

Sixteenth Lok Sabha

an>

Title: Discussion on the motion for consideration of the Central Road Fund (Amendment) Bill, 2017 (Discussion Concluded and Bill Passed).

HON. CHAIRPERSON: The House shall now take up Item No.26 - The Central Road Fund (Amendment) Bill.

श्री कल्याण बनर्जी (श्रीरामपुर): सर, वहां पानी नहीं है। ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: I will look into it. Hon. Minister, please go ahead.

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS, MINISTER OF SHIPPING AND MINISTER OF WATER RESOURCES, RIVER DEVELOPMENT AND GANGA REJUVENATION (SHRI NITIN GADKARI): I beg to move:

“That the Bill further to amend the Central Road Fund Act, 2000, be taken into consideration.”

Hon. Chairman, Sir, I place the Central Road Fund (Amendment) Bill for consideration of this august House and request that it be passed unanimously.

सभापति महोदय, आपको पता ही होगा कि हमारी सरकार ने इनलैण्ड वॉटरवेज़ को प्राथमिकता दी है। इसी सदन ने 111 इनलैण्ड वॉटरवेज़ को जलमार्ग में रूपांतरित करने वाले बिल को पास किया है। यह काम करने के लिए जो पैसा चाहिए, उसके लिए स्वाभाविक रूप से हमारे डिपार्टमेंट का बजट बहुत कम है। सेंट्रल रोड फंड - केंद्रीय सड़क निधि सन् 1929 से अस्तित्व में है। यह सन् 1988 में संसद द्वारा पारित संकल्प के द्वारा शासित था।

माननीय सभापति महोदय, दिनांक 27.12.2000 को केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 प्रभाव में आया है। पहले इसमें पेट्रोल और डीजल पर सेस 2 रुपये प्रति लीटर था। इसके बाद जनवरी, 2015 में पेट्रोल और डीजल पर उप-कर बढ़कर 4 रुपये प्रति लीटर हुआ था। इसके उपरांत मार्च, 2015 से उसे 6 रुपये प्रति लीटर कर दिया गया।

माननीय सभापति महोदय, यह जो पैसा आता है, इस पैसे में से रूरल रोड्स के लिए करीब 33.50 परसेंट 16,994 करोड़ रुपये जाते हैं। इसमें से 41.50 परसेंट करीब 38,824 करोड़ रुपये नेशनल हाइवेज़ के लिए जाते हैं। इसके साथ ही रेलवे को 7.2 परसेंट और 14 परसेंट यानि 10,668 करोड़ रुपये इसमें से जाते थे।

माननीय सभापति महोदय, अब मैं स्टेट रोड्स अंडर सी.आर.एफ की बात करता हूँ। हम राज्य सरकारों को सी.आर.एफ. में जो मंजूरी देते हैं, उसके लिए भी करीब 8 हजार 83 करोड़ रुपये दिए जाते हैं, जो कि 17.1 परसेंट है। मैं मिनिस्ट्री ऑफ रोड ट्रंसपोर्ट एण्ड हाइवेज़ मिनिस्ट्री का मंत्री हूँ। हमने इसके 2.5 परसेंट कम किए हैं। इस 2.5 परसेंट को कम कर के यह करीब 2,339 करोड़ रुपये का अमाउंट आता है, जो कि 2,500 करोड़ रुपये से कम का अमाउंट है। हम यह अमाउंट अब हर साल इनलैण्ड वॉटरवेज़ के लिए देंगे।

माननीय सभापति महोदय, यह देश में एक बड़ा रेवोल्यूशन होगा। लोगों को इस पर विश्वास नहीं होता है कि यह कैसे होगा। आपने सुना और देखा होगा कि कुछ समय पहले पानी पर हवाई जहाज उतरा था। मैं यह बहुत बार कहता था कि हम पानी के क्षेत्र में काफी विकसित करेंगे। हम गंगा में 5 हजार करोड़ रुपये का कार्य कर रहे हैं। इन कामों में 3 मल्टी मॉडल हब्स हैं, 40 वॉटर पोर्ट्स हैं, 9 फेरी सर्विसिज़ हैं, 8 रोड सर्विसिज़ हैं और 17,500 करोड़ रुपये की हम ड्रेजिंग कर रहे हैं। बंगाल की खाड़ी में ब्रह्मपुत्र का काम भी शुरू हो रहा है। हम बांग्लादेश में भी ढाई सौ करोड़ रुपये का ड्रेजिंग का काम कर रहे हैं। बराक में भी काम शुरू हो गया है, बंकिघम कैनाल का काम भी शुरू हो गया है। यह काम इतना बड़ा है कि अब से हमारा इम्पोर्ट-एक्सपोर्ट डायरेक्ट नदियों के द्वारा होगा। अगर रोड से ट्रंसपोर्ट करने पर डेढ़ रुपये का खर्च आता है और रेलवे से एक रुपये खर्च आता है तो पानी के रास्ते ट्रंसपोर्ट करने से 20 पैसे ही खर्च आएगा। मैं कुछ दिन बाद संसद के सामने एक नई नीति लेकर आ रहा हूँ जिसमें यह सब बार्ज मिथेनॉल पर चलेंगे, जो कोयले से तैयार होगा। यह 20 पैसे कीमत फिर 10 पैसे ही आएगी। इससे हमारी लॉजिस्टिक कॉस्ट कम होगी, उद्योग धंधे बढ़ेंगे, हमारा एक्सपोर्ट बढ़ेगा। ग्रेप्स और ऑरेंजेस महाराष्ट्र के मुम्बई से रेलवे से लाकर साहिबगंज मल्टीमॉडल हब बन रहा है, वाराणसी मल्टीमॉडल हब बन रहा है, वहां से डायरेक्ट बांग्लादेश को एक्सपोर्ट होगा। इससे किसानों का और देश का फायदा होगा। इसके अलावा गंगा में टूरिज्म को बढ़ावा दिया जा रहा है। क़ूज़ सेवन स्टार, फाइव स्टार आएंगे, हवाई जहाज उतरेंगे, पानी पर चलने वाली बसें और रोड पर चलने वाली बसें चलेंगी और एक बड़ा रेवोल्यूशन देश में होगा। इस काम के लिए मैं सभी सांसदों से प्रार्थना करूंगा कि पैसा नहीं था, लेकिन रोड मिनिस्ट्री का मंत्री होने के नाते मैंने अपनी मिनिस्ट्री का सीआरएफ का शेयर कम किया है। यह रोड को जाने वाला शेयर है, रेलवे का नहीं काटा है, स्टेट सीआरएफ का पैसा नहीं काटा है, बल्कि अपने विभाग के रोड के पैसे को कम किया है। मैं आपसे अनुमति मांगता हूँ कि 2339 करोड़ रुपये हर साल इसके माध्यम से मिलेंगे, जिस प्रकार से हम सीआरएफ में काम करते हैं। मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ कि वषेन 2018 समाप्त होने के पहले इन 111 में से दस जलमार्गों का काम पूरी तरह से चालू होगा, अच्छे तरीके से चालू होगा और आने वाले समय में देश में जैसे रोड का नेटवर्क बना है, वैसे ही जलमार्गों का नेटवर्क बनेगा। यदि आप पटना जाना चाहते हैं तो अगली बार ऐसी स्थिति आएगी कि आपको एयरपोर्ट जाने की आवश्यकता नहीं होगी, यमुना के फ्रंट से आपका हवाई जहाज उड़ेगा और पटना में गंगा नदी में उतरेगा। आपको कहीं जाने की जरूरत नहीं होगी, ऐसा रेवोल्यूशनरी चेंज इसके माध्यम से आएगा। आपको बताते हुए मुझे खुशी हो रही है कि पटना से वाराणसी, पटना से हल्दिया...(व्यवधान)

श्री मुलायम सिंह यादव (आज़मगढ़) : यमुना नदी इटावा से होकर भी जाती है।

श्री नितिन गडकरी : सर, इटावा भी उतरेगा। मैं मुलायम सिंह जी को आश्वासन देता हूँ कि उनको देखने को मिलेगा कि अगले साल यहां के यमुना फ्रंट से लेकर आपको इटावा में प्लेन उतार देगा।

महोदय, इस बिल में एयर ट्रैफिक कंट्रोल की तरह से हल्दिया से पटना रिवर ट्रैफिक कंट्रोल सिस्टम शुरू हो चुका है। मेरा आप सबसे अनुरोध है कि देश में पुराने ज़माने में नदी के रास्ते व्यापार होता था, लेकिन धीरे-धीरे सब बंद हो गया। अब आप सभी के सहयोग से देश में एक नये युग की शुरूआत होने जा रही है। हमारे प्रधान मंत्री जी का इसमें बहुत योगदान है। 2339 करोड़ रुपये हमें मिलेंगे तो हम 111 पर और अधिक काम कर पाएंगे और पोर्ट से उनको जोड़ देंगे। पोर्ट से जो प्रॉफिट होगा, वह भी इसमें डालेंगे तथा कुछ फॉरेन से लोन लेंगे। इससे देश की तस्वीर बदलेगी, इसलिए आप सभी इसका बहुमत से समर्थन कीजिए, यही मेरा आपसे निवेदन है। धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Motion moved:

“That the Bill further to amend the Central Road Fund Act, 2000, be taken into consideration.”

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : सभापति महोदय, माननीय गडकरी जी ने वएन 2000 के सेंट्रल रोड फण्ड एक्ट में संशोधन करने के लिए सदन के सामने यह विधेयक प्रस्तुत किया है। इसमें करीब ढाई फीसदी सेस का पैसा इनलैंड वॉटर वैज़ में जाएगा और उसके बिल में जो परिवर्तन करना है, उसमें नेशनल हाइवेज़ के साथ इनलैंड वॉटर वैज़ को जोड़ना है।

महोदय, बहुत सी बातों को मंत्री जी ने रखा है और आगे भी रखेंगे, लेकिन नीतिगत तौर पर देखा जाए तो ऐसी सरकारें जो नीतिगत आधार पर फैसला करती हैं, उनका परिणाम देश को मिलता है। हमें यह याद करना होगा कि वएन 2000 के समय कौन मंत्री थे, जो इस बिल को लेकर आए थे और उस समय नेतृत्व कौन कर रहा था, जिन्होंने सेंट्रल रोड फण्ड का बिल बनवाया। वएन 2000 में जब यह बिल आया था तो उस समय देश के प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी थे, जिन्होंने इसकी शुरूआत की और सेंट्रल रोड फण्ड का आज पूरे देश में जाल बिछा हुआ है। वह एक ऐसी सोच का था। चाहे वह प्रधान मंत्री सड़क योजना का पैसा इससे निकलकर गया हो या राष्ट्रीय उच्च पथ का पैसा निकलकर गया हो या आर.ओ.बीज़ बनाने के लिए रेलवे लाइन के फाटकों पर फाटकों का निर्माण करने के लिए या बॉर्डर पर रोड बनाने के लिए, एक सोच ने उस समय से लेकर आज तक पूरे भारतवर्ष में सड़कों का आंदोलन बना दिया। ये हमारी सरकारों के लिए है। उस समय जनरल खंडूरी ने यह बिल पेश किया और आज एक और बड़ा महत्वपूर्ण निर्णय हो रहा है। यह आज नितिन गडकरी जी देश के प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में एक ऐसा ऐतिहासिक फैसला ले रहे हैं, जिस तरह से हमारी सरकारें बनती हैं और चलती हैं, उसके बारे में इस नीतिगत फैसले पर परिणाम दिखे।

महोदय, यह एक पूरा विषय जिसके बारे में चर्चा की गई है। हम सिर्फ इतना कहना चाहेंगे कि इसमें आज हमें जो सेंट्रल रोड फण्ड में लगभग 82 हजार करोड़ रुपये आएंगे, इसमें से एक छोटा अंश, और यह अंश बहुत छोटा है, क्योंकि आपका ही विभाग था और अपने ही विभाग से दूसरे विभाग में लाना था। वएन से आजादी के बाद जिस सेक्टर पर ध्यान नहीं दिया गया है, उसमें आपने एक अच्छी शुरूआत की है। इससे प्राइवेट सेक्टर को वित्तीय संस्थाओं को ताकत मिलगी। इस पैसे के आधार पर इस पर निवेश करें। आपने इस काम को बड़ी खूबसूरती से किया है। सिर्फ हम ही नहीं, बल्कि हमारे प्रतिपक्ष के सांसद इस बात को कुबूल करेंगे कि एक ऐसा

मंत्री भारत सरकार में है, जिसकी जुबान पर न नहीं है और अगर न नहीं है तो साथ-साथ काम करने की वह क्षमता भी है और काम कर के दिखा देना और उस सम्मान को हमारे पास रखने का अधिकार है। अब लगभग एन.एच.डी.पी. के जो प्राजेक्ट थे, जिस प्रकार से आपने सड़कों का काम किया है और पिछले 13-14 वषों में, पिछले 10 वषों में उस काम की गति बहुत ढीली हो गई थी, फिर भी उसको माननीय नितिन गडकरी जी ने देश के प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में आगे बढ़ाया है। उसमें सबसे बड़ी बात है कि अब एन.एच.डी.पी. फेज़ 6 लगभग समाप्ति की ओर है और हम लोगों ने भारतमाला सड़क निर्माण योजना की बात की थी। जो गैप्स हैं, क्योंकि जिस प्रकार से आज नेशनल हाईवेज़ पर कंजप्शन हो रहा है, जिस प्रकार से सड़कों पर दबाव है, चैनल रूट्स पर दबाव है। एक नई योजना के तहत पैसे खर्च करके उसका निर्माण करना है। लेकिन आज पहली यह योजना, उस समय का भी यह नीतिगत फैसला था जब देश में अटल बिहारी वाजपेयी जी ने गोल्डन क्राइलीट्रल शुरू किया, नॉर्थ-साउथ, ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर शुरू किया। आज उसी परिकल्पना के साथ हम देश में अगले कदम में इनलैण्ड वाटर वेज़ की तरफ बढ़ रहे हैं।

महोदय, जब हम इनलैण्ड वाटर वेज़ की बात कर रहे हैं, एक समय जिस तरह वाजपेयी जी ने कहा था कि नेशनल हाईवेज़ भाग्य रेखा की तरफ पूरे देश की तकदीर बदलेगी। उसी तरह से हमारी सरकार ने फिर से एक बार सागरमाला की चर्चा की। हम लोगों ने सागरमाला में चर्चा की कि किस प्रकार से पोर्ट्स की कनेक्टिविटी हो और पोर्ट्स के साथ-साथ यह निर्णय वषेन 2015 में हो गया कि पोर्ट्स की कनेक्टिविटी हो और पूरे देश के चारों तरफ पोर्ट्स का निर्माण हो और इसकी कनेक्टिविटी हो। नेशनल हाईवेज़-रोड्स कनेक्टिविटी पोर्ट्स और उस श्रृंखला में एक चीज़ बची थी जिसे आज हम लोगों ने इस बिल के माध्यम से टेकअप कर लिया है। वह नदियों का लगाव और जुड़ाव है। मुझे लगता है कि इसके बाद सरकार के बड़े नीतिगत फैसलों में से यह अंतिम फैसला है, जो आने वाली पीढ़ियों के लिए बहुत बड़ा परिवर्तन करके देगा। जब हम नदियों के बारे में कहते हैं, हमें आज भी याद है कि इसके साथ सिर्फ नदी का ही निर्माण नहीं, उसकी सफाई नहीं है। हम उसी प्रांत से आते हैं, जिसमें से 111 नए इनलैण्ड वाटरवेज़ लेक हैं। कुछ ऐसे प्रांत हैं, जिनमें बाढ़ नहीं आती है, लेकिन हमारी दायीं और बायीं तरफ कुछ ऐसे सांसद बैठे हैं, जिन्होंने बाढ़ को देखा है और पिछले 30 वषेन के राजनीतिक जीवन में बाढ़ को देखा है। यह निर्णय अगर 30 वषेन पहले हो गया होता तो शायद आज भारत की जो त्रासदी बाढ़ पीड़ितों की है, ऐसा न होता। अगर उस समय के निर्णायकों ने इस प्रकार का निर्णय ले लिया होता तो शायद ये चीज़ें आज न होतीं जो आज हम देखते हैं। कोसी की बाढ़, गंडक की बाढ़ और गंगा की बाढ़ है।

महोदय, आप भी उसी जगह से आते हैं, जहां से हम आते हैं और 10 बिलियन डॉलर का प्रत्येक वषेन नुकसान होता है, इसमें प्रत्येक वषेन 80 फीसदी बाढ़ का प्रकोप रहता है। यह पैसा तो बहुत छोटा है। अगर इसी तरह प्रत्येक वषेन इस देश में 10 बिलियन डॉलर का नुकसान हो रहा है और यह काम अगर हमने 50 साल पहले कर लिया होता तो देश कहां से कहां पहुंच गया होता और हम कितने गरीबों के पेट की भूख की आग को बचा पाते।

महोदय, टूरिज्म की तरफ देखें। हमारे यहां बात हो रही है। यदि हम अंडमान-निकोबार आईलैण्ड्स को देखें और वहां के वाटरवेज़ को देखें तो हमें ध्यान आता है कि अगर हम आज नक्शे पर देखें, मंत्री जी जानते हैं और सब लोग जानते हैं कि अंडमान-निकोबार आईलैण्ड चेन्नई के पोर्ट से 1000 किलोमीटर दूर है। यानी जितना दिल्ली से पटना होगा और उसमें पहले आइलैंड से लेकर एक हजार किलोमीटर के बाद कार-निकोबार जो इंदिरा पाइंट है, वह 1200 किलोमीटर है। अगर कोई अमरीका गया होगा तो फ्लोरिडा के पास कीवैस्ट देखा होगा, यह अमरीका

का सबसे बड़ा आइलैंड है। वहां एक हजार छोटे-छोटे आइलैंड हैं और उस पूरे इलाके का टूरिज्म जिस प्रकार से इन आइलैंड्स पर बना हुआ है, भारत में आज पहली बार देश के प्रधान मंत्री जी और माननीय मंत्री श्री गडकरी जी के नेतृत्व में आजादी के बाद से हम लोगों ने टूरिज्म की जो परिकल्पना नहीं की थी, इस बिल और इस धनराशि के बाद उस परिकल्पना को हम पूरा कर पायेंगे, जो कभी किसी ने नहीं सोची।

महोदय, इसमें लगभग 2400 किलोमीटर कोस्ट लाइन है और इनलैंड वाटरवेज हैं, जिसमें नदियां भी हैं और कोस्ट भी हैं, लेकिन एक चीज यह हुई और हम सब लोग इसी पार्लियामेंट में बैठकर नीतिगत फैसला करते हैं। अंग्रेजों के आने के पहले हजारों वषों से जो कुछ व्यापार होता था, जो कुछ मूवमेंट होता था, जो युद्ध होते थे, जो भी राजा-महाराजा होते थे, वे दस फीसदी सड़कों पर जंगलों से निकलते थे और 90 फीसदी इन्हीं नदियों का उपयोग अपने कारोबार और अपने अभियानों के लिए करते थे। लेकिन अंग्रेजों के आने के बाद उनके लिए बड़ा जरूरी था, नील की खेती करना, गन्ने की खेती करना और फलों-फलों काम करना। उन्होंने रेल रोड बनाना शुरू कर दिया, सड़कों का भी थोड़ा निर्माण होता गया, रेल रोड का निर्माण होता गया और परिणामस्वरूप अंग्रेजों के आने के बाद भारत में जितने इनलैंड वाटरवेज थे, उन्हें निग्लेक्ट किया गया। इतिहास के पन्नों को पलटकर देखें, दुनिया की जितनी बड़ी सभ्यताएं आई हैं, जब से इस धरती का अवतरण हुआ होगा, जब से मानव जाति आई होगी, दुनिया भर में सबसे पहली जगह जहां मीठा पानी मिलता था, जहां नदियां बहती थीं, जहां जंगल किनारे पर होते थे, चाहे वे भारत के भीतर इलाहाबाद शहर, लखनऊ शहर, पटना शहर, कोलकाता शहर तथा आप दक्षिण के शहरों को भी देखें, आप पूर्वोत्तर के शहरों को देखें, अहमदाबाद को देखें, दुनिया भर में जहां नदियां हुई हैं, उन्हीं को देखते हुए, उन्हें अपने सामने रखते हुए सभ्याएं आईं। लेकिन वषों से हम इस चीज को भूलते चले गये और परिणाम हुआ कि नदियों के प्रति जो नीति-निर्धारकों की सोच होनी चाहिए थी, वह नहीं रही। दुनिया के इतिहास में भी देख लें, 3500 बी.सी. में जो दुनिया की सबसे पहली सभ्यता मेसोपोटामिया की आई, वह टिगरिस और यूफ्रेट्स रिवर के बीच में आई, जिसे हम वैस्ट एशिया में देखते हैं। दूसरी 3000 बी.सी. के आसपास आई, वह इजिप्ट में नाइल वाली सिविलाइजेशन के पास आई। तीसरी 2600 बी.सी. के पास इंडस वैली सिविलाइजेशन है, जिसके पार्ट हम लोग हैं, वह हिंदुस्तान और पाकिस्तान के बीच में देखी गई और जो सिविलाइजेशन 1700 बी.सी. में आई, वह ह्वांगहो रिवर जो चाइना में है, वहां आई। इस तरह से जो चार बड़ी सभ्यताएं धरती पर आईं, वे सब नदियों के किनारे आई हैं। हम लोगों ने इतिहास के पन्नों को पलटा, लेकिन नदियों के महत्व को नहीं समझा।

देश में पिछली सरकारों ने इनलैंड वाटरवेज बनाए, उसे 29 साल हो गये। हम लोग भी स्टैंडिंग कमेटी में उनसे सवाल पूछते रहते थे, लेकिन आज तक नहीं हुआ। जैसा कि हमने कहा कि इनलैंड वाटरवेज अगर दुनिया से कम्पेयर किये जाएं तो चीन में 8.7 प्रतिशत जो उनका ट्रैफिक है, वह वाटरवेज में हैं, यू.एस. में लगभग आठ फीसदी है, लेकिन भारत में मात्र 0.4 प्रतिशत है, यानी कि लगभग नगण्य है। जैसा कि माननीय मंत्री जी ने बताया, इसकी जो ताकत है, अगर एक हार्स पावर हम इस्तेमाल करते हैं तो पानी पर एक जगह से दूसरी जगह पर चार हजार किलोग्राम उठाकर डाल सकते हैं। रेल में एक हार्स पावर में मात्र पांच सौ किलोग्राम है और रोड में सिर्फ डेढ़ सौ किलोग्राम है। इस तरह से अगर पांच हार्स पावर की गाड़ी हो तो लगभग सात सौ किलो हम रोड पर चला सकते हैं, लेकिन लगभग बीस हजार के.जी. हम नदी में खींच सकते हैं। इनमें इतना ज्यादा फर्क है। इसी प्रकार से उसके बहुत सारे आंकड़े भी हैं। क्योंकि भारत में अभी लगभग 65 फ्रेट है, ये सामान रोड से जाता है, रेल से 27 प्रतिशत जाता है और पानी से मात्र 0.4 प्रतिशत जाता है।

महोदय, अगर हम विश्व युद्ध में देखें यानी वर्ल्ड वार -1 और वर्ल्ड वार-2 में देखें तो दोनों युद्धों में चाहे वह कोयला, तेल, आयरन, सल्फर हो या बारूद हो, ये सब उन दोनों युद्धों में मात्र नदियों के माध्यम से पहुंचाया गया था, इसका इतिहास साक्षी है। लेकिन दुनिया के इतिहास के साक्षी होते हुए भी शायद भारत में कभी किसी ने यह महसूस नहीं किया कि इसे हम लोग आगे लेकर चलें। आज पहली संस्था जिसने नदी का उपयोग कोयले के ट्रंसपोर्टेशन में किया और 560 किलोमीटर सागर आइलैंड से फरक्का वैस्ट बंगाल से एनटीपीसी की प्रोजेक्ट में कोयला पहुंचाया जा रहा है तथा आने वाले दिनों में कोयला पहुंचाने का काम माननीय मंत्री जी के विभाग के द्वारा किया जायेगा। उस काम को करने के लिए देश की सरकार ने एक बड़ी योजना बनाई है। लेकिन इसमें जो पहले से वॉटरवेज़ है, गंगा-हल्दिया-इलाहबाद से जो गंगा पर है, वह 1620 किलोमीटर है। 811 किलोमीटर ब्रह्मपुत्र-हुबली पर है। कोल्लम से कोटपुरा, यह दक्षिण का है। तमिलनाडु और पुद्दुचेरी में नेशनल वॉटर वेज़-4 है। उड़ीसा और पश्चिम बंगाल में नेशनल वॉटर वेज़-5 है। ये तमाम ऐसे वॉटरवेज़ हैं, जो वएाँ से, जब से धरती की संरचना हुई होगी, तब से हैं, लेकिन शायद किसी ने ध्यान नहीं दिया।

सभापति जी, आज सचमुच वॉटर फ्रंट पर क्या हो सकता है, इसको समझने के लिए हमें अहमदाबाद में साबरमती नदी पर हुआ काम देखना चाहिए। हम यूरोप जाते हैं, वैनिस जाते हैं, लंदन जाते हैं और दुनिया भर का 80औं टूरिज्म इन्हीं बैंक्स पर है, जो हम पूरी दुनिया में देखते हैं, लेकिन भारत में पहली बार इस सरकार ने इस पर ध्यान दिया है। माननीय नितिन गडकरी जी ने माननीय प्रधान मंत्री जी की सोच के तहत उसकी शुरुआत की है। ये सब अपने आप में ऐसी ही परिकल्पनाएं हैं। हम में से कुछ लोगों को अपने जीवन में बड़े-बड़े कूज़ लाइनर्स पर जाने का मौका मिलता है। यूरोप में, रोम में, फ्रांस में, आइसलैण्ड में, अंटार्टिका में एक से एक बड़े-बड़े जहाज़ हैं। आज अगर हम भारत के भीतर कूज़ लाइनर्स को ही देखें तो मुश्किल से मुंबई के पोत पर या कोचीन के पोत पर ही मिलता है। दुनिया का सबसे बड़ा टूरिज्म सैक्टर है। कूज़ लाइनर और इंटरनल कूज़िस के माध्यम से टूरिज्म की संभावनाओं को बढ़ाया जा सकता है। जैसा कि आपने पहले कहा, शायद यह संदर्भित इसलिए होगा कि यह अपने आप में एक रैवल्युशन है और हम इसको रैवल्युशन इसलिए कहेंगे कि आपको याद होगा कि हमारी सरकार जो नीतिगत फैसले करती है, जब सन् 2003 में हम लोगों ने हवाई सेवाओं के बारे में इसी प्रकार की शुरुआत की थी, सौभाग्य से मैं उस दौरान उस सरकार में मंत्री था तो उस समय मात्र 70 लाख डोमैस्टिक पैसेंजर्स हवाई जहाज़ पर उड़ते थे और जब से इस देश में हम लोगों ने लो कॉस्ट एयरलाइंस चालू की हैं तो आज आठ करोड़ पैसेंजर्स हवाई यात्रा करते हैं। यह उस समय का निर्णय है। चाहे वह सड़क के क्षेत्र में है या हवाई यातायात के क्षेत्र में है, लेकिन विलंब से हुआ कुछ निर्णय क्योंकि हमारी सरकार सन् 2000 में चली गई थी। आज सौभाग्य है कि देश को ऐसा प्रधान मंत्री मिला है जो आगे सौ वएाँ के बारे में सोचता है और इस काम को पूरा करने के हमारा सौभाग्य है कि आज प्रथम बेंच पर माननीय गडकरी जी बैठे हुए हैं। हमारी आस्था इनकी कार्यशैली में है और देश भर में जिस प्रकार से सड़कों का निर्माण हो रहा है, वह सराहनीय है। अभी इन्होंने भारत माला में जिस प्रकार से सड़कों के निर्माण का काम शुरू किया है, हम लोगों ने देखा है, चाहे गुजरात में हो, चाहे महाराष्ट्र में हो, चाहे बिहार में हो, अब 42औं जो ट्रैफिक है, वह नेशनल हाइवेज़ यात्रा करता है। जिस प्रकार से गडकरी जी ने पूरी सोच बना कर, पूरे भारतवर्ष का एक जो नक्शा बनाया है और जिस गति से काम कर रहे हैं, हमें विश्वास है कि उसी गति से इनलैण्ड वॉटरवेज़ का काम होगा।

महोदय, मैं माननीय गडकरी जी से एक बात कहना चाहूंगा कि इसके लिए दो हज़ार करोड़ रुपये कम हैं। गडकरी जी, आप कभी भी इसी प्रकार का बिल किसी हफ्ते हमारे पास ले कर आएँ, सभी लोग आपका समर्थन

करेंगे। आप दो हज़ार करोड़ रुपये ले जाना चाहें या दो लाख करोड़ रुपये ले जाना चाहें, हम सभी का आप पर बड़ा भरोसा है। आप जो भी कदम उठाएंगे, यह पूरा सदन आपके साथ रहेगा।

सभापति महोदय, इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं इस बिल का पुरज़ोर समर्थन करता हूँ।

प्रो. सौगत राय (दमदम): सभापति महोदय, हमारे मंत्री गडकरी जी सेंट्रल रोड फण्ड (अमेण्डमेंट) बिल, 2017 लाए हैं, मैं उसका समर्थन करता हूँ। गडकरी जी ने पहले ही बता दिया है कि इसके लिए अलग से कोई रूपया नहीं लेना है। पहले ऐसा था कि सेंट्रल रोड फण्ड एक बिल था सन् 2000 का, वह केवल रास्ता बनाने के लिए था और उसमें बता दिया गया कि कैसे रूपया दिया जाएगा। 41.5 per cent cess for development and maintenance of national highways. अभी गडकरी जी इनलैण्ड वाटरवेज़ के लिए रूपये देने लगे तो वह नेशनल हाईवेज़ से ढाई पर्सेंट कम कर के उसको इनलैण्ड वाटर वेज़ के लिए दिया है। जैसा उन्होंने बताया, उन्होंने अपने दफ्तर से अपने दफ्तर के अन्दर ही पैसा ट्रंसफर किया और इसमें 2,345 करोड़ रुपये हमारे इनलैण्ड वाटरवेज़ के डेवलपमेंट के लिए मिलेंगे, इसमें हमारी कोई आपत्ति नहीं है, हम इसका समर्थन करते हैं। दूसरी बात यह है कि इनलैण्ड वाटरवेज़ अथॉरिटी ऑफ इंडिया एक्ट एक कानून वएन 1985 का था। गडकरी जी वएन 2016 में एक नेशनल वाटरवेज़ बिल लाये, जिसमें 111 वाटरवेज़ को उन्होंने नेशनल वाटरवेज़ करके एक घोषणा की और वह कान्सिक्वेन्ट अमेंडमेंट जो होता है, वह इस बिल में लाया गया, इसमें भी हमें कोई आपत्ति नहीं है। गडकरी जी ने बताया है कि पहले रोड फंड के लिए कितने रुपये दिये जाते थे और अभी कितने रुपये आ रहे हैं। उसमें नेशनल हाइवेज़ के लिए था, रूरल रोड्स के लिए था, रेलवे ओवरब्रिज के लिए था और यह नेशनल वाटरवेज़ जो हो गया, उसमें कोई आपत्ति नहीं है। मैं दो चीज समझने की कोशिश कर रहा हूँ। मेरे से पहले रूडी जी ने यहाँ पर भाषण रखा और वे बहुत अच्छा EUPHRATES, TIGRIS, मेसोपोटेपियन रिवोल्यूशन, सिविलाइजेशन से लेकर वाजपेयी जी तक चले आये। जब वे वाजपेयी जी की सरकार में मंत्री थी, वहाँ तक वे आये। वे बहुत अच्छा बोलते हैं, इन्हें क्यों मिनिस्ट्री से बाहर किया जाता है, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। वे अच्छा बोलते हैं, अच्छा जानते हैं, वाजपेयी जी के जमाने में भी इन्होंने अच्छा काम किया और इन्होंने स्किल डेवलपमेंट में भी अच्छा काम किया। रूडी जी को बाहर क्यों निकाला गया, यह बात मुझे साफ नहीं होती है।...(व्यवधान) बड़े भाई को मैं कहना चाहता हूँ कि यह किसानों से सम्बन्धित बात नहीं है, वीरेद्र सिंह जी आप मेरी बात सुनिए।

महोदय, मेरा दूसरा सवाल यह है कि गडकरी जी का बहुत नाम है कि वे विकास पुरुए है। कई लोग तो ऐसे हैं, जो नरेद्र मोदी जी से उनकी तुलना करते हैं, क्योंकि ये भी बहुत डेवलपमेंट करते हैं।...(व्यवधान) गडकरी जी, अभी चले गये हैं, यह अच्छा ही है, उनको अपनी प्रशंसा नहीं सुननी चाहिए। वे थोड़ा खाकर आयें और उनकी तबियत भी थोड़ी ठीक नहीं है, कुछ दिन पहले उनकी बेरियाट्रिक सर्जरी हुई है। उन्हें अपनी तबियत की देखभाल करनी चाहिए।

महोदय, मैं एक सवाल पूछना चाहता हूँ कि गडकरी जी विकास पुरुए है। उनके बारे में बोला जाता है, जब वे महाराष्ट्र में पीडब्ल्यूडी मिनिस्टर थे, वह जो बॉम्बे-पुणे हाइवे बना, वह हिन्दुस्तान का सबसे अच्छा हाइवे है, उसे बनाने के लिए वे जिम्मेदार थे। अभी तक उसको लेकर उनकी प्रशंसा होती है कि उन्होंने कितना अच्छा हाइवे बनाया है। उसे महाराष्ट्र की लाइफलाइन कहा जा सकता है। यह अच्छी बात है। आजकल मुझे लगता है कि गडकरी जी विकास पुरुए न रहकर सपनों के सौदागर बन गए हैं। वे लोगों को सपना दिखाते हैं। वे कहीं भी जाते

हैं, पूछते हैं कि इसमें कितना पैसा लगेगा, बताया जाता है कि पाँच हजार करोड़ रुपये, वे बोलते हैं कि हो जायेगा। यहाँ पोर्ट लगाना है, कितना पैसा लगेगा, दस हजार करोड़ रुपये, वे बोलते हैं कि हो जायेगा। उनसे पूछते हैं कि रुपया कहाँ से आयेगा, बजट में तो उतना पैसा नहीं है, तो वे बोलते हैं कि उसका इंतजाम मैं कर लूँगा, फॉरेन से मँगा लूँगा, वर्ल्ड बैंक से मँगा लूँगा, आई.एम.एफ. से मँगा लूँगा। मैं कहना चाहता हूँ कि वह सब रुपया नहीं आया है। मैं गडकरी जी से सीधा सवाल पूछना चाहता हूँ कि उन्हें मंत्री बने हुए साढ़े तीन साल हो गए हैं, वाजपेयी जी ने जो गोल्डन क्वार्टीलैटरल किया था, जिसके बारे में रूडी जी ने जिक्र किया, उसे तो हमने आँखों से देखा कि रास्ता बना, इन्टरनेशनल टेंडर हुआ और वह रास्ता दिखाई देता है। आजकल वह कंजेशन हुआ, टोल को लेकर प्रॉब्लम हुआ, मेन्टिनेंस को लेकर प्रॉब्लम हुआ, वह दूसरी बात है। गडकरी जी ने कहां नया रास्ता बनाया, मुझे एक हाईवे वे दिखाएं।...(व्यवधान) हाउस के सामने एक व्हाइट पेपर पेश किया जाए कि मैंने यहां पर एक नया रास्ता बनाया, मैंने एक नया पोर्ट यहां पर बनाया।...(व्यवधान) यह केवल सपना दिखाया जाता है। अभी तक ज़मीन पर हिन्दुस्तान के हाई वे की क्या हालत है, जो कोई भी हाईवे से होकर जाता है, उन्हें यह पता है।

सर, इसलिए मैं यह चाहता हूँ कि वे यह बताएं कि कहां पर नया नेशनल हाई-वे बना और कहां रास्ते का इंप्रूवमेंट हुआ, कहां रास्ते का अच्छा मेन्टेनेंस हुआ, कहां रास्ते पर डकैती होना बंद हुआ, यह सब बताएं। हाउस को यह जानना चाहिए कि इस विकास पुराणे ने क्या किया है।

हाउस यह भी जानना चाहता है कि रोज़ यह बोला जाता है कि नया पोर्ट बनेगा, सागरमाला बनेगा, भारतमाला बनेगा, अच्छे-अच्छे नाम हैं 'स्वच्छ भारत' जैसे। भारतमाला कितना बना है और कितना सागरमाला बना है? पोर्ट में कितना इन्वेस्ट हुआ है, कितना रियलाइजेशन हुआ है, इसके आंकड़े हम देखना चाहते हैं।

महोदय, मैं जहां से आता हूँ, मेरा क्षेत्र गंगा नदी के किनारे है। गंगा नदी उत्तर भारत की लाइफलाइन है। आज से बीस साल पहले, शायद पच्चीस साल पहले, जब राजीव गांधी जी प्रधान मंत्री थे, गंगा के ऊपर फरक्का में एक लॉक गेट बनाया गया, ताकि इलाहाबाद से हल्दिया तक जहाज जा सकें, बंगाल से कोयला उत्तर भारत में लिया जा सके। मैं जानना चाहता हूँ कि कितने जहाज लॉक गेट का इस्तेमाल करते हैं और वे हल्दिया से या कोलकाता से उत्तर भारत तक जाते हैं? वाजपेयी जी ने साढ़े तीन सालों में क्या किया? यह मेन नेशनल वाटरवेज नम्बर-1 है। इसमें क्या डेवलपमेंट है, यह मैं देखना चाहता हूँ।

गडकरी जी विकास पुराणे हैं, इसलिए उमा भारती जी से पोर्टफोलियो छीन कर उन्हें वाटर रिसोर्सेज मिनिस्टर भी बनाया गया।...(व्यवधान) उनके मिनिस्टर बनने के बाद मैंने उन्हें चिट्ठी लिखी कि मेरे इलाके में गंगा के किनारे घाट है, उसे थोड़ा मरम्मत किया जाए, वहां रोज इरोज़न हो रहा है, रोज गंगा का किनारा टूट रहा है। उसका जवाब एक बार आया था कि the matter is being looked into. पर, आज तक कोई रिजल्ट नहीं हुआ। मैं जब यह कहता हूँ कि सपना देखा है सपना, तो ये सपना ही लगता है।

सर, आपको शायद पता होगा, आप तो पुराने सोशलिस्ट हैं।

श्री जितेन्द्र चौधरी (त्रिपुरा पूर्व) : अभी भी हैं।

प्रो. सौगत राय: नहीं, अभी तो संघ परिवार में शामिल हो गए हैं।

सर, आप जानते हैं कि कछाड़ है, त्रिपुरा है और हमारे नॉर्थ-ईस्ट से हमारे ये भाई लोग आते हैं। वहां रोड से कोयला ले जाना मुश्किल है। पहले यह था कि हमारे कलकत्ता बन्दरगाह से कोयला लेकर रॉयल इंडियन नैवीगेशन के स्टीमर्स गंगा से होते हुए फिर समुद्र में जाकर फिर असम से होकर कुशियारा रिवर में जाते थे। आप लोग जानते होंगे कि कछाड़ में करीमगंज को जाता था। यहां ये दोनों माननीय सदस्य त्रिपुरा के हैं। ये इसे जानते हैं। वह लाइन बंद हो गयी। बाद में सी.आई.डब्ल्यू.टी.सी. हुआ और अभी कोलकाता से कछाड़ तक कोयला नहीं जाता है। गडकरी जी इसके बारे में बताएं। मांडविया जी उनके राइट हैंड हैं और मोदी जी के भी। वे बताएं कि उसके बारे में क्या हुआ?

सेन्ट्रल इनलैंड वाटर ट्रंसपोर्ट कॉरपोरेशन का क्या डेवलपमेंट हुआ, यह हम जानना चाहते हैं। नेशनल वाटरवेज बहुत अच्छा कॉन्सेप्ट है, लेकिन एक साल हुए, उसके कानून को हमने यहां पर पारित किया, उसकी क्या डेवलपमेंट है? उसकी क्या प्रोग्रेस हुई है? हमारे पोर्ट की क्या स्थिति है? मैं अपनी आँख के सामने देखता हूँ कि गंगा के ऊपर कलकत्ता पोर्ट मर रहा है। इसको बचाने के लिए केन्द्रीय सरकार क्या कर रही है? हमने हल्दिया में नया पोर्ट बनाया है, उसका एक ही चैनल है, वह ईडेन चैनल है। वह भी सिल्टेड होता जा रहा है। उसके ड्रेजिंग के लिए क्या किया गया है? हमारी आँख के सामने कलकत्ता का बंदरगाह मर रहा है। यह हिन्दुस्तान का एक नंबर का बंदरगाह था। इसके बारे में क्या किया गया है? हम लोग इसके बारे में जानना चाहते हैं।...(व्यवधान)

श्री निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : श्री गडकरी जी तो वहाँ नया पोर्ट बनाना चाहते हैं, लेकिन आपकी सरकार जमीन नहीं दे रही है।...(व्यवधान) इस संबंध में पाँच मीटिंग हो चुकी है।...(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय: नहीं-नहीं, आप सुनिए। मैं उसके बारे में भी बताना चाहता हूँ, आप मुझसे सुनिए। श्री निशिकान्त जी, आपका जरूरी सवाल है।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : अब, आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय: अब मेरा यह अंतिम सवाल है।...(व्यवधान) सर, आप भी मधुबनी से हैं। गंगा नदी तो उधर से भी जाती है। गंगा आपकी, हमारी तथा पूर्वी भारत के सभी लोगों की नदी है। हमारे यहाँ थर्ड पोर्ट बनाने की बात चल रही है, वह डीप सी पोर्ट है। श्री गडकरी जी चाहते हैं कि वह सागर आईलैंड में बने। वहाँ पोर्ट बनाने के लिए एक रोड-कम-रेल ब्रिज बनाना है। हमारी सरकार ने प्रस्ताव दिया कि आप समुद्र पर ताज़पुर में एक पोर्ट बनाएं। श्री गडकरी जी, उसकी स्वीकृति क्यों नहीं देते हैं? इसलिए, मैं कहता हूँ कि श्री गडकरी जी जमीन पर कुछ करके दिखाएं, लोगों को बचाएं, सपना मत दिखाइए।...(व्यवधान) सपना देखने के लिए हम सिनेमा जाएंगे और यहाँ पर काम देखने के लिए हाउस में आएंगे।...(व्यवधान) अब, मैं इन्हीं बातों के साथ इस बिल का समर्थन करता हूँ।

DR. RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE): Mr. Chairman, Sir, thank you for permitting me to speak on the Central Road Fund (Amendment) Bill, 2017.

I stand here in support of this Bill. In the Bill it is said that 2.5 per cent of the cess on high speed diesel oil and petrol will be allotted for the development and maintenance of national waterways. On the

face of it, it looks to be a simple Bill. But as we move along, we will find that there are much larger issues which are associated with this Bill. In the olden days we used to shape our boats to suit the river. But today the situation is just the reverse. We are shaping the rivers to suit the requirements of large vessels. So, there is a sea change in our approach towards our rivers and waterways. Having said that, I would like to say that in a country like ours the logistic cost accounts for about 14 per cent of our GDP which is nearly double of what it costs in many developing countries across the world. So, that is the level of seriousness being shown towards these river and national water issue.

Now, inland waterway could be the largest and the biggest intervention in water, post-Independence. That is how I describe it. We must congratulate the hon. Minister for bringing out this amendment which is the need of the hour. I will just elaborate on more what the hon. Minister has rightly said, 'One litre of oil can move about 24 metric tonnes of cargo by road whereas it can move about 105 tonnes by waterway'. So, this is the kind of significance this waterway has got. While these are the positive points about this issue, there are several critical issues which we need to look into. There are several areas of concern which we like the hon. Minister to look into so that the issues can be handled in its entirety.

The RITES has come out with a Report which said that due to this inland waterways, 40 per cent of the cargo will move from railways to waterways, meaning thereby the road will not be much disturbed as road will lose cargo only to the extent of 16 per cent. So, the benefit is just marginal. We need to look into this. Most of the new national waterways included in this are fresh water rivers. Post-monsoon the fresh water rivers get dried up. So, when we move the water towards navigation, we need to look at what its consequential impact will be on irrigation and drinking water. That is another critical area which we must look into.

Sir, I will now come to the ecological aspect. I come from Odisha and it is a burning issue there. Unless we do a proper Environment Impact Assessment, the ecological aspect is going to be a big problem which is the case in Odisha in respect of National Waterway 5 and National Waterway 60 where the Bhitarkanika National Park is put in great danger.

Having said that, let me come to one or two important issues with regard to the Ministry of Road Transport and Highways. The Ministry has allocated just Rs. 3,100 crore for the maintenance of road infrastructure under National Highways which is just five per cent of the total expenditure whereas in developed countries it is about 40 to 48 per cent. What is the consequence of this poor allocation? The consequence is that we have bad, unsafe roads where innocent people are getting killed everyday. This is something which I would urge upon the hon. Minister to look into.

Then, as per Section 4 of the Central Road Fund Act, 2004, whatever cess that gets collected and deposited in the Consolidated Fund of India, it must be sent for the Central Road Fund after adjusting

the collection expenses. The C&AG Report is very clear and it says that in the last five years, the amount that has been given to the Ministry is less by about Rs. 1,200 crore. The point is, when we are talking of Rs.2,500 crore, why is this amount of Rs. 1,200 crore lying in the Consolidated Fund of India which is a clear violation of the provision of the Central Road Fund Act of 2004? This needs to be looked into and this money should be given to the Ministry of Road Transport and Highways so that the requirement of money can be met.

Sir, since I come from Odisha, I would like to inform that we have always been the victim of neglect of the Central Government, whether it is the Mahanadi issue or the Polavaram issue or the issue of financial allocation. This is also becoming very transparent in the case of Central Road Fund. So, I would like to make a submission to the hon. Minister Nitin Gadkariji. In 2016-17, our State Odisha has been allocated only 12 projects under the Central Road Fund whereas another State has been allocated 562 projects. I do not want to name that State because I do not want to hurt the sentiments of hon. Members here. What is the logic of allocating 562 projects to a particular State? When some other State could get 562 projects under the Central Road Fund, why should Odisha get only 12 projects? What is the logic behind it? There is no logic that Odisha will get only 12 projects and some other State will get 562 projects. So, I would urge upon the Minister to do justice to Odisha because our State has been a victim of Central Government's neglect for long. The hon. Minister Shri Nitin Gadkari has got a very good reputation and so I request him to do justice to Odisha as he is doing to other States.

Coming to my parliamentary constituency, NH 49, NH 60 and NH 80 are passing through my area. These three National Highways have become deathbed, if I may say so. Several accidents are happening on these three National Highways due to road fault and design fault. So, I would urge upon the hon. Minister to look into these three National Highways so that innocent people do not get killed day in, day out.

Lastly, Odisha Coast Canal is passing through my constituency. I have written to the hon. Minister in this regard and so I would request him to include this canal in the next phase of development of National Waterways so that the people of my constituency also get benefit from this revolutionary initiative which he is taking.

With these words, I thank the hon. Minister for this effort and urge upon him to take into consideration some of the concerns which I have enumerated during my speech. Thank you.

श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण) : सभापति महोदय, आदरणीय मंत्री नितिन गडकरी साहब जो बिल लाए हैं, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मुझे बहुत खुशी होती है, खास कर नितिन गडकरी साहब जब भी कोई बिल लेकर आते हैं तो वे एक कदम नहीं दस कदम आगे जाते हैं। लोग एक कदम की बात करते हैं, वे दस कदम आगे चलते रहते हैं। ...(व्यवधान) यह जो वाटरवेज की बात आई, इनके दिमाग में वह बहुत दिनों से चल रहा

था। जब भी मैं बात करता था कि क्या चल रहा है, तो बोलते थे कि अरविंद जी, मेरे दिमाग में वाटरवेज चल रहा है। कुछ लोग कुत्सित भावना से टीका-टिप्पणी करते थे। लेकिन मुझे उम्मीद थी कि आज नहीं तो कल इसके लिए एक बिल आएगा क्योंकि हाईवेज के साथ वाटरवेज शब्द नहीं था। आपने इसके ऊपर बिल लाकर कानूनी तौर पर एक शक्ति दे दी है। हमारे चुनाव क्षेत्र मुंबई जैसा शहर है, जहां समुद्री तट है, सागरमाला की भी बात है, वहां एक बड़ा बंदरगाह भी है। उसे लेकर हमने बार-बार मांग की है, यहां मुंबई पोर्ट ट्रस्ट का ज्यादा एरिया है, उनके मन में भी एक सपना है। उसे साकार करने के लिए मैं भी अपने तौर पर बहुत प्रयास कर रहा हूं और मैं उसका समर्थन करता हूं।

हाल ही में ससून डॉक में मछुआरों को नया विजन दिया, जिसके बारे में जिन्दगी में उन्होंने कभी सोचा नहीं था कि हमारा ससून डॉक इस तरह से खूबसूरत बन सकता है। वहां इतनी गंदगी थी, उसको अच्छी तरह से साफ किया, बहुत सारे देशों जैसे मलेशिया, आस्ट्रेलिया और हालैंड से पेंटर आए, यंग जेनरेशन आई और खूबसूरत पेंटिंग की, रास्तों को साफ किया। अब मछुआरों के लिए एक नया सेंटर खोलने की बात है और आगे चलकर उसमें वाटरवेज की बात आती है।

मैं आपसे उम्मीद करता हूं। मैं बचपन में कोंकण के गांव में जाता था, मुंबई से गोवा नहीं मुंबई में देवगड़ में उतरते थे, मालवण में उतरते थे, वहां जेटी की जरूरत थी, आज वह वाटरवे बंद है। अभी एक महीने पहले इसे मुंबई-गोवा में किसी प्राइवेट पार्टनरशिप से शुरू किया गया है इससे न केवल टूरिज्म बल्कि लोगों को भी आने जाने में बहुत सहूलियत हो जाएगी। आप मुंबई-गोवा रोड बनाने जा रहे हैं लेकिन उसके ऊपर जो हादसे होते हैं, अगर आप उसे देखेंगे तो आपको लगेगा कि इससे बेतर है कि वाटरवेज से जाएं। इससे डीजल सेविंग भी है जबकि पेट्रोल पर इतना खर्च आता है। एक हॉर्स पॉवर में अगर हम अगर 500 टन उठाते हैं तो यहां 4000 हजार टन उठाकर लेकर जाएंगे। That is again an advantage in case of a country also. मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के इलाके के लिए आपने जो सपना देखा है, उसे साकार करने में मैं प्रधान मंत्री जी से आपके माध्यम से खास मांग करता हूं। इन्होंने प्रोजेक्ट दिया हुआ है, उस प्रोजेक्ट में बीपीटी के लैंड पर बहुत बड़ी इन्फ्रस्ट्रक्चर है, वाटरवेज के लिए जब जेटी बनेगी तो आने जाने के लिए बीच में झुग्गी-झोपड़ी हैं उनका अगर पुनर्वास नहीं हुआ तो फिर यह नहीं बन पाएगा, अगर वाटरवेज बनेगा तो ये लोग कहां जाएंगे, इसे भी देखने की आवश्यकता है। मुंबई के नजदीकी अलीबाग, मांडवा, मरूड जंजीरा हैं, वे कोंकण में भी जाएंगे, इस वाटरवेज में उसका ज्यादा इस्तेमाल होना चाहिए।

मैं आपसे एक छोटी मांग करता हूं। इसे जब आप करने जाएंगे तो इसमें बीपीटी में ज्यादा ध्यान देना पड़ेगा। मुंबई के दोनों किनारों के बारे में कीर्तिकर साहब भी बोलेंगे। आपको ड्रेजिंग पर ज्यादा ध्यान देना पड़ेगा। महाराष्ट्र में हाल ही में नदियों में दो-तीन हादसे हुए, महाराष्ट्र के बाहर भी हादसे हुए। नदियों में जो नौकाएं चल रही हैं, क्या उनका रजिस्ट्रेशन है, क्या कानून प्रावधान करता है कि ये छोटी नौकाएं लोकल लोगों को लेकर इस किनारे से उस किनारे पर लेकर जाएं, नौकाएं स्कूलों के लिए भी जाती हैं, उनके बारे में कोई रजिस्ट्रेशन है या नहीं। वह डूब जाती हैं, दो-चार हादसे ऐसे हुए हैं जिसमें लोगों की जानें गईं। यह मालूम नहीं कि वह जिस नौका से जा रहे हैं क्या वह नौका इतने लोगों को ले जाने के लिए शक्तिशाली है? उसके बारे में भी कानून में प्रावधान करना होगा, इसके ऊपर आपको ध्यान देना होगा। ऐसे कोई भी नौका बनाकर वहां चलाता रहेगा, यह नहीं होना चाहिए। मैं आपका सहेदिल से समर्थन करता हूं। मुंबई का किनारा जल्द से जल्द टूरिज्म का एक सेंटर बने जिसका इस्तेमाल वाटरवेज में हो। मैं इसका समर्थन करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूं। आपने मुझे अवसर दिया, आपको धन्यवाद। जय हिन्द।

सभापति महोदय : वक्ता समय सीमा का ध्यान रखें।

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): Thank you, Sir. The transportation system of any country is like the nervous system of human body. For rapid growth of any economy or country, a robust network of roads, railways, ports and airways is needed. Hence, it is a crucial system which has to be given special attention. I laud the efforts of the Prime Minister, Shri Narendra Modi *ji* and especially the Minister of Road Transport and Highways, Shri Nitin Gadkari *ji* towards identifying its importance and giving utmost priority to the sector.

I appreciate the efforts of the Government to pass the National Waterways Act. The National Waterways Act envisages comprehensive policy to develop 111 waterway plans for pan India coverage. A project of this magnitude will require a matching amount of funds. Hence, I welcome the Government's proposal to allocate two-and-a-half per cent of the road fund for development and maintenance of waterways.

The collections under the Central Road Fund have increased from about Rs. 26,000 crore in 2014-15 to about Rs. 81,000 crore in 2016-17. Increase in collections means that the Ministry has more resources to implement various projects, but it is also necessary to see that the amount is actually utilized.

The Central Road Fund Act provides specific percentage based allocation to five areas – National Highways, rural roads, State roads, border roads and railway bridges and safety works. This ensures availability of funds for building transport infrastructure. However, the distribution of funds has not been uniform. For example, my State of Andhra Pradesh has a National Highway density of 31.6 kms per 1000 sq. kms. When compared to the 36 States and the Union Territories, Andhra Pradesh occupies a dismal 26th position, whereas in terms of area we are the eighth largest State in the country. In terms of density of State highways, we are better placed than both the national parameters at 16th place in the country. We, as a State, despite a deficit budget, have performed admirably.

Hence I would request the Ministry to designate newer National Highways and increase the allocation of funds to Andhra Pradesh.

The scenario for rural roads is even worse than the National Highways. Under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY), Andhra Pradesh is the sixth most efficient State in the usage of

Central Road Fund. The cost per kilometre of road constructed is less than the national average of 25 per cent. A measly three per cent of the total expenditure till date has been in the State of Andhra Pradesh, whereas the first five States account for 50 per cent of the total expenditure.

As a newly reorganised State, Andhra Pradesh, with a deficit budget, requires a greater allocation of funds. I would request the Government for a more equitable distribution under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana with greater allocation to Andhra Pradesh.

The key challenge in the deficiency of funds is the difference between allocation and actual disbursement under the Central Road Fund. Rural roads have been allocated 33.5 per cent under the Act. As per 2016-17 figures, 33.5 per cent allocation translates to Rs. 27,000 crore. Sadly, however, the Rural Development Ministry itself requested for only Rs. 14,000 crore.

Such a huge divergence will act as barriers to our dreams of an economically better India. These rural roads provide the 'last mile connectivity'. To ensure that development actually reaches each and every one, it is absolutely imperative that we do not neglect development of rural roads and give them their due importance and their due funds.

I urge upon the Minister to scrutinise the utilisation of the Central Road Fund and ensure that the allocation is on par with what is mandated by the Act. I would request him to put into place a system to make sure that two-and-a-half percent which is earmarked for National Waterways is actually allocated and disbursed.

One of the National Highways, NW-4 is under construction in my State, Andhra Pradesh. A substantial portion of the project is in my constituency, that is Vijayawada. The first phase of the National Waterway-4, Muktyala to Vijayawada has been initiated with a completion target for 2019. I would like to bring to the notice of the hon. Minister that the National Waterway-4 project has suffered numerous delays. I thank the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari *ji* for personally coming to Vijayawada to lay the foundation stone of the Muktyala-Vijayawada Waterway on 3rd October this year.

Our State, under the leadership of our beloved Chief Minister Shri Chandra Babu Naidu, was the first State to complete the inter-linking of rivers. Similarly, we would like to lead the country in the successful execution of the National Waterways Project. I would like to make two specific requests to the Minister.

One is about fast tracking the creation of the SPV proposed between the Inland Waterways Authority of India and the Government of Andhra Pradesh and increase in the allocation of funds for the early completion of the project.

SHRI KONDA VISHWESHWAR REDDY (CHEVELLA): Thank you Chairman Sir for giving me an opportunity to speak on the Central Road Fund (Amendment) Act, 2017.

Sir, the Objects and Reasons say that the National Waterways provide cost effective, logistically efficient and environmentally friendly mode of transportation. So, it is very important to develop this. In fact we have been talking about this in the Parliament for the last two years. This is one of the first few steps being taken and we do welcome this Bill on behalf of TRS Party, we do support this Bill.

However, this Bill is not sufficient to promote waterways. There are so many other things that the Transport Ministry has to look into.

Firstly Sir, the Britishers built the Buckingham Canal connecting Chennai, the then Madras to Kolkata. No work has been done on this so far. It is a great opportunity because in inland waterways, although there is a sea route, for inland waterways, you do not require ports, you can transport short distances and long distances and you do not need big vessels.

Secondly, in the North East, even as we speak today, the power plants there, instead of using coal, they are using bamboos Sir and by burning bamboo, I think the bamboo farmers and the forest department is getting less than a thousand rupee a ton. If these waterways are provided, the value of bamboos will become five times higher if it is transported. Of course, this always requires talking with Bangladesh, the Brahmaputra Waterways and the access of North East to the Bay of Bengal. Once again, not much work has been done in this area.

Also Sir, across almost all our rivers, there are dams and barrages. Some of them are insurmountable dams and barrages. To transport goods across these rivers, we require sluices and gates. Once again, no work has been initiated or project work has been developed on transporting goods across the barrages. But, that is okay Sir. We inherited these dams and barrages but whatever the new dams being built, huge dams are being built where they are insurmountable, you cannot transport goods across these dams. So, while giving permissions to new dams, this has to be taken into cognisance. Our Government of Telangana has particularly taken this into cognisance and are building small barrages with low height so that waterways can be enabled across Godavari river. But more importantly, if I buy a new car, I know where to go and register it. If I am a new car manufacturer, I know where to get permissions. But if I am a boat builder, who gives me the permission? There is an organisation under the Directorate of Shipping who gives permission. But it is the same organisation which gives permission for Rs. 10,000 sea going ship as well as two seater boat or a tourism boat. We need appropriate authorities to give sea-worthiness and water-worthiness certificates for smaller crafts. We have nothing of that sort.

16.09 hours(Shri Ramen Deka *in the Chair*)

How do you register these boats? If I do buy a new boat, I can go to an office in Hyderabad or whichever State and I can register this boat. But when we recently look for permissions, somebody said to go to the Tourism Department and get permissions. Somebody else said to go to the Fisheries Department and get permission. Is there any place in any State when we buy a boat, we can get it registered? That should also be made easier. But something even more important, recently, hon. Kesineni Garu, the former Speaker who talked about the Bill, I think it is in his Constituency, there took a big accident. More than 25 to 30 people died and all of them belonged to another constituency, I think they belonged to Shri Y.V.Subba Reddy constituency.

I cannot blame the State Government. I cannot blame anyone. But I think there is not a single safety standard in India for lifejackets. There is no ISI standard for lifejackets in the entire country. So, we need to look into this.

Then, we have the Make in India Programme. The boats, especially, smaller boats and mid-size boats, require outboard engines. The outboard engines are not manufactured in India. They are all made by Hondas and Yamahas outside the country and they are imported. So, we need to focus on local manufacturing of outboard engines for boats. But even more important is cars. We have Euro-II and Euro-III standards for cars, and there are two types of outboard engines. One is a two-stroke outboard engine which is a little more polluting, which is an older technology engine. Just like two-stroke motorcycles are banned--now all are four-stroke engines--for outboard engines also, they banned two-stroke engines and only four-stroke outboard engines are there..... (*Interruptions*)

Please give me two more minutes. But while two-stroke engines are banned, what we really, in fact, need is to get those standards up. Last time Ganpat Sawant Ji was talking about *Murud Janjira*. Last time I went on *Murud Janjira*. What they have is, old diesel engines running some propellers. So there is no standard for the outboard engines or the motors, and I think just like we have Euro-II and Euro-III, we need to get those standards up.

So, all these are extremely important issues. Merely bringing the issues will not make any difference. I think all these have to be taken into cognizance. Like Prof. Saugata Roy said, it is not selling dreams. Then, the waterways will become a reality. Thank you.

DR. P.K. BIJU (ALATHUR): Sir, this is one of the important Bills because the Government is now going to introduce inland waterways into the ambit of Central Road Fund. I congratulate the Ministry on having taken this decision. It is a timely intervention.

As we know, we are ahead in road penetration in our country. The road network in India is more than 5,472,144 kilometres. It is the second largest road network in the world. Also, we are ahead of Japan, USA and China in providing road connectivity with 1.66 kilometre road per square kilometre of land but in Japan, it is only 0.91 and in the USA, it is 0.67. China is very far behind with 0.46 road per square kilometre of land. But our main problem is that out of these roads, 61 per cent of the roads got damaged or not being used properly.

This Central Road Fund (Amendment) Bill, 2017 was introduced in the Lok Sabha on 24th July, 2017 by hon. Minister, Nitin Gadkari Ji. This Act regulates the CRF that is credited with the cess collected on high speed oil and petrol. This collected amount is then released to the National Highway Authority of India, to the State Governments and to the Union Territories for development of national and State highways. Also, we have used this money for improving roads. We have given it for constructing express highways and toll roads. We have collected cess from the people and constructed a road. Again we are collecting money through tolls and other means. What is this? I would like to ask the hon. Minister how much amount we have collected so far and how much we have distributed for the development of State roads, national and express highways in our country.

Sir, in the State of Kerala, we have been using these inland waterways for long. We have sufficient waterways. In 1498, as we know very well, Vasco Da Gama came to this great country and stepped in Kappad in the State of Kerala.

Sir, we have declared 111 waterways throughout the country under the National Waterways Act, 2016. In the list of 111 waterways, four national waterways of Kerala have been included. One is Kollam-Kozhikode stretch of West Coast Canal. It is 365 km long. The second is, the 28-km Alappuzha-Changanassery Canal, known as the National Waterway-8. Third is, the 38-km Alappuzha-Kottayam-Athirampuzha Canal as the National Waterway-9 and the fourth is, 28 km-long Kottayam-Vaikom Canal as the National Waterway-59.

Sir, the hon. Chief Minister of Kerala, Shri Pinarayi Vijayan has declared that we will complete these waterways by 2020. So, we have started working on it.

Sir, there is one more thing that we should keep in mind while discussing this Bill. As we know we are suffering with air pollution in Delhi. It is not only in Delhi but in all the metros we are facing this problem because we are using the fossil based fuels like petrol and diesel for transportation. Our hon. Minister has now declared that we are going to introduce electrical vehicles after 2030. It has also been mandated for the vehicle manufacturing companies to start producing electrical vehicles. All the European countries have already started it. They have decided that by 2040 they will reduce 50 per cent vehicles running on fossil based fuels. We are going on the same path.

Sir, we are going to heavily depend for our transportation and logistics on the rivers. So, the issue of water pollution is of very much importance. We have to take very strong measures, from the beginning itself, to have a check on it. Otherwise, we will go on the same path and face water pollution issues as we are facing the air and environment pollution.

With these words, I conclude my speech.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Hon. Chairperson, Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on this Central Road Fund (Amendment) Bill, 2017.

Sir, I wholeheartedly congratulate the hon. Minister of Road Transport and Highways, and of Water Resources, for bringing this Bill before the House. It is going to provide sustainable fund availability for the development of waterways. Development of waterways is a very essential thing in this country because it provides alternative transport which is the cheapest also, as hon. Minister said in his opening remarks. While the rail traffic costs one rupee per kilometre and road traffic costs Rs. 1.50 per kilometre, waterways cost 20 paise per kilometre. Hence, it is a very advantageous mode of transport and has to be developed. So, I wholeheartedly congratulate the hon. Minister for taking up this subject in a big way. He is going to develop throughout the country 111 waterways.

One among them is the Waterway No. 4 from Kakinada in Andhra Pradesh to Puducherry which they are going to develop. That is going to be a very important subject in Andhra Pradesh. It is almost 800 kilometres. It is going to be the cheapest mode of transport in Andhra Pradesh as well as in Tamil Nadu up to Puducherry.

Sir, though it is out of way, I am mentioning one subject here. In order to provide the required water in the canal, you have to complete the Polavaram Project. In the Andhra Pradesh State Reorganisation Act, it has been mentioned that the Central Government will complete the Polavaram Project in all respects. This project is a multi-purpose project which is going to stabilize the Godavari anicut and the Krishna anicut. It is also going to provide irrigation to seven lakh acres of land. So, that is a very important project and is going to be the lifeline of Andhra Pradesh. It has to be developed by the Central Government. There is some confusion. That is why, people of Andhra Pradesh are very much agitated about this project.

I would request the hon. Minister that while developing these waterways, he has to complete the Polavaram Project also. He is the Waterways Minister also. So, I would request him to complete the Polavaram Project. There is some confusion about who is to bear the escalated cost and the cost of other

things. It is the duty of the Central Government to provide the required funds. We do not know through which agency the Central Government is going to complete that project, but it is the duty of the Central Government to complete this project. They have to complete the waterways and they have to complete the Polavaram Project as well. That is why, I request the hon. Minister to complete the Polavaram Project and these waterways also at the earliest.

Thank you.

श्री ओम बिरला (कोटा) : माननीय सभापति महोदय, आज सदन में केन्द्रीय सड़क निधि (संशोधन) विधेयक, 2017 पेश किया गया है। जब केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 पारित किया गया था, तब देश में अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार थी। आजादी के इतने वषों के बाद भी देश के गांव सड़कों से महरूम थे। गांव में सड़कें नहीं थीं। हिन्दुस्तान में विकास हो रहा था, लेकिन गांव विकास के नाम पर अधूरे थे। उस समय महाराष्ट्र में माननीय नितिन गडकरी जी पीडब्ल्यूडी मंत्री थे, जिन्होंने मुंबई-पुणे हाइवे बनाया और प्रधान मंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने 'प्रधान मंत्री सड़क योजना' का जो ढांचा तैयार किया था, उस कमेटी में भी माननीय नितिन गडकरी जी थे। वषेन 2000 में इस बिल के माध्यम से देश के अंदर सड़कों का जाल फैला और वषेन 2017 में आज हम एक नया अधिनियम ला रहे हैं। यह अधिनियम इस देश में एक नये युग की शुरुआत करेगा। हमारे माननीय सदस्य राजीव प्रताप रूड़ी जी ने जिस तरह से बताया है कि हमारी सभ्यता, संस्कृति, हमारे आवागमन के साधन, हमारी उत्पत्ति, सभी जल मार्गों से हुई है, जल के आस-पास हुई है। इतने वषों के बाद एक विजन के आधार पर वषेन 2017 में जब इस देश के अंदर हम देखते हैं कि हाइवेज और रेल, आवागमन के साधनों के कारण, रोड कनेक्टिविटी बेतर होने के कारण भी, आज मैं कह सकता हूँ कि रोड कनेक्टिविटी के बारे में भी हमारी सरकार ने, जहां पर तीन किलोमीटर रोड हर रोज बनती थी, हमारी सरकार आने के बाद 14 किलोमीटर रोड रोज बनती है। रोड कनेक्टिविटी इतनी बेहतर होने के कारण आज मैं कह सकता हूँ कि जहाँ तीन किलोमीटर प्रति दिन सड़क बनती थी, हमारी सरकार के आने के बाद प्रति दिन 14 किलोमीटर सड़क बन रही है। 'भारतमाला' प्रोजेक्ट के माध्यम से सात लाख करोड़ रुपये की लागत से 25 हजार किलोमीटर सड़कें बनाने की योजना है। इतना ही नहीं, इस सरकार ने तीन वषेन के अंदर पाँच लाख करोड़ रुपये की लागत से एनएचएआइ के माध्यम से सड़क निर्माण का काम शुरू किया है। सीआरएफ में राज्य की सड़कों के लिए 25 हजार करोड़ रुपये दिये गये हैं। इस देश में पहली बार 550 जिलों को एनएचएआइ से जोड़ने का काम हुआ है। माननीय श्री नितिन गडकरी जी ने देश के सभी जिलों को एनएचएआइ से कनेक्टिविटी देने के लिए कहा है। जो एनएचएआइ टू-लेन की थी, उसे 'भारतमाला' प्रोजेक्ट के माध्यम से फोर-लेन करने का काम किया है। इन सबके बावजूद इस देश में जिस तरह से हाइवे, एक्सप्रेस हाइवेज और रेलों पर बोझ बढ़ रहा है, जब हम विश्व की चर्चा करते हैं, तो हमें लगता है कि चीन और यूएसए के बाद भारत में बड़े जलमार्ग होने के बावजूद हम जलमार्ग से परिवहन का काम मात्र 0.5 प्रतिशत ही कर पा रहे हैं। जबकि चीन और यूएसए हमसे कहीं ज्यादा जलमार्गों से परिवहन का काम कर रहे हैं। इसीलिए इस बिल में एक छोटा-सा संशोधन किया गया है। सेक्शन 9(ए) के तहत हमने एक्सप्रेस-वे, राष्ट्रीय जलमार्ग को डालने का काम किया है। सेक्शन 9(बी) के तहत राष्ट्रीय राजमार्ग की जगह राष्ट्रीय जलमार्ग डाला। हमने कोई नया फेज

नहीं लगाया है, नया टैक्स भी नहीं लगाया है, उसी टैक्स और उसी रेवेन्यू से देश के अंदर एक नये जलमार्ग को डवलप करने का काम किया गया है, जो देश के लिए अपने आप में महत्त्वपूर्ण है।

यह बात सही है कि जिस तरीके से इस देश के अंदर दुर्घटनाएँ बढ़ रही हैं, सड़कों के मनटेनेंस में करोड़ों रुपये खर्च हो रहे हैं, हमें नये विकल्प की तलाश करनी होगी। ऐसा विकल्प तलाशना होगा, हम जिस नये भारत के निर्माण की बात करते हैं, उसके माध्यम से उस नये भारत के उदय का रास्ता आज के इस बिल के पास होने से बनेगा। इस बिल के पास होने के बाद हम इस देश में 14500 किलोमीटर, जिसमें 5200 किलोमीटर नदी और 4000 किलोमीटर नहरों को डवलप करने का काम करेंगे। वषेन 2016 में राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम में हमने 111 जलमार्ग बनाये हैं, जबकि आजादी से लेकर वषेन 2015 तक केवल पाँच जलमार्ग थे।

प्रो. सौगत राय (दमदम) : वह अभी नहीं बना है।

श्री ओम बिरला: नोटिफिकेशन हो चुका है। अब उसके बनाने का काम होगा। माननीय सदस्य कह रहे थे कि गडकरी साहब बहुत सपने दिखाते हैं। आज मैं कह सकता हूँ कि माननीय गडकरी साहब ने इसी सदन में कहा था कि हम इस देश में पानी में हवाई जहाज उतारेंगे। माननीय सदस्य महोदय, वे सपना नहीं दिखाते हैं। वे देश के ऐसे मंत्री हैं कि जो भी सदन में और सदन के बाहर कहते हैं, उसे पूरा करते हैं। वे जिस तरह से शिलान्यास करते हैं, उसी तरह से लोकार्पण भी करते हैं। उसी तरह उन्होंने कहा था कि हिन्दुस्तान में हवाई जहाज पानी में उतारेंगे और आप सबने देखा होगा कि हमारे प्रधान मंत्री जी उस जहाज में बैठकर पानी में उतरे थे। ऐसा कोई सपना नहीं है, जिसके बारे में माननीय गडकरी साहब ने बताया हो और वह पूरा न हुआ हो। मैं एक सपना और एक बात यहां सदन के समक्ष दावे के साथ कह सकता हूँ कि जिस कमिटी के आधार पर माननीय गडकरी साहब फैसले लेते हैं और निर्णय करते हैं, उसके बारे में भारत की संसद और 125 करोड़ जनता जानती है। माननीय गडकरी साहब के निर्णयों और फैसलों के बारे में आज सारा देश जानता है।

माननीय सभापति महोदय, हमने बहुत कम पैसा डेवलप किया है। हमने केवल 2,000 करोड़ रुपए एवं 2.5 प्रतिशत पैसा इस निधि के लिए उपलब्ध किया है। हमारी कोशिश है कि हम इन जलमार्गों को और बेहतर तरीके से डेवलप कर सकें।

माननीय सभापति महोदय, जलमार्ग डेवलप होने से बहुत लाभ होंगे। हम जहां न्यूनतम ईंधन से काम कर पाएंगे, वहीं अन्य अपेक्षित भूमि की भी कम आवश्यकता पड़ेगी। हमारे माननीय सदस्यों के समक्ष मेरा इतना ही कहना है। हमारी पार्टी के पास टाइम बहुत है, इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि इन जलमार्गों के डेवलप होने से भारत में जहां आर्थिक रूप से परिवर्तन होगा, वहीं गांव-खलिहानों और नदियों के किनारे बसे वे लोग जिनको रोजगार नहीं मिलता है, उनके लिए वहां पर्यटन डेवलप होने के कारण रोजगार के नए अवसर भी डेवलप होंगे। इससे दुर्घटनाएँ भी कम होंगी। हमें मार्गों के डेवलपमेंट और मेंटिनेंस के लिए कम खर्चा करना पड़ेगा और हम यातायात को भी बेहतर और सुगम बना पाएंगे।

माननीय सभापति महोदय, हमने इसी संसद में यह कहा था कि हम गंगा में बेहतर तरीके से जलमार्ग डेवलप करने का काम करेंगे। आज हमने वाराणसी, हल्दिया और साहिबगंज में 5,000 करोड़ रुपयों की लागत से मल्टी मॉडल हब बनाने का काम किया है, जिससे वहां रोड कनेक्टिविटी, रेल कनेक्टिविटी और जलमार्गों की कनेक्टिविटी पहुंच सकेगी।

माननीय सभापति महोदय, यह बिल अपने आप में इस देश में एक नए उदय का मार्ग डेवलप करेगा और उस नए उदय के मार्ग के साथ ही हम यह चाहते हैं कि जैसे हमने रोड कनेक्टिविटी और रेल कनेक्टिविटी को बेहतर किया है, वैसे ही जलमार्ग कनेक्टिविटी को भी बेहतर करेंगे।

माननीय सभापति महोदय, मेरा माननीय मंत्री महोदय से इतना ही आग्रह है कि कोटा में चंबल नदी है, जो कि बारहों-मासी नदी है। उसके लिए भी अनुच्छेद-111 के तहत नोटिफिकेशन जारी करने की कृपा करें, ताकि कोटा की चंबल नदी में भी हवाई जहाज उतारे जा सकें। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ और कहता हूँ कि आर्थिक युग में यह बिल एक नए परिवर्तन की शुरुआत करेगा। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

सभापति महोदय, केंद्रीय सड़क निधि संशोधन विधेयक, 2017 इस सदन में आया है। मैं आदरणीय गडकरी जी का आदर करता हूँ। वे एक अच्छा बिल लेकर सदन के सामने आए हैं, जिसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। इसके साथ ही साथ प्रकृति ने इस देश को अपार उपहार दिया है। यह उपहार प्रकृति ने जलमार्गों और कई बड़ी नदियों के रूप में दिया है। प्रकृति ने हमें बड़े-बड़े संसाधन दिए हैं। हम इन संसाधनों का कैसे उपयोग करते हैं और प्रकृति की गोद में हंसते हुए हिन्दुस्तान को आगे बढ़ाने का काम कैसे करते हैं, इसके लिए तरीके बनाना हम सभी का फर्ज और कर्तव्य है।

सभापति महोदय, हम देश की आबादी को वायु मार्ग, सड़क मार्ग और रेल मार्ग से कवर करते हैं। इस माध्यम से हम यात्रा भी करते हैं और अपने माल की ढुलाई भी करते हैं।

लेकिन धीरे-धीरे देश की आबादी बढ़ती जा रही है। हम सड़क मार्ग से जितनी माल ढुलाई करना चाहते हैं, नहीं कर पाते हैं। जितनी आबादी को हम एक जगह से दूसरी जगह यातायात की सुविधा देना चाहते हैं, नहीं दे पाते हैं। रेल से भी नहीं दे पाते हैं और अब तो हवाई जहाज में भी बहुत भीड़ होने लगी है, जिससे परेशानी बढ़ रही है। जलमार्ग बहुत ही सुविधाजनक है और इन सुविधाओं का उपयोग करने के लिए जो बिल आया है, वह बहुत अच्छा है। जलमार्ग के माध्यम से व्यापार भी बढ़ेगा, यातायात की सुविधा भी बढ़ेगी, पर्यावरण की रक्षा होगी और पर्यटन भी विकसित होगा। हम बाँका संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हैं। सुल्तानगंज में गंगा उत्तरायण है, वहाँ से प्रति वषण लाखों कांवाड़िये गंगा जल लेकर हर-हर महादेव करते हुए देवघर बाबा के धाम जाते हैं। मेरी मांग है कि सुल्तानगंज को बंदरगाह का दर्जा दिया जाए। मुंगेर, भागलपुर, साहबगंज से हल्दिया तक के मार्ग को विशेष रूप से आगे बढ़ाने का हम माननीय मंत्री जी से आग्रह करेंगे। इससे वहाँ के लोगों के लिए रोजगार के अवसर पैदा होंगे। सुल्तानगंज में पुल भी बन रहा है, जिसका काम जल्द से जल्द पूरा करने की आवश्यकता है। मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि विद्यापीठ किउल, चांदन-लक्ष्मीपुर से लेकर बेलहर-बाँका तक जोड़ने का काम हो और जमुई-समुलताला-कटोरिया और ढाका मोड़ तक बनाने का काम हो। इसी के साथ मैं इस बिल का सपोर्ट करता हूँ। धन्यवाद

श्री प्रेम सिंह चन्द्रमाजरा (आनंदपुर साहिब) : महोदय, मैं सेंट्रल रोड फण्ड (अमेंडमेंट) बिल, 2017 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय मंत्री जी को इसके लिए बधाई देना चाहता हूँ।

यह सच है कि देश में श्री नितिन गडकरी जी को एक विकास पुरुष और विज्ञानी पुरुष के तौर पर जाना जाता है। यह भी सच है कि सड़क की आवाजाही में, रेलवे की आवाजाही में और हवाई जहाज से आवाजाही में बहुत रश हो चुका है। दुर्घटनाएँ भी बहुत ज्यादा हो रही हैं। गडकरी साहब ने वॉटरवेज के बारे में जो सोचा है, इससे देश में बहुत अच्छा मैसेज गया है। आज यह जो बिल लेकर आए हैं, उसमें इनके विभाग का ही पैसा है, जो 2.5 परसेंट वॉटरवेज के इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए, नेवीगेशन, टर्मिनल और जेटी के लिए मांगा गया है। मैं समझता हूँ कि यह बहुत कम है। अगर और भी मांगें तो उसके लिए भी इनको ना नहीं करना चाहिए क्योंकि यह भी किसी को ना नहीं कहते हैं। मैं बड़े विश्वास और जिम्मेदारी से कहता हूँ कि जिस भी सांसद ने अपने क्षेत्र के लिए कोई भी मांग की है, उसमें सबसे ज्यादा पैसा इनके विभाग का खर्च हुआ है। पिछली कांग्रेस सरकार ने तो पंजाब के साथ बहुत विक्टमाइजेशन किया। लेकिन इन्होंने पिछले चार वषों में पंजाब के लिए जितना किया है, उसके लिए हम इनके आभारी हैं। मैं दो-तीन सुझाव देना चाहता हूँ कि बॉर्डर स्टेट्स के लिए एक परसेंट का टैक्स रखा है। जब टैक्स चलते हैं, हेवी व्हिकल्स चलते हैं तो सड़कें टूट जाती हैं। अगर इसे एक परसेंट से बढ़ाया जाए तो अच्छी बात होगी। इसी तरह से हिल स्टेट्स हैं या सेमी हिल स्टेट्स हैं, मेरे निर्वाचन क्षेत्र श्री आनंदपुर साहब में भी कम पैसा जाता है। इसकी एलोकेशन की जानकारी प्रत्येक सांसद को दी जानी चाहिए क्योंकि कई बार राज्य सरकार उस पैसे को डायवर्ट कर देती है। मेरा अपना तजुर्बा है कि मंत्री जी ने सेंट्रल रोड फण्ड से पैसा दिया।

नई सरकार आ गई, चलता-चलता काम रोक कर पैसा कहीं और ले गए। ऐसे ही मेरे बेटे की कॉन्स्टीट्यूंसी सनौर थी। मैंने सेंट्रल रोड फण्ड से पैसे लिए, काम कर रहा था। सरकार बदल गई तो काम रुकवा दिया। कम से कम जो हमारी डिस्ट्रिक्ट रोड्स कमेटी बनी है, उसमें रोड्स सेफ्टी के लिए और सेंट्रल रोड फण्ड के लिए जो एलोकेशन आया है, उसको बढ़ाना चाहिए। जो प्रदेश ज्यादा डीजल कंज्यूम करते हैं, उनको उसमें ज्यादा शेयर देना चाहिए। मैं समझता हूँ कि वाटरवेज का स्कोप पंजाब में कम है। इनको पैसा लेना चाहिए पर कम से कम जिन प्रदेशों में वाटरवेज नहीं हैं, उनके फण्ड के एलोकेशन पर असर न पड़े। ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए।

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ) : सभापति महोदय, मैं अपनी ओर से व अपनी पार्टी की ओर से केंद्रीय सड़क निधि संशोधन अधिनियम का पूरी तरह से समर्थन करता हूँ और मंत्री जी को शुभकामनाएं देना चाहता हूँ कि आपने बेहतर प्रयास किया है। माननीय मंत्री जी पिछले साढ़े तीन साल से और उससे पहले आपके चुनाव घोषणापत्र से हम लोग सुनते रहे हैं, क्योंकि हमारे नेता डॉ. राम मनोहर लोहिया जी ने आज नहीं, 50-60 के दशक में कहा था कि जब तक देश की नदियों को नहीं जोड़ेंगे तब तक देश के अंदर बहुत सारे जो तमाम संकट हैं, बाढ़, सूखा, यातायात और जल यातायात का भी सवाल है। इन तमाम समस्याओं के समाधान के लिए एक व्यापक योजना की चर्चा आपने अपने चुनाव घोषणापत्र में भी की थी। लेकिन मंत्री जी मुझे अफसोस है कि साढ़े तीन साल के बाद भी उस योजना

पर अभी तक कोई गंभीर प्रयास आपकी और आपकी सरकार की ओर से नहीं हुआ है। यद्यपि यह सच है कि माननीय मंत्री जी ने जिन विभागों में काम किया है, उन पर लोगों को भरोसा है। लेकिन मंत्री जी आपको यह विभाग बहुत पहले ही संभालना था। देर हुई तो हुई, लेकिन कम से कम अब जो बातें आपने चुनाव घोषणापत्र में उस समय कहीं, उन घोषणापत्रों को जरूर पूरा कर दें। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ। जहां जल यातायात का केंद्रीय सड़क निधि के माध्यम से आपने फण्ड लेने की बात की, मैं समझता हूँ कि इस पर पूरा सदन सहमत है। इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूँ कि बहुत सारी समस्याएं आज भी जल यातायात की हैं, नदियों की हैं, सूखा की हैं और बाढ़ की भी हैं। जब तक डॉ. राम मनोहर लोहिया जी की विचारधारा पर चलते हुए नदियों को नहीं जोड़ेंगे, तब तक इसका स्थायी समाधान नहीं हो सकता है। माननीय मंत्री जी, आपने बहुत सारे काम करने का प्रयास किया है। मैं इस बात से इनकार नहीं करता हूँ, लेकिन आप ही के मंत्रालय में बहुत सारे ऐसे काम पड़े हैं, जो पेंडिंग हैं। मैं दूर नहीं जाना चाहता। मैं खुद अपने लोक सभा क्षेत्र बदायुं के लिए बताता हूँ कि हमने एक बदायुं लिफ्ट कैनाल योजना बनाकर भारत सरकार में तीन साल से भेज रखी है। आज तक सेंट्रल वाटर कमीशन के तमाम डायरेक्ट्रेट ने साढ़े तीन साल से आज तक क्लीयरेंस नहीं दिया है। जब साढ़े तीन-तीन साल तक एक-एक योजना रुकी रहेगी तो माननीय मंत्री जी जो सपना आपने देश को दिखाया है, मैं समझता हूँ कि वह सपना, सपना ही रह जाएगा। वह सपना कभी भी हकीकत में परिवर्तित नहीं हो पाएगा। इसलिए इस तरह की योजनाएं चाहे मेरे क्षेत्र की हों या अन्य तमाम क्षेत्रों की हों, हमारे बहुत सारे साथियों ने, बंगाल के साथियों ने और बिहार के साथियों ने चर्चाएं की हैं। मैं इस बात से अपनी सहमती जताते हुए आपसे अपील करूंगा कि ये चर्चाएं और ये आश्वासन केवल आश्वासन तक न रह जाएं। कम से कम आपके कार्यकाल पूरे होने तक, वषेन 2019 तक ये योजनाएं जमीन तक उतरें। मैं समझता हूँ कि आप की भी विश्वसनीयता...(व्यवधान) फिर की बात नहीं, वषेन 2019 तक के जो वादे हैं उनको पूरा कीजिए। ... (व्यवधान) फिर की बाद बात में करेंगे। वषेन 2019 में जनता तय करेगी। फिर के सपने दिखाना बंद कीजिए। पहले जो वषेन 2019 तक की बातें चुनाव घोषणापत्र में की हैं, पहले उन घोषणापत्र की बातों को पूरा करके दिखाइए। मैं अपनी व अपनी पार्टी की ओर से अनुरोध करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI SIRAJUDDIN AJMAL (BARPETA): Respected Sir, thank you very much for giving me the opportunity to speak on the Central Road Fund (Amendment) Bill. I appreciate the Government's initiative in introducing this Bill and I support it.

One of the major amendments in this Bill is the inclusion of inland waterways in the Central Road Fund. The Bill provides that in addition to National Highways, State and rural roads, the Fund will also be used for the development and maintenance of National Waterways, which is a commendable job.

The Bill seeks to decrease the allocation of cess towards the development and maintenance of national highways from 41.5 per cent to 39 per cent and allocating 2.5 per cent to the development and maintenance of waterways.

Sir, I would like to give my comments on this Bill very briefly. I am happy to note that the new Bill will open avenues to address most of the infrastructural facilities required for navigation and also

address the problems of night navigation, ship building and warehousing facilities, which, at present, are major lapses of country's inland waterways.

While supporting the Bill, at this juncture, I would like to bring to the notice of the Government about scope, advantages and problems of Inland Waterways in the State of Assam. Sir, Assam is endowed with a large number of navigable rivers. Out of 111 number of national waterways, Assam alone contributes 14 waterways. All the major rivers including Brahmaputra, Barak, Aai, Beki, Dehing, Dhansiri, Dhikou, Doyang, Gangadhar, Kopili, Lohit, Puthimari and Subansiri have inland waterways in the State. These waterways can be extensively used for ferry and commercial services. Starting from Sadia to Dhubri, the Brahmaputra River alone has thousands of cross river par ghats along the banks. Several thousands of country boats are in service for carrying ferries. This implies that there is an enormous scope of employment as well as investment in organized inland waterways.

Now, I will come to the problems of waterways in Assam. The basic problem that threatened the navigability in Assam is the neglect of maintenance and conservancy of waterways. The waterways in Assam suffer from seasonal fluctuations of water.

Sir, I am speaking about Assam. Lack of training facilities for navigation, ship repairing facilities and absence of modern ships are other major problems. Another drawback of waterways is that it cannot provide door-to-door services and that the speed of service is very slow. Sir, my very personal suggestion is this. The most important measures necessary are to intensify the conservancy, conduct regular survey, construct dry port and improve the workshop.

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri Dushyant Chautala Ji.

SHRI SIRAJUDDIN AJMAL: You gave me three minutes. It is just two minutes. One minute is left. It is suggested that the water transport should obtain modern speedy ships and modern lighting facilities for night navigation so as to enhance its competitive capacity with rail and road transport.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI SIRAJUDDIN AJMAL: Yes, Sir. Inland water transport should be regarded as complementary to rail and road transport.

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : सभापति महोदय, आपने मुझे इस अहम् मुद्दे पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। क्योंकि सड़क, वायु, रेल और जल इस देश के ट्रांसपोर्ट के तंत्रिका तंत्र हैं, अर्थात् नर्वस सिस्टम हैं। आज हम वाटरवेज की बात कर रहे हैं, सरकार कंसोलिडेटेड रोड फंड का 2.5 प्रतिशत वाटरवेज के लिए डाइवर्ट करना चाह रही है, यह एक बहुत अच्छी शुरुआत है, क्योंकि इसकी बहुत जरूरत है। आज हम यदि यूरोप को देखते हैं तो नीदरलैंड जैसे कंट्री के अंदर भी ज्यादा से ज्यादा ट्रांसपोर्टेशन रिवर और कैनाल्स के माध्यम

से होता है। अगर सरकार ऐसा निर्णय ले रही है तो हम उम्मीद रखते हैं कि आने वाले समय में भारत में भी जो ट्रंसपोर्ट होगा, वह ट्रक और सड़कों से ज्यादा रिवर के माध्यम से होगा।

इसमें दो प्रमुख सवाल हैं, पहला सवाल यह है कि क्या आने वाले समय में हमारे देश के अंदर पानी की उपलब्धता इतनी रहेगी? आज हम ब्रह्मपुत्र नदी की बात कर रहे हैं, परंतु चाइना ने उस पर डैम बनाकर कहीं न कहीं पानी रोकने का काम किया है। यह आपके प्रदेश में देखने को मिला, बंगाल में भी देखने को मिला कि वहां पानी की कमी हुई। आज यमुना दिन-प्रतिदिन सूखती जा रही है। क्या सरकार इस फंड से वाटर रिसोर्स डैवलपमेंट की ओर तथा इंटरलिंगेज ऑफ रिवर की ओर भी ध्यान देने का काम करेगी?

महोदय, जब हम रोड फंड की बात करते हैं तो माननीय डिफेंस मिनिस्टर भी यहां मौजूद हैं, आज इस रोड फंड का एक परसेंट हिस्सा हम बॉर्डर रोड्स के डैवलपमेंट के लिए यूज करते हैं। चंदूमाजरा जी ने बड़ा अहम मुद्दा उठाया। हमें इसमें से कम से कम पांच परसेंट पैसे से बॉर्डर रोड्स को डैवलप करना चाहिए, क्योंकि आज अगर आप चाइना को देखें तो वह डोकलाम जैसे इम्पार्टेंट एरिया में मोटी-मोटी सड़कें लेकर आ रहा है। लोक सभा में मंत्रालय द्वारा जवाब दिया गया है, जहां यह क्लियर कट डिफाइन है कि आज भी पैसे और परमीशन की कमी के कारण इंडिया की मेज्योरिटी ऑफ रोड्स, जो बॉर्डर को लिंक करती हैं, उन्हें हम डैवलप नहीं कर पाते हैं।

मैं आपके माध्यम से एक बात कहना चाहता हूँ, क्योंकि मंत्री जी ने अपने शुरूआती भाषण में एक बात कही थी कि आज छह रूपये प्रति लीटर पेट्रोल और डीज़ल में से रोड फण्ड के लिए सैस के नाम पर डायवर्ट किया जाता है। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि अगर इस देश का नागरिक कश्मीर से कन्याकुमारी या कच्छ से कोलकाता जाना चाहे तो कोई एक सड़क ऐसी है, कोई एक ऐसा राष्ट्रीय राजमार्ग है, जिस पर टोल न देना पड़े? आज जब मैं अपने लोक सभा क्षेत्र हिसार से निकालता हूँ तो जगह-जगह टोल टैक्स के बैरियर्स मिलते हैं। एनएचएआई एक्ट के अंदर लिखा गया है कि दस किलोमीटर पर कोई टोल टैक्स नहीं आता है, मगर चार किलोमीटर के अंदर रोड के ऊपर टोल टैक्स लगा दिए जाते हैं। आज शहर से निकालने के लिए टोल टैक्स लगाए जा रहे हैं तो मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन जरूर करूंगा कि जब रोड फण्ड में इतना पैसा है तो कम से कम इस देश के नागरिकों को यह अधिकार दिया जाए कि वे नॉर्थ से साऊथ या ईस्ट टू वेस्ट अगर जाना चाहें तो उनके लिए नॉन टैक्सेबल रोड होनी चाहिए।

माननीय सभापति: अब आप समाप्त करें।

श्री दुएयंत चौटाला: सभापति महोदय, मुझे तीन मिनट का समय मिला था। आप मुझे मेरी पूरी बात तो रखने दीजिए। पता है कि हम छोटे दल हैं, मगर आप इस तरीके से न करें। मैं कोई बाहर का मुद्दा रख रहा हूँ तो जरूर मेरी बात बंद कीजिए।

माननीय सभापति : आपका समय तीन मिनट था, वह समाप्त हो गया है। अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री दुएयंत चौटाला: सभापति महोदय, मैं अंतिम बात कह कर अपनी स्पीच समाप्त करना चाहता हूँ। मंत्री जी, कम से कम हमें एक ऐसा हाईवे देश के नागरिकों को देना चाहिए जो नॉन टैक्सेबल हो, एट लीस्ट यह देश का अधिकार हो। मैं एक निवेदन और करना चाहता हूँ, क्योंकि मैंने सुबह भी यह बात रखी थी कि एक गैज़ेट नोटिफिकेशन लाया गया है, जहां पर सरकार द्वारा ट्रैक्टर को नॉन-एग्रीकल्चर ट्रंसपोर्ट व्हीकल से ट्रंसपोर्ट व्हीकल बनाया जा रहा है। मंत्री जी, अपने जवाब में जरूर इसका उत्तर देने की कोशिश करें कि क्या सरकार इस गैज़ेट को

विदड़ों करेगी, क्योंकि आज अगर इसको हम लागू कर देते हैं तो सरकार द्वारा किसानों के ऊपर नई टैक्स प्रणाली रोड के माध्यम से लगाने का काम किया जाएगा।

श्री हरीशचद्र उर्फ हरीश द्विवेदी (बस्ती) : सभापति महोदय, मैं केंद्रीय सड़क निधि (संशोधन) बिल, 2017 के समर्थन के लिए खड़ा हूँ। मैं सर्वप्रथम माननीय केंद्रीय परिवहन मंत्री जी को धन्यवाद करूंगा कि जब दो साल पहले बस्ती जिले की एक सड़क के उद्घाटन में माननीय मंत्री जी गए थे और हैलिकॉप्टर से लखनऊ से वे जा रहे थे, तब एक नदी उनको दिखाई पड़ी और मंच पर जब मैंने उनका स्वागत किया और उनके बगल में बैठा तो उन्होंने पूछा कि हरीश ये कौन सी नदी है? मैंने कहा कि सर, यह घाघरा नदी है। जवाब में उन्होंने मुझसे कहा कि तुमने इसकी मांग तो नहीं की है, लेकिन मैं इसको राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने का निर्णय लेता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि जो 106 नदियाँ जोड़ी गई हैं, उनमें अयोध्या से ले कर कोलकाता तक जलमार्ग बनाने का निर्णय भारत सरकार ने लिया है, इसलिए माननीय मंत्री जी को मैं बधाई देता हूँ।

सभापति महोदय, पहले पूरे देश में पांच जलमार्ग थे, हमारी सरकार ने 106 जलमार्ग और बनाने का निर्णय लिया है। पहले 4342 किलोमीटर का जलमार्ग था। अब इस समय लगभग 20 हज़ार किलोमीटर से ज्यादा के जलमार्ग हमारी सरकार में पिछले तीन वषों में कुछ तो चालू हुए हैं और कुछ चालू होने वाले हैं। सन् 1986 से लेकर सन् 2014 तक टोटल जलमार्ग तक 1485 करोड़ रुपये खर्च हुए थे। लेकिन पिछले तीन सालों में, जब से हमारी सरकार आई है और माननीय गडकरी जी इस विभाग के मंत्री बने हैं, लगभग नौ सौ करोड़ रुपये जलमार्ग पर हमारी सरकार ने खर्च किए हैं। केवल गंगा नदी पर ही 5400 करोड़ रुपये खर्च करने की योजना है। इलाहबाद से हल्दिया तक जलमार्ग हमारी सरकार ने लगभग बनारस से चालू कर दिया है और इलाहबाद से भी चालू होने वाला है। 16 जलमार्गों की डीपीआर बन कर तैयार है। उस पर भी काम शुरू होने वाला है। बांग्लादेश से नदियों को जोड़ कर ब्रह्मपुत्र के माध्यम से पूर्वी उत्तर प्रदेश और पूर्वोत्तर भारत तक कैसे जलमार्ग की सुविधाएं दी जाएं, इस पर हमारी सरकार आगे काम कर रही है।

महोदय, इस समय लगभग 80 हज़ार 800 करोड़ रुपये सीआरएफ के माध्यम से भारत सरकार के पास आ रहा है। पहले की सरकारों में तमाम ऐसे सीआरएफ के पैसे पड़े रहते थे, जिससे वे खर्च नहीं हो पाते थे और कोई काम नहीं हो पाता था। लेकिन अकेले उत्तर प्रदेश में इस साल सीआरएफ का तीन हज़ार करोड़ रुपये का प्रस्ताव गया है और मेरे जिले में स्वयं माननीय मंत्री जी ने 54 करोड़ रुपये का प्रस्ताव दिया है, जिसका टेंडर होने वाला है। निश्चित रूप से सीआरएफ से 2.5 प्रतिशत पैसा जलमार्ग में खर्च करने की बात हो रही है, वह पैसा जाएगा तो जलमार्ग

का विकास होगा और जलमार्ग का विकास होगा तो हिंदुस्तान का विकास होगा। आज की तारीख में केवल छह प्रतिशत जल मार्ग के माध्यम से घरेलू ढुलाई होती है। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए, आपका समय समाप्त हो गया है।

...(व्यवधान)

श्री हरीशचंद्र उर्फ हरीश द्विवेदी: सभापति महोदय, मैं पार्टी से बोलने वाला अंतिम वक्ता हूँ, कृपया पांच मिनट का समय और दे दीजिए। मैं उत्तर प्रदेश से अकेला बोल रहा हूँ। उत्तर प्रदेश में इलाहाबाद से जलमार्ग बन जायेगा। अयोध्या से बस्ती होते हुए कोलकाता तक जलमार्ग बन जायेगा तो निश्चित रूप से यह बहुत लाभदायक होगा। मैं अपने जिले में भाषण करता हूँ। मैं बस्ती लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूँ, वहाँ पर मैं भाषण करता हूँ। नदियों के किनारे जो जमीनें हैं, उनकी कीमत मिट्टी के भाव के बराबर है यानी कह सकते हैं कि उन्हें कोई खरीदना नहीं चाहता है, वहाँ कोई नहीं जाना चाहता है। मैं लोगों के पास जाता हूँ और उनसे कहता हूँ कि माननीय गडकरी जी ने जिस प्रकार अयोध्या से लेकर कोलकाता तक जलमार्ग बनाया है, वह दिन दूर नहीं, जिस प्रकार शहरों में लोग जमीन खरीदने के लिए परेशान होते हैं, ज्यादा पैसा देते हैं, आने वाले समय में सरयू के किनारे की जमीन महंगी होगी, बिजनेस डेवलप होगा, नौजवानों को रोजगार मिलेगा। निश्चित रूप से मैं कह सकता हूँ कि यह जलमार्ग की जो योजना भारत सरकार ने बनाई है, आने वाले समय में इससे लगभग 1.5 से 2 लाख नौजवानों को अतिरिक्त रोजगार मिलेगा। मैं अपने जिले में लोगों से कहता हूँ कि गडकरी जी के पास जाइये तो ज्यादा सोचकर जाइये, क्योंकि आप माँगेंगे कम, मिलेगा ज्यादा। जैसे मैंने नदी का उदाहरण दिया, हमने सोचा भी नहीं था, लेकिन जलमार्ग हमें मिल गया। बस्ती जिले में माननीय गडकरी जी टांडा से लुम्बिनी की सड़क का शिलान्यास करने गए थे। उसका शिलान्यास हुआ, उसके बाद मैंने कहा कि सर, राम जानकी मार्ग ऐतिहासिक मार्ग है, आप उस मार्ग को राष्ट्रीय महामार्ग घोषित कर दीजिए। उन्होंने घोषित कर दिया। उसकी डीपीआर बन गई, अभी टेंडर होने वाला है। मैं माननीय गडकरी जी से निवेदन करूँगा कि उसका भी शिलान्यास कीजिए। मैं आज यही आपके मंत्रालय में वैभव जी को पत्र देकर आया हूँ। यही निवेदन मैंने किया है। मैं अपनी अन्तिम बात कहकर, अपनी माँग करके अपनी बात समाप्त करता हूँ। हमारा शहर बहुत पिछड़ा हुआ शहर है और यह 150 वर्षों पुराना जिला है। यह ऐतिहासिक जिला है। स्वतंत्रता आन्दोलन में हमारे जिले के लोगों का बहुत बड़ा योगदान है, लेकिन बस्ती का विकास नहीं हो पाया है। मैंने माननीय गडकरी जी से निवेदन किया था कि बस्ती को रिंग रोड दे दीजिए, इन्होंने रिंग रोड दे दी है। उसका सर्वे हो गया है, डीपीआर बन गई है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि हमारे बस्ती की रिंग रोड का शिलान्यास आप कर देंगे तो निश्चित रूप से बस्ती की जनता आपका आभार व्यक्त करेगी। मैं पुनः इस बिल का समर्थन करते हुए आपका आभार व्यक्त करता हूँ, माननीय प्रधानमंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : महोदय, आपने मुझे केन्द्रीय सड़क निधि (संशोधन) विधेयक, 2017 पर चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

इस विधेयक के माध्यम से केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 में संशोधन कर इसमें प्राप्त उपकर 2.5 प्रतिशत राष्ट्रीय जलमार्गों के विकास और रख-रखाव के लिए उपलब्ध होगा, यह बहुत अच्छा कदम है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ और इसका स्वागत भी करता हूँ। राष्ट्रीय जलमार्गों की स्वीकृति संख्या अब

111 हो गई है। इसमें एक प्रमुख जलमार्ग बिहार में गंगा नदी में पटना से इलाहाबाद है। यहाँ कई वषों से कार्य चल रहा है, लेकिन अभी तक जलमार्ग चालू नहीं हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि गंगा नदी में जो गाद है, उसकी सफाई होनी चाहिए। गंगा नदी के जल प्रवाह में जो अड़चन आ रही है, उसमें ऊँचाई का जो कटाव नहीं हो रहा है, यह उसका भी प्रभाव है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि गाद की भी सफाई होनी चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि पाँच राष्ट्रीय जलमार्ग में फरक्का-पटना और पटना-इलाहाबाद तकरीबन 1,629 किलोमीटर हैं, इसको जल्दी से जल्दी पूरा करवाने के लिए आग्रह करूँगा। इससे बिहार को काफी लाभ मिलेगा। इससे रोजगार के अवसर पैदा होंगे, वहीं माल के आवागमन के लिए भी यह काफी सस्ता रहेगा। गंगा की अविरलता को भी ध्यान रखने की जरूरत है। मैं माननीय मंत्री जी से विशेष रूप से एन.एच. 31, जो बिहार शरीफ टू अम्बेडकर चौक है, उस पर फ्लाई ओवर के लिए अनुरोध करूँगा। मैंने पहले भी इसके लिए माननीय मंत्री जी से आग्रह किया है। माननीय मंत्री जी भी यहाँ बैठे हैं, यह उनका भी क्षेत्र है, मैं एन.एच. 31 का सवाल रख रहा हूँ। बिहार शरीफ में जब तक फ्लाई ओवर नहीं बनेगा, तब तक बिहार और झारखंड एक नहीं होंगे। वहाँ गड्डे हैं। माननीय मंत्री जी को भी इसके लिए सुनना पड़ता है और मुझे भी सुनना पड़ता है। मैं समझता हूँ कि रांची से लेकर पटना तक इसे किया जाये। मेरा एक और अनुरोध है कि बिहार शरीफ रेलवे क्रॉसिंग, जो एन.एच. 82 है, उस पर आरओबी ब्रिज की जरूरत है। मैं माननीय मंत्री जी से यह माँग करके अपनी बात समाप्त करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : महोदय, God is guided by nature and nature is guided by God. प्रकृति को बैलेंस किए बगैर कुछ नहीं हो सकता है, चाहे वह सभ्यता हो, संस्कृति हो, वह प्रकृति से ही बसती है।

महोदय, मेरा मंत्री महोदय से कहना है कि आप कर्मयोगी हैं। अब तो बी.जे.पी. के सांसद तय करेंगे मां और मौसी को। मां से बढ़ कर मौसी होती है। मेरे लिए आप मां और मौसी दोनों तरह से दिखते हैं और सब आपका सम्मान करते हैं। आपका सम्मान है, बाहर भी और भीतर भी। देश के 130 करोड़ लोगों के लिए आप सम्माननीय हैं। कर्मयोगी क्या होता है, यह आप ने दिखा दिया है।

मेरे तीन-चार प्वायंट्स हैं। मेडिकल सेफ्टी के लिए आपके इस बिल में कुछ नहीं है। नदी और रोड पर जो मेडिकल सेफ्टी है, यह बहुत आवश्यक है। यह मेरा पहला प्वायंट है। मेरा दूसरा प्वायंट है - नेशनल सिक्यूरिटी। मेरा तीसरा प्वायंट है - सेफ्टी। मेरा चौथा प्वायंट है - प्रदूषण। स्वच्छता के बारे में देश के प्रधान मंत्री जी बोलते हैं,

लेकिन स्वच्छता के बारे में हिन्दुस्तान की स्थिति यह है कि जब तक आप शैक्षणिक और आर्थिक रूप से जीवन का स्तर नहीं बढ़ाएंगे और सिविक सेंस डेवलप नहीं होगा, तब तक कुछ नहीं होगा।

आप बहुत मजबूत कानून लाते हैं। आप अभी भी सुरक्षा पर बहुत बेहतर कानून लाए हैं, लेकिन उसको इम्प्लीमेंट कौन करेगा? इसको इम्प्लीमेंट करने वाले लोग नहीं हैं। मेरा आपसे आग्रह है कि इसका इम्प्लीमेंटेशन आवश्यक है।

महोदय, आप नदी की मिट्टी को बहुत नीचे तक नहीं ले जा सकते हैं। यदि आप नदी के भीतरी तल को निकालेंगे तो नदी के भीतर जो जीव बचे हैं, वे भी समाप्त हो जाएंगे। नदी के पानी को बैलेंस करने की आवश्यकता है।

एक तो हिन्दुस्तान में पूरा-का-पूरा पानी आर्सेनिकयुक्त, आयरनयुक्त और खारा है। पूरी दुनिया में पानी की स्थिति बहुत ज्यादा खतरनाक है। वाटर के लिए थर्ड वर्ल्ड वार की स्थिति हो सकती है। वाटर के लिए हिन्दुस्तान को आप जैसे कर्मयोगी मिले हैं।

मेरे यहां बिहार में सबसे ज्यादा आर्सेनिक और आयरनयुक्त पानी है। मेरे यहां कोसी नदी है। कोसी जलमार्ग बहुत महत्वपूर्ण है। इसके बारे में मैं आपसे कई बार मिला हूं। रंजीत रंजन जी भी आपसे मिलकर यह बात कह चुकी हैं। मेरे यहां महानंदा, भूतही बलान, गंडक, नारायणी, सोन नदी है। हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा, 11 नदियां मेरे क्षेत्र में हैं। उसके बाद भी उनका अभी तक कहीं से जुड़ाव नहीं है। गंगा नदी से भी लगाव नहीं रखा गया। महानंदा नदी की भी स्थिति अच्छी नहीं है। हम गंडक और सोन को कैसे जोड़ें?

दुनिया की सबसे बड़ी आर्थिक आज़ादी का साम्राज्य मगध साम्राज्य को कहा जाता था और आज वह मगध वाटर के चलते समाप्त हो रहा है। झारखण्ड और मगध के इतिहास को चेंज करने के लिए नदियों को आपस में जोड़ना और उन नदियों को हाई डैम से जोड़ना बहुत आवश्यक है। अन्य बातें तो मैं आपसे मिलकर भी कर लेता हूं।...(व्यवधान)

श्री कामाख्या प्रसाद तासा (जोरहाट) : ऑनरेबल चेयरमैन सर, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं सेन्ट्रल रोड फण्ड्स (अमेंडमेंट) बिल, 2017 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। सभी माननीय सदस्यों ने इस विषय पर बोला है। मैं खुश हूं और मैं नितिन गडकरी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। हमारे प्राइम मिनिस्टर ऑनरेबल मोदी जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं, जिन्होंने 'लुक ईस्ट' पॉलिसी को 'एक्ट ईस्ट' पॉलिसी में बदलने का काम किया। हम लोगों ने देखा है कि जब सरकार ने फोर-लेन का काम किया था, तब असम में और नॉर्थ-ईस्ट में फोर-लेन का काम पूरा बंद हो गया था। जब नितिन जी मिनिस्टर बने और प्राइम मिनिस्टर ने 'एक्ट ईस्ट' की बात कही, तब से मेरी कंस्टीट्युन्सी से पूरे असम में फोर-लेन का रास्ता खुल गया। मैं खुश हूं कि आप इसे कर रहे हैं। अभी उस पर काम शुरू है।

दूसरी बात जलमार्ग की है। इतने दिनों से ब्रह्मपुत्र नदी में नेशनल वाटरवेज-2 की स्वीकृति थी, पर उसमें कुछ भी नहीं हुआ था। नितिन जी के आने के बाद उन्होंने पांडू पोर्ट में रो-रो स्कीम का उद्घाटन किया और वहां पर उन्होंने उसका काम भी किया।

ऑनरेबल चेयरमैन सर, जब ऑनरेबल प्राइम मिनिस्टर ने 'एक्ट ईस्ट' की बात कही तो हम लोगों ने देखा कि हमारे ऑनरेबल नितिन जी ने बारह नदियों को जोड़ा है। एक है ब्रह्मपुत्र और दूसरी है बराक नदी। सबसे लम्बी रिवर वैली बराक नदी में है। इसी तरह, बारह नदियों को उन्होंने जोड़ा है और वे नेशनल वाटरवेज में उन्हें बदलने के लिए बहुत काम करेंगे।

ऑनरेबल चेयरमैन सर, अभी हमारे ऑनरेबल एम.पीज़. ने इस विषय पर बोला है। किसी को पता नहीं है, लेकिन नॉर्थ-ईस्ट को बदलने के लिए ऑनरेबल नितिन जी ने जो भूमिका निभाई है, इसके लिए मैं उन्हें बधाई और धन्यवाद देता हूँ।

मेरा धन्यवाद भी है कि हमारे निर्वाचन क्षेत्र में जो सबसे बड़ा रोड है, उसको नेशनल हाइवे में बदल दिया गया है, जिसको दोदोआरी बोला जाता है, वह अहोम किंगडम्स के समय का था। इसके लिए भी हम लोगों ने रिक्वेस्ट किया था और वह काम हो गया है। जो नेशनल हाइवे इंटर-स्टेट लिंकिंग हाइवे हैं, उन सभी को नेशनल हाइवे बनाया है। मैं मंत्री महोदय से रिक्वेस्ट करता हूँ कि डी.पी.आर. जल्दी से जल्दी प्रस्तुत करके इसको बनाना चाहिए। वहाँ पहले पाँच ब्रिज़ेज़ थे, फिर भी उन्होंने वहाँ तीन अन्य ब्रिज़ को डिक्लेयर किया है।

माननीय सभापति महोदय, मैं केवल एक मिनट ही बोलूँगा। जो नेशनल वाटर हाइवेज़ बनाया गया है, उनको जल्दी से जल्दी ड्रेज़िंग करके उसमें शिप चलाया जाए और पोर्ट्स का भी निर्माण किया जाए। अब, मैं इन्हीं बातों का रिक्वेस्ट करते हुए माननीय श्री नितिन जी का धन्यवाद करता हूँ।

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे (कल्याण) : धन्यवाद, चेयरमैन सर। सबसे पहले तो मैं श्री गडकरी जी का बहुत-बहुत धन्यवाद व्यक्त करता हूँ कि इस सी.आर.एफ. के माध्यम से उन्होंने इस वॉटर वेज़ को फंड करने का जो निर्णय लिया है, वह बहुत ही काबिले तारीफ है। अभी 111 वॉटरवेज़ इस देश में हैं, उनमें से एक वॉटरवेज़ मेरे लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में है।

श्री नितिन गडकरी : उसके लिए हमने पाँच सौ करोड़ रुपये की घोषणा कर दी है।

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे: सर, मैं उसी बात को बता रहा हूँ कि जो मुम्बई से मेरे क्षेत्र को जोड़ता है, वह कल्याण-थाणे(वसई), कल्याण-थाणे(मुम्बई) और कल्याण- थाणे (नवी मुम्बई) वॉटरवेज़ है। यह जो वॉटरवेज़ है, उसके लिए हजार करोड़ रुपये का टोटल प्रोजेक्ट है, उसमें से पाँच सौ करोड़ रुपये केंद्र शासन व श्री गडकरी जी के माध्यम से हमें मिला है। इस पाँच सौ करोड़ रुपये की जो घोषणा आपने की है, उसको तो आपने अप्रूव दी है, लेकिन काम जल्द से जल्द शुरू हो जाए, म्युनिसिपल कारपोरेशन के माध्यम से उसका सर्वे वगैरह शुरू है। अभी श्री गडकरी जी ने सब के सामने कहा है कि पाँच सौ करोड़ रुपये हमने दिए हैं, तो मैं चाहता हूँ कि इसका काम भी जल्दी शुरू हो जाए। मुझे लगता है कि अगले चुनाव के पहले उस वॉटरवेज़ में रो-रो पैसेंज़र सर्विस शुरू हो जाएगी। मैं फिर से एक बार श्री गडकरी जी का बहुत-बहुत धन्यवाद व्यक्त करता हूँ।

इस माध्यम से मैं एक सुझाव श्री गडकरी जी को करना चाहूँगा कि जो महाराष्ट्र गवर्नमेंट टोल पॉलिसी है, उसके आधार पर 35 किलोमीटर के बीच में दो टोल जंक्शंस होने चाहिए, लेकिन हमारा जो मुम्बई शहर है, उस मुम्बई शहर में इंटी प्वाइंट है। वहाँ पर दो किलोमीटर के बीच में दो टोल प्लाजा हैं। मुझे यहाँ एक सुझाव करना है

कि जब हम गाड़ी खरीदते हैं, प्रतिवर्ष 1.5 करोड़ नई गाड़ियों का रजिस्ट्रेशन होता है। जब हम गाड़ी खरीदते हैं, उस समय ही जो टोल की रकम है, उसको ले लें। पूरे भारत में 1.5 करोड़ नई कार रजिस्टर्ड हैं। जब लोग गाड़ी खरीदते हैं, अगर हम एक ही बार में उनसे टोल की रकम ले लेंगे और जो-जो स्टेट गवर्नमेंट्स हैं, उनको दे देंगे, तो मुझे लगता है कि जो टोल प्लाजा की समस्या है जिसके कारण मनी, मैन पावर, ट्रैफिक, पलूशन आदि की जो समस्या हैं, इन सभी समस्याओं का समाधान हो सकता है।

मैं एक बार फिर से श्री गडकरी जी का तहे दिल से धन्यवाद व्यक्त करता हूँ और मेरी पार्टी शिव सेना की तरफ से इस बिल का पूरा समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI VARA PRASAD RAO VELAGAPALLI (TIRUPATI): Mr. Chairman, Sir, thank you.

I honestly congratulate the hon. Minister for his sustained efforts to develop the waterways. I chose to speak now because the Buckingham Canal coastal corridor that has been allotted to us is delayed by more than three and a half years. In the coastal area that the Tirupati constituency has, there is no other economic activity except this waterway. So, we request the hon. Minister to implement it as soon as possible.

We have got another very big lake called the Pulicat Lake. But for this Buckingham Canal there is no other way to develop that Pulicat Lake. So, we request that it should be done as soon as possible.

The third most important point is Andhra Pradesh has got a very prestigious organisation called the Dredging Corporation of India which is very close to the waterways. There is a strong rumour in Visakhapatnam that the Dredging Corporation is likely to be closed fast and they are holding a relay fast. Since we have got only one important public sector Corporation in Andhra Pradesh in Visakhapatnam, that should be saved and by that nearly 1,800 employees of that Corporation could also be saved.

श्री बिऐणु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह): माननीय सभापति जी, मैं बोलने वाला नहीं था, बंगाल के तृणमूल कांग्रेस के सदस्य अपनी बात बोलते हुए कहते हैं कि मोदी जी सपना दिखाते हैं। मैं बंगाल की तृणमूल कांग्रेस और सीपीएम कांग्रेस पार्टी से अनुरोध करता हूँ कि सपना नहीं हकीकत देखनी है तो अंडमान निकोबार आ जाओ।...(व्यवधान) बॉम्बे मेरिन ड्राइव का नाम सुना होगा। अंडमान मेरिन ड्राइव का काम शुरू हो गया है। नितिन गडकरी जी गडकरी जी नहीं है, विश्वकर्मा जी हैं, यह ... * के कान में जरा भर दो। उनके कान में भर दो।...(व्यवधान)

श्री इंदरिस अली: यह क्या बोल रहे हैं?

माननीय सभापति : आप बैठिए।

...(व्यवधान)

श्री बिऐणु पद राय : अंडमान-निकोबार द्वीपसमूह को 10,000 करोड़ रुपए मिले। ...(व्यवधान) अंडमान-निकोबार द्वीपसमूह में नेशनल हाईवे का एक हाईवे था, अब सात हाईवे बन गए हैं। सीआरएफ फंड का नाम सुना था, फंड में अंडमान आया नहीं था। बिल का सबसे बड़ा फायदा अंडमान निकोबार द्वीपसमूह में क्या होगा, बंगाल को भी होगा।...(व्यवधान) बंगाल में मेरिन इंजीनियरिंग कॉलेज है लेकिन नौकरी अंडमान-निकोबार में आकर करते हैं। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति: आप बैठिए। यह रिकार्ड में नहीं जाएगा।

...(व्यवधान) *

श्री बिऐणु पद राय : इससे सबसे बड़ी चीज यह होगी कि प्राइवेट सैक्टर, शिपिंग सैक्टर, वाटर सैक्टर में प्राइवेट इन्वेस्टमेंट आएगी।...(व्यवधान) हजारों-लाखों आदमियों को रोजगार मिलेगा, काम मिलेगा। यह बिल में है। ... (व्यवधान) अंडमान-निकोबार द्वीपसमूह में टर्मिनल बिल्डिंग भी बनेगी। मैं आग्रह करता हूं कि पूरी कम्युनिस्ट पार्टी, बंगाल की सीपीएम पार्टी एक बार अंडमान में अपनी आंख खोलकर देखे। ... (व्यवधान)

I would request the hon. Minister to kindly call those employees for negotiation so that he can save the Dredging Corporation of India. Thank you.... (Interruptions)

माननीय सभापति : आप बैठिए। ऑब्जेक्शनल होगा तो निकाल देंगे।

...(व्यवधान)

श्री गजानन कीर्तिकर (मुम्बई उत्तर-पश्चिम): माननीय सभापति जी, आपने मुझ केद्रीय सड़क निधि (संशोधन) विधेयक, 2017 पर बोलने के लिए अनुमति प्रदान की, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। मैं माननीय केंद्रीय मंत्री नितिन गडकरी जी का धन्यवाद व्यक्त करता हूं जिन्होंने संशोधन विधेयक के कारण संशोधनात्मक बातें सदन में कहने का मौका दिया।

इस बिल से बड़ी मात्रा में फंड उपलब्ध होने वाला है, जिसका विविध कार्यों के लिए उपयोग करने का प्रस्ताव है, जैसे प्रवासी जल वाहन हेतु, माल वाहन हेतु, नए बंदरगाहों का निर्माण आदि। ऐसा देखा गया है कि महाराष्ट्र राज्य के 720 किलोमीटर सागर किनारे की तरफ पूर्व सरकार ने विशेषे ध्यान नहीं दिया था।

17.13 hours

(Dr. Ratna De (Nag) in the Chair)

राज्य और केंद्र में यूपीए सरकार रहने के कारण और मंत्री जी महाराष्ट्र से होने के कारण मैं आपसे अधिक अपेक्षा करता हूँ। वरसोवा, जूहू खार डांडा आदि समुद्री किनारे मेरे संसदीय क्षेत्र से जुड़े हुए हैं। वरसोवा, अंधेरी पश्चिम मुम्बई में 25 वएन से करीब 200-250 मछली पकड़ने वाली नौकाएं रुकती थीं। वरसोवा बंदरगाह में जल में मलबा इकट्ठा होने के कारण वर्तमान स्थिति में केवल 40-50 मछली पकड़ने वाली नौकाएं रुक सकती हैं।

HON. CHAIRPERSON : Please conclude quickly.

SHRI GAJANAN KIRTIKAR: Madam, I seek your indulgence because I am from the constituency where the Versova Creek is situated. There is a lot of silt in the Creek and that has to be cleared. For this purpose, a large fund allocation is required. Nobody has paid attention to this for the last 10 years. So, I am requesting the Minister to allocate enough money for this work. I have already written to the Government on this matter. That is why I am taking this opportunity to raise this issue, with your permission.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude quickly.

SHRI GAJANAN KIRTIKAR: I will conclude within a minute. 200 मछली मारने वाले आर्थिक नुकसान सह रहे हैं। मलबे की सफाई होने से 200-300 नौकाएं ठहरने का स्थान बन सकता है। इसके लिए महाराष्ट्र मेरिन ड्राइव बोर्ड ने करीब 38.61 करोड़ रुपये की मांग मंत्रालय से की है।

मेरी आपसे विनती है कि उपरोक्त निधि सागरमाला योजना के द्वारा तत्काल मंजूर करने की कृपा करें। वरसोवा सागरी किनारे की भौगोलिक स्थिति को देखते हुए यहां पर आधुनिक सुविधायुक्त बंदरगाह का निर्माण किया जाये। ... (व्यवधान) मैंने यह बात जब महाराष्ट्र सरकार के ध्यान में लायी, तब उन्होंने इस पर गौर किया और करीब साढ़े तीन सौ करोड़ रुपये की निधि प्रस्तावित की गयी। ... (व्यवधान)

मेरी केंद्र से एक मांग है कि यह फंड सागरमाला से उपलब्ध किया जाये। गोवा जल मार्ग, मुम्बई ... (व्यवधान)

सभापति महोदया, मैं अंतिम प्वाइंट बोलकर अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। ... (व्यवधान) देश का सबसे बड़ा बंदरगाह है। ... (व्यवधान) गरीब किसानों की जमीन दी गयी, जिसके कारण उन लोगों को ... (व्यवधान)

SHRI IDRIS ALI (BASIRHAT): Madam, I am grateful to you. My first prayer is this. We should respect everyone. I have great respect for our hon. Minister, Nitin Gadkari ji. But my learned friend, who is from Malda, West Bengal, a BJP leader, should withdraw his statement. He said something against Mamata Banerjee, the hon. Chief Minister of West Bengal. Does he know that she is a symbol of development? जब तक सूरज-चांद रहेगा, तब तक ममता जी का नाम रहेगा। ... (व्यवधान) यह आप सुन लीजिए। ... (व्यवधान) आप खामोश रहिए। ... (व्यवधान) आपके ऊपर मर्डर केस है। ... (व्यवधान) मैं बाद में बोलूंगा। ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Mr. Idris Ali, please address the Chair. Please conclude as quickly as possible.

... (Interruptions)

SHRI IDRIS ALI : Madam, he is disturbing me. What is this? My request to the hon. Minister is this. मेरे एरिया में एक नैशनल हाईवे है, जिस पर काफी ट्रैफिक चलता है। वह नैशनल हाईवे इमीडिएट रिपेयर होना चाहिए। Its condition is very bad in some areas in West Bengal.

My second request to the hon. Minister is that in my area, the Basirhat Constituency, there is a Dulduli river. Hon. Minister, Sir, please note that most of the persons belong to the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. They are *Adivasis*. They are poor people.

मेरी आपसे विनती है कि डुलडुली नदी में ब्रिज होना चाहिए। This is my humble prayer.

दूसरा, पहले बजट में पास हुआ कि मेरे बसीरहाट एरिया में एक ब्रिज होना चाहिए, लेकिन आज तक वह नहीं हुआ। That has already been passed but till today nothing has been done. Therefore, I request the hon. Minister to do the needful about that bridge.

अंत में, मैं एक बात बोलकर अपनी बात समाप्त करूंगा। ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please put your demand only.

SHRI IDRIS ALI: Madam, we are facing problems. Everybody is facing problem. जहां टोल टैक्स लिया जाता है, एमपीज़ से टोल टैक्स नहीं लिया जाता, लेकिन जब हम टोल बूथ पर जाकर अपना कार्ड दिखाते हैं, तो वे कभी इनसे पूछते हैं और कभी उनसे पूछते हैं। हमें वहां से जाने में पांच मिनट लग जाते हैं। What is this? हमें जल्दी जाना होता है। We will be grateful to you, Madam. I am deeply obliged to you. Thank you.

SHRIMATI P.K. SHREEMATHI TEACHER (KANNUR): Thank you, Madam Chairperson. First of all, I would humbly request the hon. Member to withdraw his comment against CPM.

Another request to the hon. Minister is this. While supporting the Bill, I would request him to give maximum help to Kerala for all these projects.

HON. CHAIRPERSON : Madam, please listen to me. The Chair has already announced that it will be expunged.

Hon. Minister.

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री, पोत परिवहन मंत्री तथा जल संसाधन मंत्री, नदी विकास और गंगा संरक्षण मंत्री (श्री नितिन गडकरी) : महोदया, मैं सभी सम्मानीय सदस्यों को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने यूनानिमसली इस बिल का समर्थन किया। मैं यह मानता हूं कि यह काम इतना आसान नहीं था, क्योंकि इस काम

को करते समय अनेक प्रकार की अड़चनें सरकार के सामने आई हैं और स्वाभाविक रूप से इसे करने के लिए बहुत पैसे की भी आवश्यकता है। वैसे मेरे पास अनेक डिपार्टमेंट्स की जिम्मेदारी है, लेकिन मैं अभी केवल इनलैण्ड वाटरवेज के बारे में ही जवाब दूंगा। मैं यह बात जिम्मेदारी से इस सभागृह में बता देना चाहता हूँ कि मैं कोई सपने नहीं दिखाना चाहता हूँ। सपने दिखाते हुए नेता लोगों को अच्छे लगते हैं, लेकिन अगर दिखाए हुए सपने पूरे नहीं होते हैं तो उन नेताओं को जनता पूरी तरह से समाप्त कर देती है, यह इस देश का इतिहास है। जो लोग सपने दिखाते हैं और दिखाए हुए सपने को पूरा करके दिखाते हैं, उन्हीं को जनता याद करती है। मैं सौगत राय जी की बातों का जवाब देना चाहूंगा। सौगत राय जी, अच्छा हुआ आप आए।

प्रो. सौगत राय (दमदम): मैं आपकी बात सुनने के लिए आया हूँ।

श्री नितिन गडकरी : महोदया, मैं बताना चाहता हूँ कि जो बातें मैंने कहीं और जो बातें नहीं हुई होंगी, अगर एक भी ऐसी बात आप मुझे बता देंगे तो मैं आपसे हाथ जोड़कर क्षमा मांगूंगा, क्योंकि मैं गलत वायदे नहीं करूंगा। आपने बंगाल में हल्दिया पोर्ट की ड्रेजिंग की बात कही, उस पर 450 करोड़ रुपये खर्च होते थे। हमने आस्ट्रेलिया और आईआईटी, चेन्नई को इनवाल्व किया, उस चैनल को हमने अच्छा बनाया। उसमें पहले जहां साल में 450 करोड़ रुपये खर्च होते हैं, अब साल में 250 करोड़ रुपये बचने लगे और केवल 200 करोड़ रुपये में हल्दिया पोर्ट की ड्रेजिंग हो रही है। हमने उस चैनल को चालू कर दिया है।

मैं आज रोड के बारे में नहीं बोलूंगा, लेकिन मेरी आपसे प्रार्थना है कि एक बार रोड के बारे में चर्चा इस सभागृह में होने दीजिए और एक-एक रोडवाइज सवाल पूछिए। मैं आपको बताना चाहूंगा कि जब मैं इस विभाग का मंत्री बना तो लगभग दो किलोमीटर रोड प्रतिदिन बन रही थी और आज हमारा इस साल का औसत 28 किलोमीटर रोड प्रतिदिन है। मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ कि जब अगला साल पूरा होगा तो यह औसत 40 किलोमीटर प्रतिदिन होगा।

आपने पूछा कि सागरमाला प्रोजेक्ट कहां गया, सागरमाला का क्या हुआ? हमारे पास 12 मेजर पोर्ट्स हैं। सागरमाला पोर्ट-लेड डेवलपमेंट के साथ जुड़ा हुआ है। इसमें चार लाख करोड़ रुपये पोर्ट-रेल कनेक्टिविटी, पोर्ट - रोड कनेक्टिविटी, मॉडर्नाइजेशन एंड मैकेनाइजेशन ऑफ पोर्ट्स के लिए है। सौगत राय जी को मैं बताना चाहता हूँ कि आज इसमें एक लाख 80 हजार करोड़ रुपये के काम अवार्ड हो चुके हैं, यह बात मैं जिम्मेदारी के साथ सभागृह में बता रहा हूँ। जो बाकी 12 लाख करोड़ रुपये हैं, मुंबई के माननीय सांसद यहां बैठे हुए हैं, उसमें 14 इंडस्ट्रियल क्लस्टर हैं और दो इकोनोमिक जोन्स हैं। यह आज का विषय नहीं है, लेकिन यहां मुंबई के माननीय सांसद बैठे हैं, मैं उनको बताना चाहता हूँ कि जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट में जो स्पेशल इकोनोमिक जोन है, उसमें अभी कुछ दिन पहले ताईवान की एक कंपनी आई, मैंने उसे कहा कि एफिडेविट कराकर दो। उन्होंने कहा कि छः हजार करोड़ रुपये की इनवेस्टमेंट दो साल करेंगे और चालीस हजार युवाओं को रोजगार देंगे। मैं यह बात आपके सामने कह रहा हूँ एक पोर्ट में साठ हजार करोड़ रुपये की इनवेस्टमेंट दो साल के अंदर होगी और महाराष्ट्र के सवा लाख मराठी युवाओं को वहां रोजगार मिलेगा। ऐसा इंडस्ट्रियल क्लस्टर कांडला में बन रहा है, सब जगह हो रहा है। आप सीनियर मेंबर हैं। आप हमारे डिपार्टमेंट के बारे में एक चर्चा यहां कराइए, मैं पोर्ट और सागरमाला प्रोजेक्ट के बारे में आपको बताऊंगा।

आपने भारतमाला प्रोजेक्ट की बात कही। भारतमाला फर्स्ट फेज में साढ़े सात लाख करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। अब साढ़े सात लाख करोड़ रुपये में से सोलह हजार करोड़ रुपये के डी.पी.आर. पूरे हुए हैं।

हमारे अंडमान निकोबार के माननीय सदस्य बोल रहे थे, केवल इनके एक निर्वाचन क्षेत्र में मैंने 10000 करोड़ रुपये के काम मंजूर करके शुरू कर दिये हैं। केवल घोषणा नहीं की है। आपके मार्फत मैं माननीय सभा के सदस्यों को बताऊंगा क्योंकि कुछ काम ऐसे हैं जिनमें एनवॉयरनमेंट फॉरेस्ट की अड़चनें आती है। किसी में लैंड एक्वीजिशन की समस्या आती है, कोई पी.आई.एल. डालता है, कोई स्टे लगाता है, कोई डिस्प्यूट खड़ा हो जाता है। इस तरह से कुछ कामों में अड़चनें भी आती हैं। मेरा काम आपको और उनको बुलाकर उन समस्याओं का समाधान करना है। अड़चनें आती हैं और अड़चनें अभी भी हैं, लेकिन मैं हर समय अपने अधिकारियों को कहता हूँ कि जब कोई एम.पी. हमारे पास आता है तो उसको फोकट में तकलीफ नहीं है और वह पांचवीं मंजिल पर फोकट में चढ़ने के लिए नहीं आता है। वह अपना पेट्रोल-डीजल फोकट में नहीं पूंक रहा है। 12-15 लाख लोगों द्वारा चुना हुआ वह लोक प्रतिनिधि मेरे यहां इसलिए आता है कि लोग उसके पास अपनी तकलीफें लेकर जाते हैं तो वह तकलीफें बताने के लिए मेरे पास आता है। इसलिए उसको टरकाने की कोशिश मत करो, उसके काम को समझो। उसका काम आपको करना होगा, मुझे भी करना होगा। यह मेरी जिम्मेदारी है और इसलिए आप मेहरबानी करके, चूंकि आप बहुत सीनियर हैं, सौगत राय जी, आपने गंगा की बात भी कही, मेरे पास सारे जवाब हैं। केवल गंगा में 5400 करोड़ रुपये के काम मंजूर हुए। इस विषय पर आप चर्चा कराइए।

वाराणसी, हल्दिया, साहिबगंज, तीनों जगह मल्टी मोडल का काम शुरू हुआ है। गंगा में 1700 करोड़ रुपये का 5 साल का ड्रेजिंग कांट्रैक्ट दिया है। हल्दिया से पटना तक जैसे एयर ट्रेफिक कंट्रोल होता है, वैसे ही रिवर ट्रेफिक कंट्रोल सिस्टम इलेक्ट्रॉनिक इनाॅगरेट हो गया है। आपके कोलकाता का हल्दिया डॉक बंद पड़ा था। उस हल्दिया डॉक के लिए मैंने कोचिंग शिपयार्ड को लगाया है। वह काम शुरू हो गया है।

आपको पता होगा कि हमने मारुति की गाड़ियाँ वाराणसी से नॉर्थ-ईस्ट और बंगाल भेज दीं। अभी 15 दिन पहले 150 सीटों की दो बैचेज ट्रक की अशोक लीलैंड की गाड़ियां चेन्नई से निकलकर बंगलादेश चली गईं। आपके बंगाल के सागर से आगे ब्रहमपुत्र तक और ब्रहमपुत्र से म्यांमार तक जाने का हमारा प्लान है। बराक नदी में ड्रेजिंग शुरू हुई। ब्रहमपुत्र में शुरू हुई और इतना ही नहीं, यह काम कठिन है। यह आसान काम नहीं है।

आपने बकिंघम केनाल की बात की है। पहले चरण का काम शुरू हो गया है, वह काम हमने अवार्ड कर दिया है। उसके बाद बाकी काम करने के लिए कहीं पर तो केनाल ही गायब हो गया। उसके ऊपर घर बन गये। हमें एनक्रोचमेंट हटाना पड़ेगा। पेड़ लग गये हैं। फिर फॉरेस्ट डिपार्टमेंट की परमिशन लेनी पड़ेगी। पहली बात यह सच है कि करीब दस ऐसे वॉटरवेज हैं जिनका हमने लगभग टेंडर निकाल दिया है। काम शुरू कर दिया है, जिसकी लिस्ट मैं आपको बता सकता हूँ, पर मैं इसमें आपका समय नहीं लूंगा। लेकिन मैं आपको यह कहूंगा कि एक बार आप इस पर चर्चा करिए। इसमें लोगों का यह सोचना सही है कि पानी नहीं है तो कैसे वॉटरवेज चलेंगे?

मैं अभी रिवर कनेक्टिविटी का मंत्री बना। इस देश में पानी की कमी नहीं है। 3000 टी.एम.सी. गोदावरी का पानी समुद्र में जा रहा है। जो पोलावरम की बात आपने कही, मैं वह पूरा करूंगा। मैं आंध्र प्रदेश की जनता को कहना चाहता हूँ कि यह 60000 करोड़ का इरीगेशन प्रोजेक्ट 2022 समाप्त होने से पहले मैं पूरा कर दूंगा। मैं खुद 23 तारीख को पोलावरम आ रहा हूँ। मैं खुद उसको चैक कर रहा हूँ। भारत सरकार ने वादा किया है, पूरा होगा। 3000 टी.एम.सी. गोदावरी का पानी समुद्र में जा रहा है और उसका केवल 125 टी.एम.सी. पानी हमने बचाया। पोलावरम में वह पानी पंप से लेकर 210 कि.मी. केनाल में लाकर अमरावती में विजयवाड़ा में आया तो हमारे मुख्य मंत्री जी ने पब्लिकली बताया कि 10000 करोड़ रुपये की किसानों की आमदनी इससे बढ़ी है। अब मैंने सोचा कि 3000 टी.एम.सी. पानी जो समुद्र में जा रहा है, इसका अगर 1500 टी.एम.सी. पानी मैं बचाऊंगा तो कर्नाटक, आंध्र

प्रदेश, तेलंगाना और तमिलनाडु की पानी की समस्या ही सुलझ जाएगी। आपकी पानी की समस्या ही नहीं रहेगी और अभी मैं जा रहा हूं, 5 बजे मेरे यहां मीटिंग है। मैं आपके विषय पर भी अभी आ रहा हूं, केरल की भी समस्या नहीं रहेगी। 5 बजे मेरे यहां मीटिंग थी। दोनों प्लान तैयार हो गये हैं जो तेलंगाना में कालेश्वर प्रोजेक्ट तेलंगाना सरकार बना रही है, उसके बाद इंद्रावती नदी आती है, इंद्रावती में पानी ही पानी है जो पूरा समुद्र में जा रहा है। आप सब लोग इस बात को सोचो, आप सब देश के मालिक हैं। मुझे इस बात का बड़ा ताज्जुब होता है कि इस देश का पानी समुद्र में जा रहा है। उस पर कोई बहस नहीं होती है, कोई चर्चा नहीं होती, कोई लेख नहीं लिखा जाता। मीडिया में एक वाक्य छपकर नहीं आता। बहुत पानी समुद्र में बह रहा है लेकिन एक राज्य दूसरे राज्य से पांच-दस एमएलडी पानी के लिए आपस में कोर्ट में झगड़ा कर रहे हैं, वे माननीय सुप्रीम कोर्ट तक लड़ रहे हैं। मैं अपने कार्यकाल में आधे से ज्यादा झगड़े समाप्त कर दूंगा। उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश का झगड़ा समाप्त हुआ, महाराष्ट्र और गुजरात का झगड़ा समाप्त हुआ, कर्नाटक तमिलनाडु, आंध्रप्रदेश और तेलंगाना को, इंद्रावती नदी के बाद यह पानी दो डैम में डाल कर, कावेरी के टेल-एंड तक और पोलावरम का बैक वाटर निकाल कर, फिर से एक बार पाइप से लेकर दो धरणों में लेकर गोदावरी का पानी कृष्णा में आयेगा, कृष्णा का पानी पेन्नार नदी में आयेगा और पेन्नार नदी का पानी कावेरी में जायेगा और केवल पानी नहीं जायेगा, ये वाटरवेज बनेंगे। इससे लाखों हेक्टेयर जमीन पानी के नीचे आयेगी और पानी की समस्या समाप्त होगी। यह बहुत बड़ा सपना है, बहुत बड़ी ताकत है, लेकिन यह पूरा होने में समय लगेगा। यह कोई दो-तीन साल का काम नहीं है।

पहली बार हिमालय की नदियां गंगा को कावेरी से जोड़ने की बात हुई, यह अटल बिहारी वाजपेयी जी ने की। आज मेरे ध्यान में आया कि हिमालय की नदियों में पानी ही पानी है। हिमालय की वैली को छोड़ कर जो नदी आती है, उसका पानी समुद्र में जा रहा है, पहले उसे क्यों नहीं रोकना चाहिए, हमने सोच बदली और मैं आपको विश्वास दिलाता हूं कि इस देश में पानी की कमी नहीं है बल्कि पानी के नियोजन की कमी है। नदी में पानी कैसे आयेगा? पहले हम लोग गंगा में 45 मीटर चौड़ा ड्रेजिंग कर रहे हैं। ड्रेजिंग करने के बाद वह जल मार्ग बनेगा, तीन मीटर राफ्ट होगा। अभी कोई आता है तो कहता है कि तुम यह बैराज क्यों बना रहे हो? इस देश में एक अच्छी बात है कि कोई यह कहने के लिए नहीं आता कि आप काम करो। जो भी आता है, वह यही कहता है कि पहले तुम यह काम बंद करो। यह आपको और मुझे सोचना होगा। यह सवाल बी.जे.पी., कांग्रेस और तृणमूल कांग्रेस का नहीं है, सवाल देश की सवा सौ करोड़ जनता का है कि उनको पीने के लिए पानी मिलेगा या नहीं मिलेगा, नदी में पानी रहेगा या नहीं रहेगा। एक माइक्रोस्कोपिक माइनॉरिटी उठ जाती है, अभी एक कमेटी में मुझे सभी सांसदों ने कहा कि बाढ़ के कारण नुकसान हो रहा है। मैंने कहा कि मैं ड्रेजिंग करूंगा और ड्रेजिंग से निकली हुई सैंड से मैं नई टेक्नोलॉजी का उपयोग करके उससे फ्लड प्रोटेक्शन वाल बनाऊंगा। प्लास्टिक के नये मैटेरियल आये हैं, उसमें पत्थर डाल देंगे, उसकी दिवाल खड़ी कर देंगे, ताकि पानी गांव में रह जाएगा और बाढ़ से गांवों में नुकसान नहीं होगा। एक तरफ ड्रेजिंग का ड्रेजिंग होगा और दूसरी ओर बाढ़ से नुकसान नहीं होगा, यह इसमें किया है।

जैसे एयरपोर्ट है, वैसे ही रिवरपोर्ट बनाने की बात है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि रोड़ का काफी काम हो गया, सात लाख करोड़, पार्लियामेंट के रिकॉर्ड पर, आप सभी लोग अपनी डायरी में लिख लें। मैं पब्लिकली कहता हूं कि जो काम नहीं करना होगा तो डंके की चोट पर चिल्ला कर बोलता हूं कि तुम्हारा काम मुझे नहीं पटता है, मुझे यह काम नहीं करना है, अगली बार मेरे पास आना नहीं और मेरा समय गंवाना नहीं। करना है - हां या नहीं, मैं दो ही शब्दों में बात करता हूं। मैं देखता हूं, मैं सोचता हूं, मैं अधिकारियों से नहीं पूछता हूं, उनसे कभी नहीं पूछता हूं कि यह काम होगा या नहीं होगा, मैं अपनी तरफ देखता हूं, अगर मुझे पटता है तो हां कहता हूं। आप किसी भी

एमपी से पूछिए। आप भी हमारे पास आइए। इसलिए मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ कि हम सपने दिखाने का काम नहीं करेंगे, हमारी सरकार नहीं करेगी। ...(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय: क्या सी-प्लेन 10 सालों में बनेगा? ...(व्यवधान) क्या यह सपना नहीं है?... (व्यवधान)

श्री नितिन गडकरी : मुझे भी इस बात का दर्द होता है कि यह क्यों करना चाहिए। मैंने 11 महीने पहले अमेरिका से एक बस खरीदी थी, जवाहरलाल नेहरू पोर्ट पर है, उसका नाम एमपीबीएस बस है, जो पानी पर और रोड पर चलती है। बस वहां सड़ रही है। समुद्र में बस को ले जाने के लिए समुद्र तक पानी का छोटा रास्ता बनाना पड़ेगा। मुझे मुंबई में ग्रीन ट्रिब्यूनल ने कहा कि वह रास्ता नहीं बनाना तो मैं क्या बस को हाथ में लेकर पानी में फेंकूँ, समुद्र में बस कैसे जायेगी? ...(व्यवधान) बस वहां सड़ रही है।

मैं आपको बताता हूँ कि आप सी-प्लेन की बात कर रहे हैं। मुझे आपका सहयोग चाहिए। जो हवा में चलती है, उसे एरोप्लेन कहते हैं और जो पानी में चलती है, उसे बोट कहते हैं। हमारे जो एविएशन मंत्री रहे हैं, उनसे कहा कि यह सी-प्लेन नहीं है यह फ्लाइंग बोट है। मैं इसको फ्लाइंग बोट कह रहा हूँ, आप उसको सी-प्लेन कह रहे हैं, लेकिन दोनों का कहना एक ही है। मैंने कहा कि आप तीन महीने के अंदर कानून बनाइए, नहीं तो मैं नया फ्लाइंग बोट का कानून बना कर, ठप्पा लगा कर, अपना कानून बनाऊंगा। अब हवा और पानी में चलने के लिए हमने अमेरिका से कानून लाया, हमने कनाडा से कानून लाया। यह बात आपकी सही है कि वहां बहुत सालों से यह चल रहा है।

वह कानून लाकर एविएशन मिनिस्ट्री, एयरपोर्ट अथॉरिटी, डायरेक्टोरेट ऑफ शिपिंग को मिलकर एक एक्ट बनाकर पास कराना होगा। मुझे आपको बताते हुए खुशी हो रही है कि जब इसका ड्राफ्ट बनेगा, तो हम लोग नदी में बैरिजेज नहीं बनाएंगे, लेकिन कुछ जगहों पर हमें बैरिजेज बनाने पड़ेंगे। ये बैरिजेज अमेरिका, जर्मनी, जापान आदि देशों में बने हैं। एक माइक्रोस्कोपिक माइनोरिटी आकर हमें कहता है कि यह मत करो। अभी ग्रीन ट्रिब्यूनल के एक जज ने निर्णय दिया कि यदि यमुना में ड्रेजिंग करनी है और पानी में बोट चलानी है, तो इलेक्ट्रिक से भी बोट चलेगी। आप बताइए कि इलेक्ट्रिक से चलने वाली बोट मैं कहाँ से लाऊँ। काम उन्होंने बंद कर दिया। एक टेंडर निकाला था, जो रुक गया। ऐसी अड़चनें आती हैं। मैं उनको दोष नहीं देता हूँ। मैं यह मानता हूँ कि इन सब समस्याओं पर बात करनी होगी। लोगों को विकास का मुद्दा समझाना होगा। एथिक्स, इकोनॉमी, इकोलॉजी और एनवायर्नमेंट को लेकर चलना होगा। इकोनॉमी को भी मजबूत करना है, एथिक्स के साथ भी चलना है और इकोलॉजी एवं पर्यावरण को भी संभालना है, पर्यावरण को भी प्रोटेक्ट करना है। हम तीनों बातों का समन्वय रखेंगे। इसलिए मैं आपको बताना चाहता हूँ कि 111 नदियाँ हैं, अभी एक सम्मानित सदस्य कह रहे थे कि इसमें चम्बल नदी नहीं आयी। अभी एक मुख्य मंत्री, मैं उनका नाम नहीं लूँगा, से मैंने कहा कि आप प्रस्ताव भेजें। उन्होंने कहा कि हमारी नदी आप ले लेंगे। मैं नदी को अपनी जेब में डालकर कैसे नागपुर जाऊँगा। ...(व्यवधान) मैं नदियों का क्या करूँगा? 111 नदियों में जितनी भी नदियाँ आयीं, उनसे संबंधित बिल पास हो गया। यदि किसी भी नदी में जलमार्ग बनाना है, तो मुझे फिर से नया बिल लाना पड़ेगा, फिर से कैबिनेट में जाना पड़ेगा, फिर से संसद में जाना पड़ेगा और एक-एक नदी को जोड़कर उसे जलमार्ग करना होगा।

मैं सदन के माध्यम से आह्वान करता हूँ कि इसमें जो भी नदियाँ नहीं आयी हैं, मुम्बई की मीठी नदी इसमें नहीं आयी है, इसे उसमें डालें, जितनी भी नदियाँ इसमें नहीं आयी हैं, उतनी नदियों के बारे में आप मुझे बताएँ, मैं फिर से बिल बनाऊँगा और आपकी अनुमति लूँगा।

अभी आपने मुम्बई की बात की। 15 दिनों के अंदर, श्री सावंत जी, हम लोग 800 करोड़ रुपये की लागत से एक नया कूज़ टर्मिनल बना रहे हैं, उसका भूमि-पूजन करने जा रहे हैं। 80 कूज़ आए। एक कूज़ में चार हजार लोग आते हैं। एक कूज़ को तो मैं देखकर हैरान हो गया। वह संसद के हॉल से चार गुना बड़ा था। मैं और वहाँ के मुख्य मंत्री उसके अंदर गये। हम देखते रह गये, उसका स्टेज बहुत ही बड़ा था। उसमें चार हजार रूम्स और 28 रेस्टोरेंट्स थे। ऐसे 80 कूज़ इस साल मुम्बई आए। पाँच साल में साढ़े नौ सौ कूज़ आ रहे हैं। अंडमान-निकोबार के सम्माननीय सदस्य श्री बिऐणुपद राय जी यहाँ बैठे हैं। मैं बता रहा हूँ कि मुम्बई से अंडमान-निकोबार कूज़ शुरू होगा। उसके लिए हमने तय किया है। मुम्बई से गोवा के लिए एक 500 सीटर का लग्जरी कूज़ चलेगा। एक महीने के अंदर हम लोग वहाँ जाएंगे और मुम्बई से गोवा कूज़ के लिए सर्वे शुरू करेंगे।

मैं सम्माननीय सदस्यों से कहना चाहूँगा कि गंगा में सेवन स्टार और फाइव स्टार कूज़ आज हैं, वाइज़ैग में भी आएंगे। मैं देश के युवाओं से अपील करता हूँ, अभी मैं रशियन सरकार के साथ कैटामरीन बनाने के लिए एमओयू साइन करने जा रहा हूँ। कैटामरीन की स्पीड 45 किलोमीटर प्रति घंटा है। यह नदियों और समुद्र में चलेगा। 20 हजार किलोमीटर का सी-फ्रंट बनेगा और 111 नदियों का 20 हजार किलोमीटर का रीवर-लेंथ, पाँच लाख तालाब और उसके साथ छः हजार बड़े डैम होंगे। एक फीट पानी पर हवाई जहाज पानी में उतरता है। 300 मीटर में यह तो खेत में भी उतर सकता है। नौ सीटर हवाई जहाज के जेट इंजन की कीमत 150 करोड़ रुपये है। मैंने उसे कहा मेक इन इंडिया से करो। तो, उसने कहा मुझे कितनी लागत तक आना चाहिए, मैंने कहा कि आठ करोड़ रुपये में बनेगा? उसने कहा कि 12 करोड़ रुपये में बनेगा। यह 12 करोड़ रुपये में बनेगा, इसे कोई भी खरीद सकता है। यह दिन भर चल सकता है। मुम्बई चौपाटी से निकलकर शिर्डी साईं बाबा के दर्शन करके वापस आए। फिर मुम्बई से गोवा और वहाँ से अंडमान-निकोबार चले गये। इससे एक रिवोल्यूशन होगा।

यह बात सही है कि हम innovation, entrepreneurship, technology और research को नॉलेज कहते हैं। इस नॉलेज के वैल्यू में कंवरेंस से ही हमारा भविष्य है। आज हम इलैक्ट्रिक बस, इथिनॉल बस, मिथिनॉल बस और इलैक्ट्रिक बाइक्स आदि ला रहे हैं। हम यह बातें कर रहे हैं कि इनके लिए किसान फ्यूल तैयार करेगा। ये सब कठिन काम हैं। इन बातों को बताने के बाद इन्हें पूरा करने में काफी समय लगेगा।

यदि मैं यह सवाल पूछूँ कि इस सब के ऊपर पिछले अनेक सालों में क्या हुआ? लेकिन मैं यह नहीं जानना चाहता हूँ कि किसने क्या किया है और किसने क्या नहीं किया है। हमारे प्रधान मंत्री श्री मोदी जी ने देश को एक नई सोच दी है। उन्होंने एक नए भारत की कल्पना की है। आखिर आप कितने हाइवे बनाएंगे? आज बहुत लोग गाड़ियां खरीद रहे हैं, जिसके कारण हाइवेज़ पर बहुत ट्रैफिक हो गया है। मैं कहता हूँ कि आप गाड़ी मत खरीदिए। हम साइकिल ट्रैक्स के ऊपर भी विचार कर रहे हैं। हमारे राज्य मंत्री यहां बैठे हैं। हम दिल्ली में 14 लेन की एक रोड बना रहे हैं। दिसंबर एंड तक उसका उद्घाटन किया जाएगा। इसके संबंध में मैंने उन्हें यह विचार दिया कि इसके उद्घाटन के दिन हम अपने सभी एम.पीज़. के साथ साइकिल पर आएंगे और इसका उद्घाटन करेंगे।

आज देश में ऑटोमोबाइल्स का 22 परसेंट ग्रोथ रेट है। इसी स्पीड से यदि गाड़ियां बढ़ेंगी, तो मुझे हर 3 सालों में नेशनल हाइवेज़ में एक लेन एड करनी पड़ेगी, जिसका खर्चा 80 हजार करोड़ रुपये है। देश में 52 लाख किलोमीटर्स की रोड-लैन्थ है, जिसमें से 96 हजार किलोमीटर का सिर्फ राष्ट्रीय राजमार्ग था। हमारी सरकार के आने के बाद मैंने उसे 1,70,000 किलोमीटर, यानी दोगुना कर दिया। यहां उपस्थित लोगों ने जिन जगहों पर मांग की, वहां हमने नेशनल हाइवे बनाकर दिया है। अब 2,00,000 किलोमीटर का और काम करने में समय लगेगा।

पिछले साल 16.50 हजार किलोमीटर के काम अवॉर्ड किए गए और इस साल हमें 20 हजार किलोमीटर के काम अवॉर्ड करने हैं।

मैं मानता हूँ कि इन कामों को पूरा करने में अड़चनें और तकलीफें हैं, लेकिन हम धीरे-धीरे इस काम को पूरा कर रहे हैं। हमारी पहली प्रायोरिटी वॉटर बेस्ड ट्रंसपोर्ट- sea transport है। वॉटर ट्रंसपोर्ट बहुत ही सस्ता है। उसमें और अन्य ट्रंसपोर्ट्स में बहुत ही अंतर है। वॉटर बेस्ड ट्रंसपोर्ट के बढ़ने से तेल एवं अन्य चीजें सस्ती हो जाएंगी। इससे एक्सपोर्ट और इंडस्ट्री में भी बढ़ावा होगा।

हमारी सैकेण्ड प्रायोरिटी रेलवे और थर्ड प्रायोरिटी रोड्स हैं। मैं रोड ट्रंसपोर्ट एंड हाइवेज़ का मंत्री हूँ। कभी-कभी मुझे समझ में नहीं आता है कि मैं उल्टा बोल रहा हूँ या सीधा बोल रहा हूँ। मैं कहता हूँ कि रोड्स कम होनी चाहिए, जिससे उनका ट्रैफिक कम हो सके। देश में 5 लाख एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, जिनमें 1.5 लाख लोग मर रहे हैं। आज एक घर में 4 आदमी रहते हैं जिनके पास 6 गाड़ियां हैं। देश कैसे चलेगा? अतः इनोवेटिव ट्रंसपोर्ट के लिए वॉटर ट्रंसपोर्ट पर्याय है। वॉटर ट्रंसपोर्ट के जरिए आप एक ट्रक में 10 टन माल लेकर जा सकते हैं। कोलकाता के हुगली में कोचीन शिपयार्ड एक फैक्ट्री लगा रहा है, जिसमें वह जर्मन से डिज़ाइन लेकर आया है। जो बार्ज इंजन पर 2 हजार टन माल लेकर जा रहा था, उसी बार्ज का सिर्फ डिज़ाइन बदल देने से वह बार्ज अब 3.5-4 हजार टन माल लेकर जा रहा है। फरक्का के गेट पर एल एंड टी काम कर रही है। वहां 400 करोड़ रुपये की रिपेयर का काम शुरू हो चुका है। फरक्का की फ्लश बांग्लादेश जा रही है।

मैं आप सब को बताता हूँ कि आने वाले समय में आप सब के सहयोग से यह हिन्दुस्तान के इतिहास में एक नई क्रांति होगी। मैं मानता हूँ कि यह बहुत कठिन काम है। अभी इसकी शुरुआत हुई है। इसको जो 2-4 हजार करोड़ रुपये दिए गए हैं, उनसे क्या होगा? 2-4 हजार करोड़ रुपयों से कुछ नहीं होता है। मैंने उसके लिए भी मार्ग निकाला है। मैं जब मंत्री बना, तब पहले साल 12 मेजर पोर्ट्स का प्रॉफिट 3 हजार करोड़ रुपये रहा, दूसरे साल 4 हजार करोड़ रुपये प्रॉफिट, तीसरे साल 5 हजार करोड़ रुपये प्रॉफिट और इस साल 7 हजार करोड़ रुपये का प्रॉफिट वहां हुआ है। मैंने प्रॉफिट वाले पोर्ट्स के चेयरमैन से कहा कि आप एक सब्सिडरी कंपनी खोलिए, तो उन्होंने मुझसे कहा कि इसमें उनका क्या काम है? मैंने उनसे कहा कि इसमें वे रिवर ट्रंसपोर्ट का काम करें। इस पर वे बोले कि यह तो घाटे का काम है। फिर मैंने उनसे कहा कि आप जो प्रॉफिट का काम करते हैं, वह प्रॉफिट आपका है या सरकार का है? मैंने उनसे कहा कि आपका जो प्रॉफिट है, वह हिन्दुस्तान की जनता का है और आप उसे इनलैण्ड वॉटरवेज़ में डालिए। महाराष्ट्र के सारे जलमार्ग जे एंड पी.टी. बनाएगा। वहां प्रॉफिट है। इस पैसे के माध्यम से हम फॉरेन इन्वेस्टमेंट भी लाएंगे। आप सब के सहयोग से कुछ इन्वेस्टमेंट पी.पी.पी. में आएगा, कुछ प्राइवेटाइजेशन में आएगा और कुछ हाइब्रिड एन्युटी में आएगा। मैं मानता हूँ कि दो सालों में हम कम से कम 12-15 जलमार्ग भी बना पाए, तो वह काफी होगा। इतना सब काम करने में काफी समय लगेगा और अनेक समस्याएं और अड़चनें भी आएंगी। आप सभी के सहयोग के बिना हम इस काम को नहीं कर पाएंगे। मैं आप सब का बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और कहता हूँ कि आप सब अगली बार रोड, रिवरवेज़ और पोर्ट्स की अलग-अलग चर्चा कीजिए, ताकि मुझे सब की बातों का जवाब देने का अवसर मिले। मैं आप सब का आभार मानता हूँ और धन्यवाद देता हूँ कि आप सबने यूनैनिमसली इस बिल का सपोर्ट किया है। आप सबने इस बिल से जो अपेक्षा व्यक्त की है, हम उसे जरूर पूरा करेंगे और निश्चित रूप से आप सभी इस बिल को मंजूरी देने की कृपा कीजिए। आप सब से यही प्रार्थना करते हुए मैं अपनी बात को यहीं समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

... (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: No questions please.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: The question is:

“That the Bill further to amend the Central Road Fund Act, 2000, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

HON. CHAIRPERSON: The House shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

The question is:

“That clauses 2 to 6 stand part of the Bill.”

The motion was adopted.

Clauses 2 to 6 were added to the Bill.

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

SHRI NITIN GADKARI : I beg to move :

“That the Bill be passed.”

HON. CHAIRPERSON: The question is:

“That the Bill be passed.”

The motion was adopted.
