोष दूं। आप काफी active हैं, इसलिए आप से निवेदन करना चाहता हूं कि आप इन्हें बी.ओ.टी. के आधार पर बना रहे हैं और यह बात सच है कि जो नक्सलाइट क्षेत्र हैं, पिछड़े क्षेत्र हैं, जो उत्तर-पूर्व के क्षेत्र हैं, उन के लिए आप पैसा सरकार की ओर से दीजिए। For the first time in Rajasthan, बी.ओ.टी. योजना हमने शुरू की थी, वह बहुत अच्छी प्रूव हुई है। इस में लोग आ रहे हैं और built, operate, transfer कर रहे हैं। अगर यह पैसा वहां आ रहा है तो अपना पैसा सरकार का, उन क्षेत्रों में लगाएं और यहां केवल बी.ओ.टी. के आधार पर निर्माण कीजिए। अगर यह निर्माण करेंगे तो आप का पैसा भी नहीं लगेगा और "रंग लगे न फिटकरी, रंग चोखा आ जाए" वाली कहावत चरितार्थ हो जाएगी।

मेरी राजस्थान सरकार ने आप को तीन मार्ग प्रेषित किए हुए हैं। पहला नोखा से सीकर, नीम का थाना, कोटपुतली, बानसूर, अलवर, डीग, भरतपुर, धौलपुर। यह एक मार्ग प्रेषित किया हुआ है। आप नए राजमार्ग घोषित न करने की जिद छोड़ दीजिए। दूसरा निवेदन आप से करना चाहता हूं। धारुहेड़ा, भिवाड़ी, अलवर, थानागाजी, प्रतापगढ़, जयपुर, डिगगी, मालपुरा, केकड़ी, शाहपुरा, भीलवाड़ा, गंगापुर, कांकरोली, राजसमन्द यह प्रोजेक्ट भी आप के यहां प्रेषित है। तीसरा, गंगानगर, हनुमानगढ़, नौहर, भादरा, चुरु, पिलानी, सिंघाना, निजामपुर, बहरोड, अलवर, राजगढ़, सिकन्दरा, गंगापुर, सवाईमाधोपुर, खण्डार, मांगरोल, बारां, बपावर होकर भोपाल तक जाता है। ये तीन प्रस्ताव प्रेषित किए हुए हैं, लेकिन आप ने प्रतिबंध लगा रखा है कि आप नए राजमार्ग घोषित नहीं करेंगे, लेकिन उस का परिणाम क्या हो रहा है? जब बी.ओ.टी. के आधार पर निर्माण हो रहा है, तो यह कार्य क्यों नहीं हो सकते?

मैं एक बात और निवेदन करना चाहता हूं। 1800 से लेकर 2000 तक नेशनल हाईवे पर रेल लाईन आ रही हैं। ये बी.ओ.टी. से बनती हैं तो क्यों नहीं राज्य सरकार, केन्द्रीय सरकार, बी.ओ.टी. आधार पर उसके साथ फाइनेंसियल हैल्प तो उन के आधार पर आर.ओ.बी./आर.यू.बी. बना दीजिए। इससे एक्सीडेंट्स रुक जाएंगे। इसलिए मैं तो इस के लिए शुद्ध रूप से आप से निवेदन करना चाहता हूं। महोदय, एक बात राष्ट्रीय राजमार्गों के संघारण के लिए कहना चाहता हूं। महोदय, हमने देखा है कि, 11वीं नेशनल हाईवे रोड़ बन रही थी। उस में, लाइसेंस में दूसरे रोड़ का संघारण करना था। वह संघारण कागजों में होता है, वास्तव में नहीं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि इन लाइसेंसेज को प्रतिबंधित कीजिए और राज्य सरकारों को कहिए कि जहां नई रोड़्स बन रही हैं वहां दूसरी रोड़्स का संघारण लगातार करते चले जाएं।

महोदय, मेरी एक शिकायत और है कि आप पैसा वर्ष के अंत में देते हैं जिससे राज्य के दो नुकसान होते हैं। पहला नुकसान यह हो रहा है कि वे काम नहीं कर पातीं। उस पैसे का उपयोग नहीं करा पातीं। उसे आप अगले साल की राशि में adjust कर देते हैं। इसलिए मेरा आठवां निवेदन यह है कि वर्ष के प्रारंभ में ही उन्हें सारी राशि उपलब्ध कराने की कृपा करें। महोदय, एक शिकायत केन्द्रीय सड़क नीति के संबंध में और कहना चाहूंगा। मुझे पता नहीं, आप इस बारे में जानकारी ले लें। पिछले दो माह से केन्द्रीय सड़क नीति freeze कर दी गई है। ऐसा क्यों हो गया है? यह तो on going work है। आप का विभाग इसे देखे। महोदय, freeze करने के कारण चलते काम बंद हो गए। उस का कारण यह बताया गया कि शायद आप ही उनका monitoring कर रहे हैं। अगर यह बात सच है कि आप काम को एकदम freeze कर देंगे तो चलते कामों का क्या होगा, ठेकेदारों का क्या होगा? उस काम की प्रगति क्या होगी।

महोदय, मैं आप को स्पीड ब्रेकर्स की समस्या के बारे में और कहना चाहता हूँ।

मैं एक और समस्या के बारे में कहना चाहता हूँ जो स्पीड ब्रेकर्स से संबंधित है। माननीय मंत्री महोदय श्री नमो नारायण मीणा जी राजस्थान के हैं, जो यहां बैठे हैं। इन्होंने अभी अपने क्षेत्र से चुनाव लड़ा है। कोटा से जयपुर के बीच नेशनल हाइवे पर रबड़ के स्पीड ब्रेकर 15 और सामान्य स्पीड ब्रेकर 50 हैं(समय की घंटी)... क्या आप वहां accident करवायेंगे? इसके लिए प्रतिबंध कीजिए। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि जयपुर-कोटा के बारे में ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : प्लीज, conclude कीजिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : सर, क्या मैंने एक भी बात repeat की है? ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : आपने जो अपनी बात स्पीड से कही है, लेकिन फिर भी टाइम कम है।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : जी हां।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude. There are two other speakers from your Party.

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : सर, इसलिए मैं केवल प्वायंट्स में ही बात कर रहा हूँ।

श्री उपसभापति : नहीं, आपने दस प्वायंट्स बोले हैं, ठीक है।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि जयपुर से कोटा के लिए ट्रैफिक इंटेसिटी की गणना की गई, जिसके अनुसार वहां सिक्स लेन की आवश्यकता है, जबकि आपने फोर लेन की इजाजत दी है। इजाजत देने के बाद भी क्या हुआ? विभाग द्वारा यह कहा गया कि इसकी डीपीआर को दोबारा कैलकुलेट करेंगे, इसको दोबारा देखेंगे। जयपुर-सीकर का भी यही हाल कर दिया गया। इसमें बहुत देरी होती चली आ रही है, आप इस बात की चिन्ता कीजिए। मेरा आपसे यह निवेदन है कि आपके पास जो Feasibility Reports आई है, आप उन पर कार्रवाई कीजिए।

सर, चूंकि आपने मुझसे समाप्त करने के लिए कहा है, इसलिए मैं केवल कुछ बिन्दु बताकर अपनी बात समाप्त करूंगा। नंबर एक - परिवहन की आवश्यकता, नंबर दो - निर्माण की समयबता, नंबर तीन - गुणवत्ता, नंबर चार - वित्तीय वर्ष के प्रारंभ में समुचित वित्त व्यवस्था, नंबर पांच - जो भी कार्य संपन्न हो जाए, उसकी उपयोगिता और नंबर छः - पारदर्शिता। जहां-जहां भी नेशनल हाइवेज बन रहे हैं, वहां-वहां आप बोर्ड लगा दीजिए कि ठेकेदार का नाम यह है, यह मार्ग इतने किलोमीटर का है, इसका काम इस दिन पूरा होगा और यह मार्ग इस दिन से प्रारंभ होगा। इसे हम तो समझ सकेंगे! इसके निर्माण का समय और इसके पूर्ण होने के समय के बारे में जनता तो समझ सकेगी और पूछ सकेगी! इसमें क्या कठिनाई है? ...(समय की घंटी)... इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि कृपया इन प्वायंट्स पर विचार करके जो काम आपके हाथ में मिला है और जो शिथिलता पांच सालों में आई है, उसको दूर करके इन बातों को करने की कृपा करें, बहुत-बहुत धन्यवाद।

* *SHRIMATI RENUBALA PRADHAN (Orissa): Deputy Chairman Sir, I express my heart-felt gratitude to you for giving me this opportunity to make my maiden speech. I take this opportunity to also express my gratitude and thankfulness to the Hon'ble Chief Minister of Orissa, Shri Naveen Patnaik, who has put trust on me, for raising the due demands of the state in this august house.

* *English translation of the original speech delivered in Oriya.

Sir, my political life began with the humble position of a Zilla Parisad President, but I am committed to put forth the genuine demands of the people of Orissa in this house.

Sir, today I rise to participate on the discussion of the working of the Ministry of Road Transport and the Highways. The national highways are the life-lines of the country. National highways consist of only 2% of the total length of roads in the country whereas the traffic on National highways is about 40%.

Sir, this Ministry is engaged in developing the highways in seven different phases in the country. The golden quadrilateral is one among them. Under this scheme the four-laning work from Balasore to Bhadrak, from Sunakhala to Ganjam and from Ganjam to Ichhapur of NH-60 and NH-5 respectively are running behind schedule. The four-laning work of Sunakhala-Ganjam stretch is only completed by 42.75 %. The people are facing hardship due to the suspension of the four-laning work for the last three years. There is immense public resentment due to the delay in Ranchi-Vijayawada corridor via Chikiti-Aska and Digapahandi. The existing bridges on these roads need to be expanded.

The four-laning work of Ganjam-Ichhapur stretch of the golden quadrilateral has also not been completed on the stipulated time. Immediate steps should be taken to complete it. The phase III plan under the National Highway Authority, the roads like Chandikhol -Paradeep via Kamakhya Nagar, Panikoili- Rajamundra via Keonjhar Sambalpur-Luharchuti and Bhubaneswar-Puri await four-laning on a priority basis. I demand that these projects may be completed expeditiously.

Sir, water-logging during monsoon and flooding of the blocks like Jaleswar and Basta gain acute proportion due to the inadequate number of vents on the Balasore-Laxmanath stretch of the highway on NH No. 60. The people of this thickly populated areas suffer a lot due to water logging. While in the past the vents were of the length of 3000 metres, but now it is reduced to just 1420 metres. The Government of Orissa has already recommended the creation of additional 1500 metres of vents for the discharge of rain water. I demand the immediate implementation of this project.

Sir, the Cabinet Committee of Economic Affairs has recommended the development of a few highways in Orissa. This recommendation includes Panikoili-Rimuli and Rimuli-Roxy-Rajamundra stretches of the highway No. 215. The Chandikhol-Duburi- Talcher highway of N.H. No. 206 is under NHDP-III A BOT.

Sir an amount of Rs. 1170.59 crores have been sanctioned for the Panikoili-Keonjhar-Rimuli stretch, out of which 84.40 crores have been kept for land acquisition. The concession period for this road and Rimuli-Roxy-Rajamundra road have been kept as 20 and 18 years respectively. It is requested that this concession period may be reduced by 5 years.

Sir, Orissa is a backward State, and I demand that the Central Government should sanction more funds for the development of infrastructure, by developing highways in the state on a priority basis.

Sir, along with the development of the national highways, there is also the urgent need for developing State highways. The State Government of Orissa has proposed 1505 Km. of state highways to be converted into national highways. There is also a proposal to connect Andhra Pradesh with West Bengal along the coastline of Bay of Bengal. The length of this proposed coastline highway from Gopalpur Port to Medinipur will be 674 Km. This road, when completed will go a long way in improving tourism as well as the economic condition of the people of the State.

Sir, there is an urgent need to start Mass Rapid Transit System between Cuttack and Bhubaneswar. The Central Government should provide more funds for the projects under PPT schemes in the State.

Sir, the Hon'ble Chief Minister of Orissa has demanded the conversion of four State highways into national highways. They are Khurda-Bolangir (299 Km.), Puri-Satpada (49 Km.), Puri-Konark (35 Km.), Champua-Rimuli (14 Km.). I request the hon'ble Minister to sanction these proposals on a priority basis.

Sir, I thank you once again for giving me this opportunity to speak on the working of the Ministry of Surface Transport

श्री रुद्रनारायण पाणि : आपने सुना क्या कि ताली बजाई? मैंने देखा कि दोनों मंत्रियों ने earphone नहीं लगाया था...(व्यवधान)...

श्री आर.पी.एन. सिंह : भाव देखा, भाव देखना बहुत जरूरी होता है।

श्री रुद्रनारायण पाणि : यह बात सही है।

SHRI GIREESH KUMAR SANGHI (Andhra Pradesh): Thank you hon. Deputy Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on this subject, it is a very interesting subject to my heart. Sir, after a long time, this important Ministry has come to hon. Kamal Nathji, who has a very excellent track record of performance in whichever Ministry he has worked. उनके लिए मैं दो शब्द कहना चाहूंगा -

"हम भी दरिया हैं, हमें अपना हुनर मालूम है।
जिस तरफ भी चल पड़ेंगे, रास्ता हो जाएगा।"

मैं समझता हूँ कि यह कमलनाथ जी के लिए बहुत ही apt होगा। इनकी एक काबिलियत यह भी है कि इनके मुकाबले बहुत कम मंत्री ऑफ पार्लियामेंट हैं, जो इतनी बार successfully ministry में रहे हैं और चुनकर आए हैं। "I walk slowly, but I never walk backwards", यह भी बड़ा apt होगा इनके लिए, क्योंकि ये कभी भी पीछे मुड़कर नहीं देखते हैं। जब इनसे पूछा गया कि what is your aim? The answer was, "It is victory, victory at all costs; victory in spite of all terror; victory, how long and hard the road may be, for without victory, there is no survival."

उपसभापति जी, सबसे पहले मैं अपने राज्य आंध्र प्रदेश के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। आंध्र प्रदेश, जहां मैं रहता हूँ, वहां से नेशनल हाइवे नंबर 9 गुजरता है और यह बहुत ही ज्यादा congested area है। यह हैदराबाद से विजयवाड़ा को कनेक्ट करता है और यह करीब 275 किलोमीटर की रोड है। चूंकि मैं अखबार से भी ताल्लूक रखता हूँ, इसलिए मुझे मालूम है कि इसमें अक्सर हर रोज कहीं न कहीं, एक दो-जगहों पर एक्सीडेंट्स जरूर होते हैं।

हमारे जयपाल रेड्डी साहब भी यहां मौजूद है, ये भी यहां से चुनकर आए थे और इनकी सदारत में कुछ फंड सैंक्शन भी हुआ था, लेकिन यहां अभी तक काम चालू नहीं हुआ है। खास करके हैदराबाद में जो एक stretch है 0-40 किलोमीटर, यहां पर density बहुत ज्यादा है, यहां बहुत ज्यादा लोग रहते हैं, रोड बहुत छोटी है, बहुत ज्यादा schools, Institutions वगैरह होने की वजह से यहां ट्रैफिक बहुत ज्यादा होता है। मैंने कई बार इसके बारे में representation भी दिया, पहले जो मिनिस्टर थे, मैं उनसे जाकर मिला भी, लेकिन अभी तक उस पर कुछ काम आगे नहीं बढ़ा है। मैं चाहूंगा कि ऑनरेबल मिनिस्टर इसके ऊपर कुछ ध्यान दें और जल्दी से जल्दी इस पर काम शुरू हो। सर, यह sanctioned road है, बजट में इसके लिए प्रोविजन भी किया गया है, 0-40 किलोमीटर kerb to kerb करने का, land acquisition भी हो गया है, utility shifting भी हो गई है, अगर इसको वे लेंगे, तो बहुत अच्छा रहेगा। मुझसे पहले कई वक्ताओं ने इस विषय पर बात की और बहुत अच्छी-अच्छी बातें बताईं। सड़क यातायात किसी देश की तरक्की के लिए कितना जरूरी है, यह हम और आप सब जानते हैं। मैं इसके लिए बहुत ज्यादा बोलना नहीं चाहूंगा और खास करके हमारे देश में यहां पर इतना diversified flora & fauna है, इतना diversified climatic condition है, इतना diversified agriculture produce है, इतना diversified industrial production है कि एक कोने से दूसरे कोने तक समान को लाना - ले जाना, लादना और उतारना हमारे देश की तरक्की के लिए कितना अहम है, कितना जरूरी है, यह हम सब जानते हैं। इसके लिए अच्छा रोड़, अच्छी सुविधाएं, सेफ्टी और good road condition बहुत जरूरी है। आज हम देखते हैं कि हमारे पड़ोसी देश चीन में नए सिटी प्लान कर रहे हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से हाउस को बताना चाहूंगा कि चीन इस तरह की सिटी प्लान कर रहे हैं, जहां जीरो accident death हो और वह पूरा रोड का सिस्टम underground ले जा रहे हैं। इसमें कहीं पर भी criss-crossing नहीं होगा यानी एक गाड़ी दूसरी गाड़ी से cross नहीं करेगी। वहां पर इस तरह का प्रावधान किया जा रहा है, इस तरह की प्लानिंग की जा रही है। मैं नहीं जानता कि कब हमारे देश में इस तरह का infrastructure develop होगा, जब हम कह सकेंगे कि हमारे यहां death due to accident zero होता है।

सर, अगर हम accident death के बारे में देखें, तो करीब एक लाख लोग हमारे रोड पर accident से मरते हैं। Accident rate बहुत ज्यादा बढ़ रहा है। अभी जो हमारा रोड बनाया जा रहा है, उसको four lane किया जा रहा है, अगर उसको आठ लेन भी किया जाए, तो वह कम है क्योंकि उसमें इतनी ज्यादा ट्रैफिक है कि अगर आप travel करें तो विजयवाड़ा से हैदराबाद तक गाड़ियां बंपर से बंपर लगी रहती हैं। उसका जो expansion किया जा रहा है, वह सिर्फ four lane किया जा रहा है जो बहुत कम है। मैंने इसके बारे में कई बार representation दिया है। महोदय, उसके बगल में नागार्जुन सागर का एक रोड बन रहा है, जो six lane है और विजयवाड़ा से हैदराबाद, जो कि नेशनल हाई-वे है, वह four lane हो रहा है। सर, इसके ऊपर भी ध्यान दिया जाए।

सर, खास करके हमें जो technology यूज करनी है, हमारे hon. Minister अपने आप में बहुत ही होनहार हैं, वे हर विषय को बहुत जल्दी grasp करते हैं। उसको किसी को ज्यादा समझाने की जरूरत नहीं रहती है। जो official briefing होती है, मैं समझता हूँ कि उसमें officers उनको समझाने के बजाए मंत्री जी खुद officers को समझाते होंगे। मेरा उनसे काफी बार संपर्क होता है, पहले तो कॉमर्स मंत्री थे।

सर, आज रोड की construction की cost एक बहुत बड़ा मुद्दा है। आज हम डीजल और पेट्रोल पर दो रुपए प्रति लीटर रोड डेवलपमेंट सेस के लिए चार्ज करते हैं। हम अलग-अलग तरह से टैक्स लगाते हैं, जैसे toll tax लगाते हैं, Motor Vehicle Tax लगाते हैं। आज transport industry में जितनी तरह के taxes लगाते हैं, मैं नहीं

समझता हूँ कि और किसी और industry में इतनी तरह के अलग-अलग taxes लगते हैं और उसके बाद रास्ते भर में transporters और drivers को जो कठिनाइयाँ झेलनी पड़ती हैं, वे तो अलग हैं। ऐसा अनुमान लगाया जाता है कि किसी लौरी को अगर एक हजार किलोमीटर travel करना है, तो उसको नौ हजार रुपये extra खर्चा लगता है। ये आँकड़े transport industry वालों ने मुझे दिए हैं। इस तरह से अलग-अलग तरह के खर्च लगते हैं, जैसे, चुंगी, प्रति किलोमीटर toll tax, आदि। सर, ये जो अलग-अलग तरह की चीजें हैं, इनके ऊपर ध्यान दिया जाए और खास करके सेफ्टी पर ध्यान दिया जाए। जब तक हम सेफ्टी पर ध्यान नहीं देंगे, जो नए रोड बन रहे हैं, नए रोड ले हो रहे हैं, उनका alignment कैसा है, उनकी टेकनिक कैसी है, उनका gradient कैसा है, उनका oscillation कैसा है, उनकी स्पीड लिमिट क्या है, किस स्पीड से रोड पर travel किया जा सकता है, जब तक हम high speed autoband नहीं बनाएंगे, तब तक हमारा जो perishable goods है, जिसे एक कोने से दूसरे कोने तक ले जाना होता है, जैसे आज हमको आन्ध्र में आलू चाहिए और आलू उत्तर प्रदेश से आना है तो आलू उत्तर प्रदेश से आन्ध्र तक पहुंचते-पहुंचते सड़ जाता है। Perishable goods इतनी ज्यादा है और उसकी इतनी ज्यादा खपत है कि एक जगह टमाटर पचास रुपये प्रति किलो बिकता है, तो दूसरी जगह वही टमाटर दो रुपये प्रति किलो बिकता है।

अगर हम ट्रांसपोर्टेशन को ठीक कर दें तो इससे बहुत फायदा होगा - किसानों का फायदा होगा, उपभोक्ता को फायदा होगा, सभी का फायदा होगा। एक और बात मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ। कुछ दिन पहले high security number plates के संबंध में एक notification आया था। उसके बाद उसके बारे में कोई चर्चा नहीं हो रही है। आए दिन हम अखबारों में देखते रहते हैं कि कहीं पर आतंकवादी ने बम लगा दिया, उस गाड़ी की नम्बर प्लेट ही नहीं है, कोई गाड़ी चुरा ली गई है, उसकी नम्बर प्लेट ही नहीं है, कोई बदमाशी की गई है, कोई अपहरण किया गया है, किसी गाड़ी में किसी को ले जाया गया है, उसकी नम्बर प्लेट का पता ही नहीं है। मैं जानना चाहता हूँ कि इसके बारे में क्या किया जा रहा है? क्या स्टेट्स इसे इम्प्लीमेंट कर रही हैं या मंत्री जी इसको de-notify करना चाह रहे हैं? एक और बहुत अहम मुद्दा है। सरकार रोड बनाती है और कुछ लोग उस रोड को डैमेज करते रहते हैं। खास कर मैंने देखा है कि जो peddlers हैं, जो ट्रैक्टर से खेती करते हैं, वे peddlers लेकर रोड पर चलते हैं और रोड्स डैमेज हो जाती हैं। इसके बारे में बहुत ज्यादा ध्यान देना चाहिए और जहाँ पर भी कोई irresponsible persons हैं ...**(व्यवधान)**... हाँ, कहीं खोद देंगे, रास्ते में नाला बना देंगे, कहीं स्पीड ब्रेकर डाल देंगे, कहीं पत्थर डाल देते हैं। सेफ्टी का जो मामला है, यह बहुत important मामला है, इसके ऊपर ध्यान दिया जाना चाहिए। सर, मंत्रालय से जो annual report मिली है, इसमें कहीं पर भी farmland road का जिक्र नहीं है। किसान का जो produce है, वह बाहर निकालने के लिए उसको रास्ता चाहिए, उसके बारे में इस रिपोर्ट में कहीं भी mention नहीं किया गया है। मैं चाहूँगा कि उस पर भी ध्यान केन्द्रित किया जाए क्योंकि हमारी 60 प्रतिशत से भी ज्यादा आबादी खेती पर निर्भर करती है और खेत अलग-अलग जगहों पर, interior में होते हैं। वहाँ से उनका जो produce होता है, उसे एक जगह से दूसरी जगह ले जाना होता है, उसे वहाँ से निकालना, evacuate करना बड़ा मुश्किल हो जाता है। वे उसे अपने सिर या बैलगाड़ी पर रखकर ले जाते हैं और बहुत कठिनाइयों से गुजरते हैं। एक और मुख्य मुद्दा है - fitness of the vehicles. यह बड़ा अहम मुद्दा है क्योंकि हम लोग रास्ते में जब जाते हैं तो देखते हैं कि बहुत pollution होता है, vehicles की fitness बराबर नहीं होती है, vehicles breakdown हो जाती हैं, vehicle का fitness certificate नहीं होता है। इस प्रकार जो vehicle फिट नहीं होती है, उसको withdraw कर लिया जाए, उसके लिए समय निर्धारित कर दिया जाए कि कितने समय तक वह vehicle चल सकती है या फिर time to time

देखा जाए कि उसके lifespan को कैसे इम्प्रूव किया जाए, यह भी एक बहुत बड़ा मुद्दा है। एक और मुद्दा है, payload और axle load का। यह transporters और गवर्नमेंट के बीच में एक बड़ा मुद्दा है। 9 टन से ऊपर अगर कोई vehicle के ऊपर लोड रख देते हैं तो उनका चालान किया जाता है, हालांकि रोड की carrying capacity ज्यादा होती है। इस पर भी ध्यान दें तो ज्यादा अच्छा होगा। इसके अलावा रोड का सबसे बड़ा दुश्मन पानी है। जहां-जहां भी water logging होती है, वहां रोड damage हो जाती है। water logging होने के कई कारण हैं। इस संबंध में भी आप एक पॉलिसी बनाएं कि रोड के आस-पास जो खाइयां खोदी जाती हैं, उन खाइयों को भरकर, बराबर करके, neat करके, beautify करके रखें तो ज्यादा बेहतर होगा। इसके अलावा Golden Quadrilateral के बारे में काफी विस्तार से बताया गया है कि वह काफी जल्दी कंपलीट हो रहा है। उसे जल्दी कंपलीट करना चाहिए। इसके अलावा एक महत्वपूर्ण चीज मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूं। दिल्ली-मुम्बई और मुम्बई-हावड़ा freight corridor की प्रधान मंत्री जी ने घोषणा की थी। जब प्रधान मंत्री जी जापान गए थे और उसके बाद जापान के प्रधान मंत्री यहां आए थे तो इसके बारे में काफी विस्तार से घोषणाएं की गई थीं। इसके बारे में क्या हो रहा है, क्या नहीं हो रहा है, कब तक यह कंपलीट होगा? इसके बारे में अगर विस्तार से जानकारी दी जाए तो ज्यादा अच्छा होगा।

श्री उपसभापति : अब समाप्त कीजिए।

श्री गिरीश कुमार सांगी : सर, केवल एक मिनट और लूंगा। मुझे 15 मिनट का समय दिया गया था।

श्री उपसभापति : आप बोल रहे हैं इसलिए आपको मालूम नहीं है। मेरे पास घड़ी है।

श्री गिरीश कुमार सांगी : जो bitumen रोड्स पर यूज किया जाता है। मैं बिल्कुल हटकर बोल रहा हूं। आप मेरे प्वाइंट्स को नोट करेंगे तो पाएंगे कि बिल्कुल भी repetition नहीं हुआ है।

श्री उपसभापति : मैं repetition की बात नहीं कर रहा हूं, वक्त की बात कर रहा हूं।

श्री गिरीश कुमार सांगी : रोड पर जो बिटुमन यूज किया जाता है, ऐसा मालूम होता है कि वह अच्छी क्वालिटी का बिटुमन नहीं है। इससे रोड बहुत जल्दी खराब हो जाता है। हमारी जो रिफाइनरी बिटुमन प्रोड्यूस करती हैं, ऐसा मालूम होता है कि वहां पर कुछ एक रेकेट चल रहा है। बिटुमन में अगर रबर की मात्रा बराबर हो तो इलास्टिसिटी बराबर रहेगी, जिससे रोड की लाइफ बहुत ज्यादा होगी, इस पर भी ध्यान दिया जाए। मैं आप सबको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI M. RAMA JOIS (Karnataka): Mr. Deputy Chairman, Sir, I invite the attention of the hon. Minister to only three or four points. The first one is the deplorable state of affairs of NH-48. It is a road connecting Bangalore to Mangalore, via Hassan, Shiradi Ghat. For the last three or four years, Shiradi Ghat is in a hopeless condition, and today morning, I ascertained that the road is closed for traffic. Shiradi Ghat is the only road through which people can go to the port city of Mangalore. There are four pilgrimage centres for which, every day, thousands of people have to travel long distances. They are Subramanya, Dharmasthala, Udupi and Kollur. Then, they have to go, via Mysore, Mervara and, then, go round about. Hundreds of kilometres they have to go round about. And I am told, the road work was got done by giving crores of rupees. Again, it was spoiled. Of course, it is a rainy

area. And, then, it is given to the same contractor. This may be verified. The resultant position is this. It is a 40-kilometre Ghat section, but unless you cross that 40 kilometres, you cannot go to Mangalore; you cannot go to other places. And it is in a very deplorable condition. Therefore, immediate attention has to be given to that.

The second point is about Gaya. I was Governor of Jharkhand. When I came to Patna, I had to go from Patna to Gaya. For 80 kilometres, it took seven hours! I have ascertained from Mr. Ravi Shankar Prasad; there is some improvement, but, still, the road is not good at all. It goes through places like Rajgir, Nalanda which are very important places of tourists interests, and, then, to Gaya and Bodhgaya. Gaya is a pilgrimage centre for Hindus. There is an international port in Bodhgaya, but the road is not good. Subsequently, when I came to Patna as Governor, I was advised not to go by road, but only by helicopter to Bodhgaya because the road was not good! Therefore, that is also one important point.

Another point is, Bangalore to Honnavar has been declared a National Highway. Till now, it has not been done in accordance with the specifications required of a national highway. Another one is Pune to Chennai. It is one of the biggest national highways, *i.e.* NH-4. For NH-4, the work has been done up to Haveri. Thereafter, it has not been done. Up to Tumkur, there is no road at all. Immediate attention has to be given to that. And Belgaum to Goa is declared 'NH-4A', only for namesake! There is no NH-4A at all. That is another important point to be looked into.

Then, Mangalore to Pune, up to Gaya, Bangalore to Honnavar, these roads are to be repaired. But the worst thing is about this Shiradi Ghat. Immediately, it should be attended to.

Some time ago, I was discussing the matter with a retired engineer. "In some States, roads are extremely good. In some States, roads are very bad. Does it mean that in one State, there is corruption, and, in another State, no corruption?" Then, he said, "No, no; it is not like that. In States where the roads are very bad, they make a correct estimation of expenditure. Suppose it is Rs.50 crores. They will make it for Rs.50 crores. But only Rs.25 crores are spent. The other sum goes in a drain and, therefore, the road is not good. But where the road is good in such States Rs. 50 crores are required, they make estimation for Rs.100 crores. Then, only Rs.50 crores are spent and, therefore, the road is good." The resultant position is this. As Mr. Rajiv Gandhi said earlier, the money which is required to be invested is, actually, invested and if the invested money is fully utilised, probably, our country would have been in a golden era. But only a small portion of the Budget is spent. That is why Rajaji in his book 'Satyameva Jayate', has said, "The Public Works Department is enemy number one of the nation". That is how '*lokopayog*' becomes '*nirupayog*'. That is what is happening. This matter should be attended to by the hon. Minister. I am requesting, through you, Sir, the hon. Minister to look into these matters.

DR. PRABHAKAR KORE: Sir, National Highway No.4 ...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You only associate. I also associate myself with his suggestion with regard to the Bangalore-Mangalore Highway. You also associate.

DR. PRABHAKAR KORE: Sir, National Highway No.4 was started in 2000. For the last eight years nothing was done.

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार) : उपसभापति जी, सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा और मैंने उनके लिए एक शेर लिखा है, पता नहीं वह हमारे लिए रोड़ बनाएंगे या नहीं बनाएंगे। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति : आप बहुत शेर हो रहे हैं। आज मंत्री जी पर बहुत शेर पढ़े जा रहे हैं।

श्री राजनीति प्रसाद : सर, मेरा शेर है -

"कमल जी कमल की तरह खिलते रहें,

ऐसा कुछ करें कि आपके कमल मुरझाने न पाएं।"

सर, मैं बिहार से आता हूँ और भागलपुर से पटना करीब 200 या 225 किलो मीटर है। जब हम भागलपुर से बख्तियारपुर की तरफ आते हैं, तो वहाँ पर हमें चार घंटे का समय लगता है और बख्तियारपुर से पटना यानी वह 20 किलो मीटर है, उस तक पहुँचने में चार घंटे का समय लगता है। ...**(व्यवधान)**... इसका मतलब है कि वहाँ पर बहुत जाम है, रोड़ की स्थिति बहुत गंभीर है। पटना से बाहर निकलने में काफी समय लग जाता है। हम लोगों के पास छोटी-छोटी गाड़ियाँ हैं, अगर किसी के पास गाड़ी है, अगर आपको वहाँ से बाहर निकलना है, जैसे आपको आरा जाना है, रांची जाना है, बनारस जाना है, तो आप निकल नहीं पाएंगे, क्योंकि वहाँ पर बहुत ज्यादा ट्रैफिक जाम रहता है। हमारे यहाँ एक गांधी सेतु है, भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने उसका उद्घाटन किया था। अब वह बिल्कुल खत्म हो गया है, वह रोज टूटता ही जा रहा है, वह खत्म हो गया है, उसमें कहीं कुछ नहीं है। वह पहले टू लेन का था, अब वह एक लेन का हो गया है। उस पर कई एक्सिडेंट हो चुके हैं, गाड़ियाँ पुल से नीचे गिर जाती हैं, कई लोग उसमें मर चुके हैं। इसके बारे में आप जरूर ध्यान दीजिए। आप इसके लिए कुछ करेंगे, तभी कुछ हो पाएगा। हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि पटना से आरा तक के लिए कुछ करिए, पटना से जहानाबाद के लिए कुछ करिए, पटना से मुजफ्फरपुर के लिए कुछ करिए और पटना से छपरा के लिए कुछ करिए ...**(व्यवधान)**... अगर आप बिहार के लिए कुछ करेंगे, तो हमको लगता है कि बिहार का कुछ कल्याण होगा।

सर, मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। शेर शाह सूरी हमारे बिहार के थे, उन्होंने अफगानिस्तान के बार्डर तक जी.टी. रोड़ बनवाया। ...**(व्यवधान)**... सर, वह रोड़ इतना खूबसूरत बना था। उस समय उनके पास न इंजीनियर उपलब्ध थे, हमारे यहाँ तो 35 हजार, 40 हजार, 50 हजार रुपया, एक लाख, डेढ़ लाख रुपया इंजीनियर को मिलता है और कुछ ठेकेदारी में कमीशन वगैरह का मामला अलग है, उस वक्त कुछ नहीं था, तब भी इतना बढ़िया रोड़ बनाया। हमारे राम गोपाल यादव जी ने भी इसका वर्णन किया, आपके यहाँ तो सब टेक्नोलॉजी है, मॉडर्न टेक्नोलॉजी है, फिर भी, आपके यहाँ पर कुछ नहीं होता है।

सर, अब मैं एक सवाल और पूछता हूँ। मैंने बिहार के बारे में बोला है, इसकी तरफ जरूर ध्यान दीजिए। मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि आपने कितना नेशनल हाईवे बिहार में बनाया है, इसके बारे में भी बताइए। अगर बिहार में कोई नेशनल हाईवे चल रहा है, तो उसके कार्य में activeness होनी चाहिए, आप उसमें ज्यादा सक्रियता दिखाइये। सर, मैं दूसरी बात यह कहना चाहूंगा कि यदि आप हमारी ओर समय के लिए देखेंगे, तो ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति : आप perfect हैं।

श्री राजनीति प्रसाद : सर, मैं यह कहना चाहूंगा कि अगर आप दिल्ली की किसी ऊंची जगह पर चले जाएं, अब कुतुब मीनार तो छोटी हो गई है, उससे ऊंची तो बिल्डिंग्स बन गई हैं, तो आपको नीचे सड़क दिखाई नहीं पड़ेगी, केवल गाड़ियां ही गाड़ियां नजर आएंगी। इतनी गाड़ियां हैं कि आपको सड़क दिखाई नहीं पड़ेगी और कोई आदमी पैदल दिखाई नहीं पड़ेगा। आदमी इसलिए नहीं दिखाई पड़ेंगे कि वे पैदल नहीं चलते हैं, बल्कि आदमी डर की वजह से पैदल नहीं चलते हैं, इसलिए दिखाई नहीं पड़ेंगे। हमारे साथी जाबिर हुसेन साहब यहां रहते हैं, उनके यहां स्वर्ण जयन्ती में जाने के लिए सिर्फ तीन मिनट लगते हैं, लेकिन मैं डर की वजह से नहीं जाता हूं। आपने रोड पर Zebra Crossing भी बनाया है, लेकिन फिर भी वहां पर 50-60 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ियां चलती हैं। हमने यहां पर एक क्वेश्चन पूछा था, उसके जवाब में आपने कहा था कि वहां पर गाड़ियों की रफ्तार 15-20 किलोमीटर होगी, लेकिन वहां पर तो 50-60 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ियां चलती हैं। वहां Zebra Crossing बनाने का कोई अर्थ ही नहीं रह गया है। इसलिए आप इस बारे में जरूर ध्यान दीजिए। मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि आप एक क्रांतिकारी काम करिए। आपको टोल टैक्स बंद करने के लिए जो भी करना हो, जैसा भी नियम बनाना हो, जितना भी टैक्स लेना हो, लोगों से लीजिए। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि पूरे हिन्दुस्तान में टोल टैक्स देने का मामला नहीं है, बल्कि मामला यह है कि वहां पर गाड़ी रुकती है और जाम लग जाता है तथा सिक्युरिटी के प्वाइंट से भी झंझट हो जाता है। इसलिए आप एक क्रांतिकारी काम करिए और पूरे हिन्दुस्तान से एक मिनट में टोल टैक्स खत्म करिए। आपको यह काम करना चाहिए। अभी आप मेरी बात सुनकर हंस रहे हैं। आप अभी मिनिस्टर हैं और आपकी गाड़ी पर लाल बत्ती जलती है, लेकिन जब आप मिनिस्टर नहीं होंगे तब आपको परेशानी होगी तथा आप जाम में भी फसेंगे। अभी तो आपकी गाड़ी पर लाल बत्ती व सायरन लगा है, जिसकी वजह से आप जाम में से भी निकल जाएंगे, लेकिन जब आप मिनिस्टर नहीं रहेंगे तब आपको समस्या होगी। इसलिए आप इसके बारे में जरूर विचार करिए और इस टोल टैक्स को खत्म करिए। सर, मैं एक और निवेदन करना चाहूंगा। हमारे एक मित्र ने कहा कि इतने लोग लड़ाई में नहीं मारे गए, जितने कि रोड एक्सिडेंट में मारे गए हैं। आप उनकी सेफ्टी के बारे में कुछ इंतजाम करिए। सेफ्टी के बारे में तभी इंतजाम होगा जब आप रोड का इन्फ्रास्ट्रक्चर बनाएं, लोगों के पैदल चलने का तरीका बनाएं और रोड क्रॉसिंग का तरीका बनाएं। मैं कभी-कभी बदरपुर बार्डर जाता हूं, तो जब उसको क्रॉस करना होता है, तो हमें दस या पन्द्रह रुपए किसी रिक्शे वाले को देने पड़ते हैं कि आप वहां से लाल बत्ती में ले जाओ और उधर से घुमाकर लाओ। आप वहां पर रोड क्रॉस नहीं कर सकते हैं। वहां पर कोई अंडर ग्राउंड रास्ता भी नहीं बना है, ताकि रोड क्रॉस हो सके। इसलिए आप इस ओर ध्यान दीजिए क्योंकि यह एक बड़ी समस्या है। एक आदमी ने कहा है कि आपका देश महान तभी बनेगा, जब आप रोड का इस्तेमाल करेंगे और रोड बनाएं। धन्यवाद।

SHRI Y.P. TRIVEDI (Maharashtra): Mr. Deputy Chairman, Sir, I was the President of All India Federation of Indian Automobile Association for two terms. I am very much conversant with the problems of road safety as well as road transport. I do agree that this is one of the most important portfolios. We have a very, very competent man, who has done excellent job in the Ministry of Commerce, to head this portfolio. I am sure great results will flow from him. Much has been stated about how the United States had been built up, especially by General Isa Rover after the Second World War, when he built all those freeways and tollways. At the same time, we must also remember

that Germany was built by Hitler. He constructed all those autobahns. The autobahns were largely responsible for revival of Germany in 1929, when again it became one of the strong economic and military powers. What I am trying to suggest is that roads are very important for the revival of a country's economy. I have some suggestions to make. Being connected with road transport, and receiving so many foreign tourists on a regular basis, as President of the Automobile Association, I have seen some of the problems which the people suffer from.

First of all, when you travel across the length and bread of the country, you find road signs at various places in vernacular languages only. It must be made compulsory that even if it is in a vernacular language, be it, Gujarati, Marathi or Tamil or Telugu, the road sign must also be either in English or in Hindi so that the person is not handicapped. Sometimes, one does not know where one has reached; even though one might have the road map, one does not know which place he/she has reached. So, the road signs must be in Hindi as well as in English. Then, another problem, which the people suffer from when they travel by road, is that we do not have enough rest rooms. In our country, when people are going from one place to another, sometimes, they have to travel for miles together, before they can go to a proper rest room. Men can always find their way out because they can use the entire countryside as the rest room. But the problem arises with women, and I believe, there must be proper rest rooms; so also, there must be proper places where people can sit and eat. In our country, this is one of the basic facilities which is lacking. Then, I also believe that Automobile Associations wish to organise car rallies. Now, car rallies are not necessarily rallies for the purpose of speed, but they also take into consideration the safety. So, for the purpose of organising car rallies and such events, if the Minister takes a little interest in the whole thing, then, probably, these events can also become successful, and many tourists can come. We can also have lanes for cycles because today cycling has also become a very important sport event. Cycle rallies are taking place at many places in the world, and this can be organised here too.

Much has been said about road safety. Very often, we find that we have the Road Safety Week. But road safety is something which should not be confined to just one week, it should be a permanent programme. It hurts anybody's mind and anybody's heart when we see, unnecessarily, without any rhyme or reason, a person is killed on the road in a road accident. I believe, when a person takes out a vehicle on the road, it is like taking a tiger on the road. He should be very cautious. It is not merely the fault of the pedestrians, it is also the fault of the motorists who is taking a tiger on the road, and he should be very careful about the whole thing. One of the complaints, which is normally made in our country is, okay, we do have roads built up, but there is no repair or maintenance of these roads. I have seen, when I moved abroad, the repair and maintenance work of roads is given to big corporations. So, they get advertised. At the same time, if the maintenance is not good, then, the names of these companies get tarnished. This is an experiment which is worth trying. In the United States, I have seen that maintenance work of roads is given to big corporations. I would also suggest one more thing. What is badly required in our country is the amendment of the Carriage of Goods Act. It is a very old Act, and the liability of the carrier is absolute. I think that requires modification. Then, about the Motor Vehicles Act, there should be an All India Motor Vehicles Act. There are separate Motor Vehicles Acts in different States, and there are contradictions

6.00 P.M.

in the provisions of various Acts. So, the Carriage of Goods Act and the Motor Vehicles Act, with which you are intimately connected, should be looked into.

Then, somebody mentioned about funds. I do agree that paucity of funds can be a great handicap. But, for that, you may think in terms of tax-free bonds, if that is permissible. I remember, at one time, the capital gains earned by an individual or by anybody, could be employed in these types of bonds which were taken out by the National Highways Authority, and there were exemptions. That capital gains tax exemption is now being withdrawn in respect of the National Highways Authority, I think it should be re-introduced so that capital gains, which at the moment, can only be given under NABARD or Rural Electrification, also flow in the highways sector because everybody says that highways are very important, roads are very important, but from where will the funds come? Either you have tax free bonds or capital gains coming here in the form of exemption from this.

I have given certain suggestions. I hope the hon. Minister, who is very competent, will be able to take these up. I also hope that we would certainly have great roads in our country, which will make our country great.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati Vasanthi Stanley. You have five minutes.

SHRIMATI VASANTHI STANLEY (Tamil Nadu): Sir, I thank you for giving me this opportunity for making some observations on the working of the Ministry of Road Transport.

Sir, the working of the Road Transport Ministry has been appreciated by the former Finance Minister, Shri P. Chidambaram, as also by the present Finance Minister, Shri Pranab Mukherjee. I also feel proud to say that this appreciation has come from the Opposition Benches also. I thank Prof. Ram Gopal Yadavji for appreciating the achievements in the previous regime of our beloved T.R. Baalu. Sir, the Ministry is now in the able hands of Shri Kamal Nathji. I am sure these achievements will continue in the present regime too.

Sir, roads are like blood vessels in a human body.* "We will build a bridge to isle of Lanka and elevate sethu and make it a road. We will irrigate the central regions with surplus water of Bengal". This was the dream of our national poet, Bharati, He wanted to build the whole nation by linking all the rivers, by building bridges and also by constructing new roads. But this is possible only if our road transport department works really well. Good roads are required not only for bettering our day-to-day life, but also for the economic growth of the entire country.

At the outset, Sir, I would like to compare the performance of the UPA Government in the last five years in this sector with that of the previous regime. I would like to give a comparison here, Sir. The number of contracts awarded during the tenure of the previous NDA Government was 136, which

included 9 BoT projects and 8 annuity projects, whereas the UPA Government, in its last five years, had awarded 201, which included 60 BoT projects and 17 annuity projects. This includes a daily average lay of 6.5 kms of roads as against the 2.3 kms achieved by the previous Government. I would like to underline here that the process had slowed down because of the model construction agreement laid down by the Planning Commission. So, even though there were constraints like intervention by the Planning Commission and all that, the previous UPA Government was able to achieve three times of what the NDA Government had done. Regarding Tamil Nadu, Sir, I want to say that every year we have been allocating more funds for road development and road maintenance. To say it precisely, Sir, during the five-year tenure of the previous Government, only Rs.4,000 crores had been allocated for road development, whereas the present Government has allocated Rs.6,500 crores, that too, only in the first three years. For road maintenance, Rs.1500 crores were allotted by the previous Government, whereas the present Government has allotted Rs.2,500 crores in these three years of Kalam's Government. Sir, after this Government has come into power, 45,000 kms of roads have been laid down, 4750 kms of roads have been widened and 550 minor and major projects have been constructed. Sir, whenever DMK Government comes into power in Tamil Nadu, important projects like the Anna Flyover of Chennai, the two-level bridge of Tirunelveli, the three-level bridge of Coimbatore and more bridges at Kulithalai have been built. Sir, 1730 railway over-bridges have also been built in Tamil Nadu.

Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister that, with the help of the World Bank, two major projects are pending before the Central Government. One is, Arcot-Thiruvannamalai-Virudhachalam and Thiruvallur Road and another project is, Nagapattinam-Ramnath-Thoothukudi stretch of the East Coast Road. ...**(Time-bell)**... Sir, I will finish it in one minute. This will be completed within this financial year. For the remaining stretch between Tuticorin to Kanyakumari, a stretch of 120 kilometres, the State Government itself has allotted Rs.190 crores. These projects have already been sent to the Central Government, and it is lying before them. I would like to impress upon the hon. Minister that proper funds are allotted to Tamil Nadu to complete these projects. The Outer Ring Road, connecting major National Highways, like Chennai-Trichy Highway, Chennai-Bengaluru Highway, Chennai-Kolkata Highway are also under process. Sir, then, there is a stretch of 30 kilometres, linking Vandalur-Nazarethpet-Nemilichery road. For this also, Rs.100 crores project is being sent before the Central Government for fund allotment. I request Shri Kamal Nathji to look into this matter and see that Tamil Nadu gets its proper share. I hope, कमल जी, आप कमाल करेंगे। Thank you, Sir.

श्री रघुनन्दन शर्मा (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभापति जी, जिस प्रकार से स्वस्थ शरीर के लिए रक्त शिराएं और धमनियां भी स्वस्थ होनी चाहिए, जिनमें रक्त प्रवाह ठीक प्रकार से हो, उसी प्रकार से स्वस्थ और समृद्ध राष्ट्र के लिए अच्छी सड़कों की आवश्यकता होती है। ये अच्छी सड़कें ही उस राष्ट्र की रक्त शिराएं हैं, उस राष्ट्र की धमनियां हैं।

किसी ने अमरीका के राष्ट्रपति से पूछा, यह उदाहरण अभी आया है, कि आपका देश इतना समृद्ध और सम्पन्न कैसे है? उनका उत्तर था कि सड़कों के कारण हमारा देश समृद्ध और सम्पन्न है, न कि समृद्धता और सम्पन्नता के कारण हमारी सड़कें बनी हैं। भारत को भी हमें समृद्ध देश के रूप में ले जाना है, दुनिया के शीर्ष स्थान पर पहुंचाना है तो सड़कों के ऊपर हम लोगों को विशेष ध्यान देना पड़ेगा। यदि सड़कें ठीक हुईं, तभी देश का विकास होगा, देश समृद्धि की तरफ बढ़ेगा।

अभी हमारे मित्र कलराज जी बता रहे थे कि पिछले पांच वर्षों में स्वर्णिम चतुर्भुज की, उत्तर से दक्षिण, दक्षिण से पूर्व, पूर्व से पश्चिम और पश्चिम से उत्तर की जो चारों सड़कें बननी थीं, इस महत्वाकांक्षी योजना के विकास की गति में, निर्माण की गति में अंतर आया है और वह मंद पड़ गई है। उन्होंने 'मंथर गति' शब्द प्रयोग किया, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि सड़कें मंथर गति से चल रही हैं और सरकार मंथरा गति से चल रही है। सरकार के मन में ईर्ष्या है कि अटल बिहारी वाजपेई जी ने इन सड़कों की योजनाएं बनाई हैं, लेकिन यह श्रेय उनको नहीं मिलना चाहिए। इसीलिए उनका निर्माण कार्य उन्होंने शिथिल कर दिया है। सड़कों का काम अवरुद्ध कर दिया है ...**(व्यवधान)**... इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि यदि इस राष्ट्र के प्रति और देश को विकास की ओर ले जाने के प्रति आपके मन में कुछ भावना है, कामना है, देश के लिए आप कुछ करना चाहते हैं, तो निश्चित रूप से इसकी गति में आप कुछ अंतर लाइए, ताकि हम फिर से इसको अपने लक्ष्य के अनुरूप सफलता प्राप्त कर सकें। सन् 2010 तक इनमें से कुछ सड़कें बन जानी थीं, लेकिन दुर्भाग्य से अभी आधी सड़कें भी नहीं बन पाई हैं।

महोदय, जहां तक राजमार्ग का प्रश्न है, ये सड़कें 33,000 किलोमीटर बननी थीं, लेकिन अभी तक 16,000 किलोमीटर सड़कों का निर्माण कार्य प्रारम्भ ही नहीं हुआ है। केवल 6000 किलोमीटर सड़कों पर काम चल रहा है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) पीठासीन हुए

इस गति से तो परिवहन और राजमार्ग के मामले में हम दुनिया के सामने बहुत पीछे रह जाएंगे, इसलिए हम लोगों को इस ओर शीघ्र ध्यान देना पड़ेगा। महोदय, हमारी प्रतिस्पर्धा यूरोप से नहीं है। इस मामले में हमारी प्रतिस्पर्धा अमेरिका से भी नहीं है। लद्दाख से लेकर अरुणाचल तक जो विशाल हिमालय है, जो हमारी रक्षा की दीवार भी है, वहां समृद्ध सड़कों की आवश्यकता है, गुणवत्ता वाली सड़कों की आवश्यकता है। वहां सुरक्षा की दृष्टि से उन सड़कों की आवश्यकता है। इसलिए प्रतिस्पर्धा यदि कहीं लद्दाख से लेकर अरुणाचल तक होती है, तो वह प्रतिस्पर्धा हमें चीन से करनी होगी। वहां पर चीन कितनी गति से सड़कें बना रहा है? चीन कितनी तेजी से गुणवत्ता वाली सड़कें बना रहा है? वह हमारी सीमा तक कहां-कहां पहुंच गया है और हम पीछे क्यों रह गए हैं? क्या इसका विचार हमने किया है? यदि हम इसका विचार नहीं करेंगे तो निश्चित रूप से आगे आने वाली पीढ़ी हमें कहीं-न-कहीं प्रश्नांकित करेगी और हमें दोषारोपण का भागीदार होना पड़ेगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि आप सड़कों के मामले में किसी भी प्रकार से पीछे न रहें और एक योजनाबद्ध विकास कार्य को हाथ में लें।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश में पिछले समय कहीं-न-कहीं पक्षपात हुआ है। उसके साथ सौतेलापन हुआ है। वहां पर कम राशि दी गई है। यहां राशि देने का क्रम निरन्तर पांच वर्षों तक चला है वह घटा ही घटा है, जब कि सब तरफ राशियां बढ़ी हैं। हर मद में वृद्धि होती है, लेकिन मध्य प्रदेश में सड़कों के या राजमार्गों के निर्माण का कार्य हो या मरम्मत का कार्य हो, दोनों कार्यों में राशियों में कटौती की गई है। यह ठीक बात नहीं है। एकांगी राष्ट्र का यह विचार कहीं न कहीं अपूर्णता का द्योतक है। इसलिए इस बारे में आप ध्यान दीजिए। कमलनाथ जी, मध्य प्रदेश आपकी धर्मभूमि भी है और आपकी कर्मभूमि भी है। आप वहां से आते हैं। आप वहां का प्रतिनिधित्व भी करते हैं। यदि आप मध्य प्रदेश का प्रतिनिधित्व करते हैं, तो आपको यह पक्षपात और यह सौतेलापन दूर करना पड़ेगा। अटल जी के साथ कमल का सम्बन्ध रहा है और इसलिए अटल जी के बाद यदि किसी का नाम पुकारा जाए ...**(समय की घंटी)**... तो यह कहा जाएगा कि कमलनाथ जी ने मध्य प्रदेश की सड़कों का विकास किया है। ...**(समय की घंटी)**...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): O.K. ...*(Interruptions)*... Please ...*(Interruptions)*... अब आप बैठिए। ...*(व्यवधान)*...

श्री रघुनन्दन शर्मा : निश्चित रूप से आप देश के प्रति और मध्य प्रदेश के प्रति, ...*(व्यवधान)*... दोनों के प्रति, सड़कों के मामले में सजग रहेंगे, जागृत रहेंगे ...*(व्यवधान)*... और पक्षपात तथा सौतेलेपन की पुरानी नीति को बदलेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. JURIEN): O.k. Now, discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways is concluded. ...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*...

श्री रुद्रनारायण पाणि : सर, एक मिनट। ...*(व्यवधान)*... सर, इसमें National Water Ways भी आता है। मैंने यहां बैठ कर सब सुना, लेकिन National Water Ways के बारे में किसी ने भी जिक्र नहीं किया। इसलिए कल जब माननीय मंत्री जी उत्तर दें, तो कृपया वह National Water Ways के बारे में भी बताएं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. JURIEN): O.k. Now, discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways is concluded. Hon. Minister will reply tomorrow. ...*(Interruptions)*...

STATEMENT BY MINISTER

Decision taken by Board of Delhi Metro Rail Corporation on the accident at the DMRC construction site on 12th of July 2009

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT (SHRI S. JAIPAL REDDY): Sir, I am to make a statement. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. JURIEN): No, no. ...*(Interruptions)*... It is last but one.

SHRI S. JAIPAL REDDY: How long will the House sit, Sir? ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): First Special Mentions and immediately after that. ...*(Interruptions)*...

SHRI S. JAIPAL REDDY: They will take their own time. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : Okay, if the House agrees, I will allow the Minister to make his statement and after that we can have Special Mentions.

SOME HON. MEMBERS: Yes, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Okay, fine. Mr. Jaipal Reddy.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Sir, I have to make a statement on the decisions taken by the Board of Delhi Metro Rail Corporation on the basis of the report of the high level committee that inquired into the incident at the DMRC construction site on the 12th July, 2009.

Sir, as I have already apprised the House on 13th July, 2009, a launching girder along with a portion of Metro viaduct collapsed at Zamrudpur near East of Kailash in South Delhi at about 5.00 a.m. on 12th July 2009. A high level four member Inquiry Committee was constituted by the Delhi