

MR. CHAIRMAN: Dr. Jatiya. ...(*Interruptions*)... If you are not satisfied with the answer, there is a procedure for pointing that out.

But a lot of Members. ...(*Interruptions*)... One minute, please. ...(*Interruptions*)... Just a minute. Please listen to the Chair. A lot of Members, in the course of Question Hour, point out defects in the answers given. Yet, I do not see very many communications coming to the Chair for onward transmission to the Department concerned that there is a factual error in the answer. So, you have to follow the procedure. Yes, Dr. Jatiya.

डा. सत्यनारायण जटिया: माननीय सभापति जी, "सांसद आदर्श ग्राम योजना" के अंतर्गत पर्यावरण का प्रश्न मूल प्रश्न है। आप जानते हैं कि पर्यावरण की दृष्टि से गांवों में उपाय करने जरूरी हैं, क्योंकि वहां पर वृक्ष धीरे-धीरे कम हो रहे हैं, इसलिए वृक्षारोपण के काम में जिस प्रकार की सहायता चाहिए, जिस प्रकार के संसाधन चाहिए, पौधे चाहिए, पानी चाहिए, संरक्षण चाहिए, उसकी उपलब्धि के बिना यह संभव नहीं होगा। मैं माननीय मंत्री जी से और सरकार से यह पूछना चाहता हूं कि "सांसद आदर्श ग्राम योजना" की योजनाओं को क्रियान्वित करने की दृष्टि से जो उपाय किए गए हैं, उनका प्रबंधन करने के लिए केन्द्र सरकार ने क्या व्यवस्था की है?

श्री चौधरी बीरेन्द्र सिंह: सर, आदरणीय सदस्य इस बात को जानते हैं कि "सांसद आदर्श ग्राम योजना" में कोई भी अतिरिक्त धनराशि जुटाने का प्रावधान नहीं है। आदरणीय सदस्य ने इस बात को कहा है कि MPLADS को बढ़ाएं, ताकि हम ज्यादा पैसा अपनी "सांसद आदर्श ग्राम योजना" में लगा सकें। हमारे सामने एक प्रपोज़िल आया, जिस पर हम चाहते थे कि विचार किया जाए और वह प्रपोज़िल मुख्य रूप से यह था कि अगर सांसद महोदय "सांसद आदर्श ग्राम योजना" में अपने MPLADS से 50 लाख तक लगाने के इच्छुक हैं, तो कोई ऐसा प्रावधान हो सके कि उनको मैचिंग ग्रांट के रूप में उतनी धनराशि उपलब्ध कराई जाए। मैं यह कह सकता हूं कि अभी तक जो सुझाव आए हैं, इन पर विचार जरूर हो रहा है। सर, मैं आपको बताना चाहता हूं कि हमारी 19 ऐसी मिनिस्ट्रीज हैं, जिन्होंने राज्य सरकारों को और जिला कलेक्टरों को भी कहा हुआ है कि केन्द्रीय मंत्रालयों में किसी भी काम की आवश्यकता है, जैसे "सांसद आदर्श ग्राम योजना" में किसी भी गांव में कोई भी ड्रॉप-आउट न हो और कोई भी छह साल से ऊपर की आयु का बच्चा स्कूल जाने से वंचित न रहे, इस प्रावधान की देखरेख एवं आरडी मिनिस्ट्री कर रही है। इसी तरह से राशन कार्ड की बात है, तो किसी भी गांव में अगर राशन कार्ड की कमी है, तो उसको पूरा किया जाएगा। सर, "सांसद आदर्श ग्राम योजना" में ऐसी बहुत सी चीजें हैं। फिजिकल इन्फ्रास्ट्रक्चर के अलावा बहुत सी ऐसी सोशल एक्टिविटीज हैं, जिनको हम अपने लेवल पर पूरा कर सकते हैं, उसमें किसी धन की आवश्यकता नहीं है।

Deaths in road accidents

*171. SHRI RAM KUMAR KASHYAP: Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS be pleased to state:

- (a) whether India accounts for more than 2,00,000 deaths per year because of road accidents, and if so, details thereof;
- (b) the details of measures taken to check accidental deaths; and

- (c) the steps taken to stringently enforce road safety laws?

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI): (a) to (c) A statement is laid on the table of the House.

Statement

- (a) The total number of persons killed in road accidents in the country for the calendar years 2011 to 2014 is given below:

Year	Total Number of Persons Killed (in numbers)
2011	1,42,485
2012	1,38,258
2013	1,37,572
2014	1,39,671

- (b) The Ministry of Road Transport and Highways has taken a number of steps to prevent road accidents as per details mentioned under:

- (i) The Government has approved a National Road Safety Policy. This Policy outlines various policy measures such as promoting awareness, establishing road safety information data base, encouraging safer road infrastructure including application of intelligent transport, enforcement of safety laws etc.
- (ii) The Government has constituted the National Road Safety Council as the apex body to take policy decisions in matters of road safety.
- (iii) The Ministry has requested all States/UTs for setting up of State Road Safety Council and District Road Safety Committees, and to hold their meetings regularly.
- (iv) The Ministry has formulated a multi-pronged strategy to address the issue of road safety based on 4 'E's viz. Education, Engineering (both of roads and vehicles), Enforcement and Emergency Care.
- (v) Road safety has been made an integral part of road design at planning stage.
- (vi) Road Safety Audit of selected stretches of National Highways has been taken up.
- (vii) High priority has been accorded to identification and rectification of black

spots (accident prone spots) on national highways. Around 700 such black spots have been identified for improvement.

- (viii) The threshold for four laning of national highway has been reduced from 15,000 Passenger Car Units (PCUs) to 10,000 PCUs. About 52,000 Km. of stretches of State Highways has been identified for conversion to national highways.
 - (ix) Setting up of model driving training institutes in States and refresher training to drivers of Heavy Motor Vehicle in the unorganized sector.
 - (x) Advocacy/Publicity campaign on road safety through the electronic and print media.
 - (xi) Tightening of safety standards for vehicles like Seat Belts, Power-steering, anti-lock braking system etc.
 - (xii) Providing cranes and ambulances to various State Governments under the National Highway Accident Relief Service Scheme for development on National Highways. National Highways Authority of India also provides ambulances at a distance of 50 Km. on each of its completed stretches of National Highways under its Operation and Maintenance contracts.
 - (xiii) Launch of pilot projects for providing cashless treatment of road accident victims on Gurgaon - Jaipur, Vadodara - Mumbai stretch of National Highways No. 8 and Ranchi - Rargaon - Mahulia stretch of National Highway No. 33.
- (c) All State Governments / UTs, primarily responsible for enforcing provisions of the Motor Vehicles Act, have been advised from time to time to gear up their enforcement machinery to implement the provision of law in true spirit so that deaths could be reduced on our roads.

श्री राम कुमार कश्यप: सर, भारत में दुनिया के मुकाबले महज 3 परसेंट वाहन हैं, परन्तु दुनिया की करीब 10 परसेंट दुर्घटनाएं भारत में होती हैं, जिनके कारण मरने वालों की संख्या लगातार बढ़ती जा रही है। हादसों के शिकार लोगों को समय पर इलाज नहीं मिलता। पिछले साल एक घंटे के भीतर अस्पताल नहीं पहुंचने के कारण 70 हजार मौतें हो गई। यदि समय पर इलाज मिले, तो 50 परसेंट लोगों की जान बचाई जा सकती है।

श्री सभापति: आपका प्रश्न क्या है?

श्री राम कुमार कश्यप: सर, मैं लिक बना रहा हूं मेरा प्रश्न यह है कि इंडियन जर्नल ऑफ सर्जरी के अनुसार हादसों में शिकार 80 परसेंट लोगों को golden hour में इलाज नहीं मिल पाता है।

मेरा माननीय मंत्री जी से प्रश्न यह है कि सड़क दुर्घटनाओं में शिकार लोगों के शीघ्र इलाज के लिए राष्ट्रीय स्तर पर तथा राज्य स्तर पर राजमार्ग पर कितने इमरजेंसी ट्रॉमा सेंटर्स खोले गए हैं और अगले दो साल में कितने ट्रॉमा सेंटर्स खोलने की योजना है?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सर, यह महत्वपूर्ण है कि राष्ट्रीय महामार्ग पर हर साल पांच लाख एक्सिडेंट्स होते हैं और करीब डेढ़ लाख लोगों की मृत्यु हो जाती है। ये जो एक्सिडेंट्स के कारण हैं, इनमें रोड इंजीनियरिंग के भी कारण हैं। इसलिए हमने यह निर्णय किया है कि जहां एक्सिडेंट्स होते हैं, वहां हमने 726 ब्लैक स्पॉट्स नेशनल हाइवे के identify किए हैं और उसके ऊपर 11 हजार करोड़ रुपए का खर्च करके, सुधारने के कार्य की शुरुआत की है। सर, हमारे देश में 96 हजार किलोमीटर नेशनल हाइवे था और हर बार ट्रैफिक में 10-12 per cent गाड़ियां बढ़ रही थीं। इसके कारण भी काफी प्रॉब्लम्स हो रही थीं और एक्सिडेंट्स हो रहे थे। हमारे देश में टोटल 52 लाख किलोमीटर टोटल रोड लेंथ है, उसमें से 96 हजार किलोमीटर केवल राष्ट्रीय महामार्ग था और देश का 40 per cent traffic, इस 96 हजार किलोमीटर में दो परसेंट रोड पर था। अब हमने यह निर्णय किया है कि 96 हजार किलोमीटर को बढ़ाकर 2 लाख किलोमीटर तक ले जाएंगे। इसमें से एक लाख 50 हजार किलोमीटर तक हमने राष्ट्रीय महामार्ग घोषित किया है और जिसके कारण देश का 80 per cent traffic नेशनल हाइवे पर आएगा। इसके साथ ही साथ हमने एक और निर्णय किया है कि जहां two lane road थी, वहां 15 हजार PCOs का traffic आने के बाद four lane बनते थे, अब हमने निर्णय किया है कि 10 हजार PCOs भी आएंगे, तो भी हम four lane बनाएंगे, तो इसके कारण यदि बीच में डिवाइडर होकर आभी four lane बनेंगे, तो इसके कारण भी एक्सिडेंट्स में कमी होगी।

आपने हॉस्पिटल के बारे में कहा है, तो हमने एम्बुलेंसेज दी हैं और ट्रॉमा सेंटर के बारे में हम अभी तो कोई योजना बनाकर काम नहीं कर पाए हैं। आपका सुझाव अच्छा है। हम लोग कोशिश कर रहे हैं कि नेशनल हाइवे के बाजू में ट्रॉमा सेंटर का मॉडल तैयार हो। एक और अच्छी बात हुई है कि सुप्रीम कोर्ट ने अभी महीना भर पहले एक अच्छा निर्णय किया है कि हमने जो गाइडलाइन्स निकाली थीं कि एक्सिडेंट होने के बाद अगर कोई पहले एक अच्छा निर्णय किया है कि हमने जो गाइडलाइन्स निकाली थीं कि एक्सिडेंट होने के बाद अगर कोई मदद करता है, तो पुलिस की तरफ से उसको हेरेसमेंट होती थी। हमने इसके लिए गाइडलाइन्स इश्यू की थी, सुप्रीम कोर्ट ने उस गाइडलाइन्स को मंजूर करके land of law करके, फिर से अपनी तरफ से मंजूर करके दिया है। इसके कारण यदि एक्सिडेंट्स में कोई मदद करता है, तो पुलिस की तरफ से कोई हेरेसमेंट नहीं होगी। हमने ड्राइविंग लाइसेंस के लिए भी electronic centers बनाए हैं। जहां पर computer driving के लिए test होगा। हम इस कारण से भी एक्सिडेंट्स कम करेंगे। Automobile Engineering ने भी इस बारे में निर्णय किया है, पर यह बहुत कठिन प्रश्न है और हमारी कोशिश है कि पांच सालों में कम से कम 50 per cent accidents कम करेंगे और ट्रॉमा सेन्टर के बारे में भी योजना तैयार करेंगे।

श्री राम कुमार कश्यप: महोदय, मेरा प्रश्न यह है कि जब सड़कों पर एक्सिडेंट्स होते हैं, तो इसमें आवारा पशु तथा जंगली गाय, जिसको हम नीलगाय बालेते हैं, ये हमेशा सड़कों पर बड़ी स्पीड से आती हैं और इसके कारण एक्सिडेंट्स हो जाते हैं और जानें चली जाती हैं। महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार की इन पशुओं को रोकने की कोई योजना है? कृपया इस बारे में बताने की कृपा करें।

श्री नितिन जयराम गडकरी: सर, पशुओं को रोकने के लिए तो कोई योजना नहीं है, लेकिन एक बात जरूर है, ... (व्यवधान)... आपकी बात सही है। पर ये जंगलों से जाते हैं, किसानें की खेती होती है, जानवर रास्ते पर आ जाते हैं। हमने इसके लिए axis controlled express highway तैयार करने का निर्णय किया है। देश का पहला express highway बनाने का मुझे सौभाग्य मिला, जो मुम्बई और पुणे के बीच में था। हमने उसमें दोनों बाजू में compound wall खड़ी करके, उसको axis control किया था। अब पहली बार दिल्ली का easterly और westerly bypass axis controlled express highway बन रहा है और दिल्ली से मेरठ भी axis controlled express highway बन रहा है। इसलिए जहां ट्रैफिक डेंसिटी ज्यादा है, उसमें axis control करने के लिए एक नई योजना तैयार की है और यह बहुत लम्बा काम है। इसमें काफी समय लगेगा। आपकी बात सही है कि जहां इस प्रकार के जानवर आते हैं, तो वहां axis control करने के बारे में हम कोशिश करेंगे।

श्री राजीव शुक्ल: सर, जो दुर्घटनाएं होती हैं, मुझे लगता है कि उसका सबसे बड़ा कारण जैसा कि ये बता रहे हैं कि जानवर आ जाते हैं और दूसरा यह है कि जो ट्रक्स आते हैं, उन पर कितना वेट होना चाहिए, इसके लिए बहुत रिकमंडेशन्स आ चुकी हैं, सुप्रीम कोर्ट ने बताया है, लेकिन अब उनको वॉयलेट करते हैं। जिसको 20 टन माल ले जाना चाहिए, उसके पास 40 टन होता है। इससे रोड भी खराब होती है और वह गाड़ी संभाल भी नहीं पाता है तथा इससे गाड़ी डिस्बैलेंड हो जाती है और एक्सिडेंट्स हो जाते हैं। इस बारे में रोड सेफ्टी ऑर्गनाइजेशन ने भी रिकमंडेशन्स दी हैं। मंत्री जी ने इस पर क्या एक्शन लिया है? दूसरा, इसका बहुत आसान तरीका है, जो मुद्दा इन्होंने उठाया है। आप कहीं भी चले जाएं, पूरी रोड़्ज पर जो फेंसिंग है, जिसको एल्युमीनियम की फेंसिंग कहते हैं, आप आगरा जाइए, वहां यह है तो वहां इस प्रकार की समस्या नहीं आती है। जब आप रोड़्स बनाते हैं, हाइवे बनाते हैं, तो आप दोनों तरफ ही यह फेंसिंग वाला सिस्टम उसके साथ क्यों नहीं इनबिल्ट करते हैं? इससे कभी कोई जानवर नहीं आ पाएगा।

श्री नितिन जयराम गडकरी: सर, सम्मानित सदस्य ने जो बात कही है, वह सही है कि दस टन की capacity होने के बावजूद ट्रकों में 15 टन या 18 टन माल भरा जाता है। आपको तो पता ही है कि बहुत बड़े स्तर पर यह सब्जेक्ट कॉन्करेंट लिस्ट में है। इस पर स्टेट की तरफ से कानूनी कार्यवाही करने का अधिकार है। यह समस्या बहुत कठिन और जटिल है। आपने जो बात कही है, वह सच है क्योंकि रोड़्ज खराब हैं और इसमें करप्शन भी बहुत होता है। हमारे 380 राष्ट्रीय महामार्गों पर टौल है।

हमने इसको फास्ट ट्रैक में कंवर्ट किया है। मुझे लगता है कि इस फास्ट ट्रैक में मार्च एंड तक उनको मोहलत दी गई थी। हर जगह पर हमें, आपको एक स्टिकर मिलेगा, जिसकी वजह से आपको कहीं रोकने की जरूरत नहीं पड़ेगी। वैसे भी हर टौल नाके पर हम लोग वेइंग ब्रिज तैयार कर रहे हैं। वेइंग ब्रिज पर जब उसका वजन होगा, तो सेटेलाइट से डायरेक्ट हमारे ॲफिस में, जब उसके नंबर सहित उसका वजन आएगा, तब उस पर तुरंत कार्याही हो सकेगी, जो कि उन पर कट्रोल करने की कोशिश होगी।

आपने जो दूसरी बात कही है, वह भी बहुत अच्छी है। मैं सदन से एक आवान चाहता हूं कि वह इसमें हमें मदद दे। हमने हर रोड कंस्ट्रक्शन की कॉस्ट में 1 परसेंट रुपया प्लांटेशन, ट्रांसप्लांटेशन, ब्यूटीफिकेशन एंड मेंटेनेंस के लिए रखा है। मैंने जब से मंत्रालय का चार्ज संभाला है, तब से हमने 1.5 लाख करोड़ रुपये के रोड कांट्रैक्ट्स साइन किए हैं। हमारे पास 1500 करोड़ रुपये हैं। हमने वह पैसा अलग से रखा है। इसके ऊपर एक वर्कशॉप भी की है, जिसमें 3,500 एनजीओज और संस्थाएं आई थीं। हमारी कोशिश है और मैं आप सभी संसद सदस्यों से भी आवान करता हूं कि इस प्लांटेशन, ट्रांसप्लांटेशन और ब्यूटीफिकेशन में हमारे ग्रामीण विकास विभाग ने 10 लाख/प्रति किलोमीटर के हिसाब से एमाउंट दिया है। यह जो नर्सरी की बात हुई है, हम इसके लिए भी पैसा देंगे। इसमें चैरिटेबल संस्था होगी, एजुकेशनल इंस्टीट्यूशन्स होंगे, प्राइवेट कंपनीज भी होंगी। हमने सभी को आमंत्रित किया है। इसका सैटेलाइट कंट्रोल है। ऐसे समय में आपने जो बात सुझाई है कि जब पेड़ लगाएंगे - इस पर हमने भी एक चिंता की है कि उसकी बाजू से जानवर न आ सकें, इसके लिए वहां कुछ न कुछ कंपाउंड वॉल बनाने की कोशि करेंगे। कुछ ऐसी स्पीसिज हैं - मैं हिंदी में नाम नहीं जानता, हमारे यहां पर करवन बोलते हैं। ... (व्यवधान) ... करवनदा। उसमें कांटे होते हैं, यदि उसको बाजू में लगा देते हैं तो उस तरफ से जानवर घुसता नहीं है। हमने यह कहा है कि रोड की साइड में ऐसे स्पेसिफिक पेड़ लगाएं। उसके कांटे ऐसे होते हैं कि कोई अंदर घुस नहीं सकता है। एक्सप्रेस हाईवे तो होगा, लेकिन इतनी कम्पाउंड वॉल बनाना, एक्सपैडिचर करना बहुत कठिन है। आपका जो सुझाव है, वह सही है, इसलिए हम उसका कोई कम खर्च वाला सॉल्यूशन ढूँढ़ने की कोशिश कर रहे हैं। यदि आप सभी लोग इस प्लांटेशन के काम में सहयोग देते हैं तो इससे लोगों को रोजगार भी मिलेगा और बहुत प्लांट्स भी लगेंगे।

श्री आर.के. सिन्हा: सभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूं कि क्या आप ड्राइवरों के प्रशिक्षण के लिए पूरे देश में विद्यालय खोलने का विचार रखते हैं? उनको सिर्फ प्रैक्टिकल प्रशिक्षण के आधार पर लाइसेंस मिलता है, लेकिन उनको, किसी भी तरह की मानवीय संवेदनशीलता की, दुर्घटना के कारणों के बारे में कोई शिक्षा प्राप्त नहीं होती। उनको मानसिक रूप से भी तैयार नहीं किया जाता है कि सड़क पर कैसे बर्ताव करना है। अभी जो ड्राइविंग इंस्टीट्यूट्स चल रहे हैं, वे सिर्फ ट्रांसपोर्ट ॲफिस से लाइसेंस दिलाने की दलाली का काम करते हैं। ड्राइवरों का कोई व्यापक प्रशिक्षण नहीं होता है। क्या आप सरकारी स्तर पर हाईवेज की जमीन पर या चाहे जहां भी, राज्य सरकारों से

बात करके बड़े पैमाने पर ड्राइविंग के प्रशिक्षण और लाइसेंसिंग के लिए कोई संस्थान खोलने पर विचार कर रहे हैं, ताकि उनमें मानवीय संवेदनशीलता जाग्रत और विकसित हो और वे संवेदनशून्य नहीं हों, जिनके कारण इतने एक्सीडेंट्स होते हैं?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सभापति जी, यह बहुत महत्वपूर्ण है कि हिन्दुस्तान वर्ल्ड में ऐसा देश है, जहां सबसे आसानी से लाइसेंस मिल जाता है। मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है ...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN: Should that be taken as a credit?

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: It is a discredit. It is not a credit. देश में 22 परसेंट ड्राइवर्स की कमी है, यह एक बहुत बड़ी समस्या है। मैं "मोटर व्हीकल एक्ट" पर आपका सहयोग चाहता हूं। जब हमने बीच में जब इस पर अध्ययन किया तो 30 परसेंट लाइसेंस बोगस निकले। जब मेरा एक्सीडेंट हुआ, मैं मरते-मरते बचा, तब मैं महाराष्ट्र में मंत्री था। जब मैंने अपने डिपार्टमेंट में सरकारी ड्राइवर्स के आंकड़ों की जांच की तो 40 परसेंट ड्राइवर्स कैटरेक्ट वाले निकले। पहले तो मैं आप सभी से अनुरोध करता हूं कि यदि आप सभी के पास सरकारी गाड़ी है, तो प्राइवेट डॉक्टर की तरफ से उसकी आँखें जँचवा लो, क्योंकि मेरे आंकड़े में आधे लोगों को कैटरेक्ट निकला था। यह बहुत भयंकर प्रश्न है।

दूसरा तथ्य यह है कि इन्होंने जो बात कही है, वह सही है। हमने देश में ऐसे 19 सेंटर्स शुरू किए हैं। एक बंगाल में कोलकाता में है, एक जयपुर में शुरू किया है और एक पूना में है। ये सेंटर्स ऐसे हैं कि ये देखने लायक हैं। आप उनमें जरूर बैठिए। आप जब गाड़ी का ड्राइविंग टेस्ट देते हैं, तो कंप्यूटर आपकी परीक्षा लेता है और कर्व में चलाते-चलाते, कर्व पूरा होने के बाद जब आखिर में आप निकलते हैं, तो कंप्यूटर आपको पास या फेल डिक्लेयर करता है। अगर कंप्यूटर ने आपको पास कर दिया, तो गवर्नर्मेंट ऑफिस में सेटेलाइट से उसकी इन्फॉर्मेशन चली जाती है और तीन दिन के अंदर आपको ड्राइविंग लाइसेंस मिल जाता है।

महोदय, हमारे देश में ऐसे 19 सेंटर्स शुरू हुए हैं। अब हमारा प्रयास यह है कि इन सेंटर्स के माध्यम से हम फिटनेस सर्टिफिकेट भी देंगे, पॉल्यूशन सर्टिफिकेट भी देंगे, ड्राइविंग की ट्रेनिंग भी देंगे और सर्विस स्टेशन भी शुरू करेंगे। ये जो सारे सेंटर्स हैं, इन्हें हिन्दुस्तान के ग्रामीण इलाकों में खोलने का हमने निर्णय किया है। सरकार की ओर से इनमें मदद देने की बात भी हमने की है और इनके लिए हम राज्य सरकार से सहयोग भी ले रहे हैं। देश के अलग-अलग भागों में, खास तौर पर ग्रामीण क्षेत्रों में करीब 5,000 सेंटर्स खोले जाएंगे। इनके माध्यम से मैनपावर को ट्रेन करना, उनको सेफ्टी के बारे में ट्रेनिंग देना इत्यादि कार्य किए जाएंगे।

मानवीय सदस्य ने ड्राइवर्स की मानसिक थकान के बारे में बात कही है। महोदय, हमने यह

निर्णय किया है कि ट्रक ड्राइवर्स के केबिन में एअर कंडिशनर मेंडेटरी रहेगा ही, क्योंकि वह 12-12 घंटे गाड़ी चलाता है, जिससे उसका मानसिक स्वास्थ्य बिगड़ जाता है, चूंकि केबिन का टेम्परेचर 47 डिग्री तक चला जाता है। इसीलिए हमने कहा है कि ट्रक ड्राइवर्स के केबिन को एअरकंडिशनर केबिन में कन्वर्ट किया जाना मेंडेटरी होगा।

श्री भूपिंदर सिंह: सर, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आज इतने अधिक एक्सेंट्स हो रहे हैं और जब आप नेशनल हाईवेज को फोर-लेन का बनाने जा रहे हैं, तो उसमें फर्स्ट लेन के लिए यह रिस्ट्रिक्ट कर दिया जाए कि वहां केवल 100 से ऊपर की स्पीड पर चलने वाले लाइट व्हीकल्स को ही चलने की परमिशन होगी। First lane should be a free lane. वहां कोई भी बड़े ट्रॉलर या बड़े ट्रक न चलें।

जो स्लो मूवमेंट वाले व्हीकल्स हैं, जैसे 24 चक्के की लम्बी-लम्बी गाड़ियां हैं, वे फर्स्ट लेन में ही चलती हैं। उनको बन्द करने के लिए, हमारा सिस्टम ऐसा बने ताकि वे फोर्थ लेन में ही चलें। इसके साथ ही साथ मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या आप मोटरबाइक या टू-व्हीलर्स के लिए रोड की साइड में डेढ़ मीटर या चार फीट की एक स्पेसिफिक लेन बनाने के बारे में सोच रहे हैं? टाउन या सिटीज के अन्दर जब आप डीपीआर बनाते हैं, तो वहां पर आप अंडरवे नहीं बनाते हैं। बाद में जब एक्सेंट्स हो जाते हैं या धरने दिए जाते हैं, उसके बाद इसके बारे में सोचा जाता है।

श्री नितिन जयराम गडकरी: सर, यह बात बिल्कुल सही है कि फर्स्ट लेन फास्ट व्हीकल्स के लिए ही होती है। ट्रॉलर और ट्रक्स के लिए फर्स्ट लेन नहीं होती है। ट्रैफिक के नियमों का पालन करने की बात जो कही गयी है, उनके पालन को लेकर हमारे देश में बहुत अधिक उदासीनता है। माननीय सदस्य ने जो सुझाव दिया है, वह बिल्कुल सही है। मैं उनको यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि आने वाले समय में हम नेशनल हाईवेज पर वीडियो कैमराज लगाने जा रहे हैं। अगर कोई भी ट्रक वाला गलती से भी उस लेन में चला जाएगा ... (व्यवधान) ... सर, वह सिस्टम हम लगाने जा रहे हैं, लेकिन अभी उसमें समय लगेगा। अगर किसी भी ट्रक वाले की इमेज उस कैमरे में कैच होती है, तो उसके ऊपर कानूनी कार्यवाही की जाएगी।

दूसरी बात जो आपने कही, बड़े शहरों से नेशनल हाईवेज गुजर रहे हैं, वहां पर रोड की बाजू में साइकिल वालों के लिए व्यवस्था की जा रही है। वैसे स्कूटर ट्रैक के लिए भी सड़क की बाजू में ही एक सफेद पट्टी डाल कर व्यवस्था किए जाने की बात पर हम जरूर विचार करेंगे।

Coal distribution policy

*172. SHRI AVINASH PANDE: Will the Minister of COAL be pleased to state:

(a) whether in view of re-allocation of coal blocks, Government is planning to