

GOVERNMENT BILL

The National Waterways Bill, 2015 — Contd.

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद (उत्तर प्रदेश): उपसभापति महोदय, माननीय मंत्री जी राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015 लाये हैं। मैं इस पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, सबसे पहले जब सड़कें नहीं थीं, रेल मार्ग नहीं था, पुल नहीं थे, उस समय सारा व्यापार नदियों से हुआ करता था। लेकिन जैसे-जैसे देश विकसित हुआ, नदियों पर पुल बन गए, सड़कें बन गईं, हाईवेज बन गए और रेल मार्गों का विस्तार हुआ, तो हमारे जल मार्ग से यातायात लगातार घटता गया और अब शून्य के बराबर आ गया है। दूसरी तरफ, व्यावहारिक रूप से देखने में मिल रहा है कि नदियां हर साल अपना किनारा छोड़ देती हैं। एक तरफ कटाव होता है, दूसरी तरफ उसका सिल्ट जमा होता है। दिशा परिवर्तित हो जाती है। नदियों में जल नहीं रह गया है। उस समय तत्कालीन प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने नदियों को जोड़ने की एक योजना चलाई थी, जिससे बाढ़ का खतरा खत्म हो सके और नदियों में पानी बना रहे, लेकिन पता नहीं वह योजना तो अभी तक पूरी नहीं हो पाई, उस योजना में कोई काम शुरू नहीं हो पाया। उसके लिए बजट की व्यवस्था नहीं हो पाई। माननीय मंत्री जी जो राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015 लाये हैं, उसमें मैं कहना चाहता हूँ कि खास तौर पर जैसे उत्तर प्रदेश में गंगा, बेतवा, चम्बल, घाघरा, गोमती, यमुना आदि नदियां हैं और कुछ नदियां ऐसी हैं कि जिसमें बिल्कुल पानी नहीं है। सूखी नदी में आप कैसे जलयान चलायेंगे? इसके लिए खुदाई का क्या बंदोबस्त होगा और पानी कहां से आएगा? अगर हम यह मान भी लें, चूँकि जिस तरह से हम लोग प्रकृति के साथ छेड़छाड़ कर रहे हैं, ग्लेशियर पिघल रहे हैं, उसके कारण नदियों का पानी घट रहा है, वर्षा नहीं हो पा रही है। तो आज पूरे देश में ही नहीं, बल्कि पूरे विश्व में जल का संकट उत्पन्न हो गया है, पीने के पानी का संकट उत्पन्न हो रहा है, सिंचाई का संकट उत्पन्न हो रहा है और हमारी नदियों में जितनी पम्प नहरें बनी हुई हैं, बांध बने हुए हैं, उनके लिए पानी नहीं मिल पा रहा है। पीने का पानी नहीं मिल पा रहा है, तो हम लोग इसके लिए कैसे और क्या बंदोबस्त करेंगे?

मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर आप पीपीपी मॉडल में विदेशी पार्टिज़ को ये नदियां दे देंगे, तो महोदय, वे जलयान न चला कर वहां पर खनन कार्य में लग जाएंगे और कह देंगे कि ये नदियां तो हमारी हो गईं, पट्टा हो गया। दूसरी तरफ, जो फिशरमेन कम्युनिटी के लोग हैं, मछुआरे हैं, जो मत्स्य पालन का काम करते हैं, मत्स्य आखेट का काम करते हैं, वे बेरोजगार हो जाएंगे। वैसे तो देखने में मिल रहा है कि जितनी फैक्टरीज का पानी है, नदियों में गिर रहा है, जिसके कारण फर्टिलाइजर्स और तमाम कीटनाशक तत्वों के कारण मछलियां मर रही हैं और नदियों में मछलियां बिल्कुल घटती चली जा रही हैं। मछली पानी को फिल्टर करने का करती हैं, स्वच्छ करने का काम करती हैं। आज पूरे देश की नदियों से मछली पालन एकदम खत्म होता जा रहा है, क्योंकि प्रदूषण हो रहा है। जब आप अपने जलयान चलायेंगे, उससे प्रदूषण बढ़ेगा। उससे तो जितने जल के जीव-जन्तु हैं, मछलियां हैं, वे तो सारी की सारी खत्म हो जाएंगी, क्योंकि उसमें पानी की मात्रा कम रहती है, समुद्र तो है नहीं कि वहां अथाह पानी है। तो इन सब चीजों पर आपको बहुत गहराई से देखना पड़ेगा।

मैं इसके बारे में कहना चाहता हूँ कि इसमें आपको 'जल पुलिस' की आवश्यकता पड़ेगी,

क्योंकि क्राइम बढ़ेंगे, घटनाएँ बढ़ेंगी। अभी तमिलनाडु में बाढ़ आई। जब वहां बाढ़ आई तो बाढ़ में फँसे लोगों को बचाने के लिए केंद्र सरकार प्रदेश सरकार के पास न तो नाव है, न ही बोट और न ही नाव चलाने वाले हैं। तो किसी तरह से वैसे इसके लिए आपको पहले एक विभाग खोलना पड़ेगा, जल पुलिस की स्थापना करानी पड़ेगी। उसमें जो फिशरमैन कम्पनी के लोग हैं, जो जल के ही फिशरमैन हैं, जो नदी में ही काम करते हैं, जो समुद्र में ही काम करते हैं, उनके लिए 50 परसेंट का आरक्षण देना पड़ेगा तब जाकर के आपकी यह व्यवस्था चल पाएगी, नहीं तो पता चलेगा कि आपका जहाज डूब रहा है, बचाने वाला कोई नहीं। उस समय आप कहां से बचाने वाले लाएंगे? इसमें यह सारी व्यवस्थाएं करनी पड़ेंगी। 111 नदियों को जो आपने लिया है, उसके लिए हमें तो बड़ा कठिन लगता है। जितनी नदियों का हवाला आपने दिया है, उन नदियों में ज्यादातर पानी की कमी है। एक तरफ हमारी गंगा सफाई मंत्री जी, गंगा-यमुना की सफाई की बात कर रही हैं। आप अभी तक फैक्टरियों का प्रदूषित पानी बंद नहीं कर पा रहे और यह दूसरा विधेयक आ गया। जितनी नदियों, गंगा-यमुना वगैरह को सफाई के लिए लिया, वह हो नहीं पा रहा है। हमें लगता है कि यह एक सपना रह जाएगा। चूंकि गंगा नदी और यमुना नदी तब साफ हो सकती हैं, जैसे न्यूयार्क में हडसन नदी थी। एक समय वह नदी ताल, पोखर बन गई थी, गंदी नाली बन गई थी। न्यूयार्क के मछुआरों ने मिल करके उसकी सारी सिक्कारिटी लेकर पूरी जिम्मेदारी से काम किया और वे नदी किनारे ध्यान रखते थे कि जो कोई उसमें कचरा डालता था या प्रदूषित पानी छोड़ता था, उनकी सारी रखवाली का काम उन्हीं के जिम्मे सौंप दिया गया। तो 25-30 साल में आज वह बहुत बड़ी नदी बन गई तथा उसमें जलयान चल रहे हैं। उसकी तर्ज पर आप यहां देश में काम करने के लिए वहां का अध्ययन कराइए, तब जाकर के इस योजना को आप सफल बना सकते हैं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री के. सी. त्यागी (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं निजी तौर पर गडकरी जी का बड़ा प्रशंसक हूँ। जब हम इनके साथ थे गठबंधन में, उस समय भी बड़े भारी प्रयोगधर्मी थे और निर्भीक भी थे तथा जोखिम भी उठाते थे और इस सरकार के उन मंत्रियों में ये हैं, जिन्हें परफॉर्मर बोलते हैं, डूअर्स जिन्हें बोलते हैं। मैं उनकी तरह से अभिनंदन तो नहीं करूंगा जैसे जो हमारे मित्र कर रहे हैं, मैं इनकी प्रशंसा जरूर करना चाहता हूँ। एक जमाना था फुटवेज थे, फिर रोडवेज आए, फिर रेलवेज आए, फिर एयरवेज आए और गडकरी जी वाटरवेज ले आए। कोलम्बस की तरह से इनका नाम भी दुनिया में लिखा जाएगा, जो नए-नए अविष्कार इस देश में हुए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से इनकी तारीफ करते हुए और इसके लिए शुभकामना भी करते हुए, कुछ शंकाएं जताना चाहता हूँ। एक तो इसमें यह बताएं जो उनका प्रिय विषय है, पी.पी.पी. मॉडल और विदेश पूंजी निवेश, वह कितना होगा, कैसे होगा? चूंकि उसके बगैर तो इनका कोई कार्यक्रम पूरा होता नहीं है। एक बार मेरे मन में आया कि अगर इनको कृषि मंत्री बना दिया जाए तो कैसा हो? मैंने भाजपा के अपने दो-तीन मित्रों से पूछा। चूंकि किसानों के लिए इतनी दिक्कतें होती हैं तो कम से कम एक ऐसा बहादुर मंत्री तो है जो वित्त मंत्री से भी, प्रधान मंत्री से भी पैसे ला-ला करके गांव के लोगों की मदद करेगा, एम.एस.पी. देगा। फिर किसी ने बताया कि इसमें जोखिम है। मैंने कहा कि क्या है? कह रहे हैं कि वह जो बाजार की व्यवस्था है, जो मार्केट इकॉनोमी है, उसके सबसे बड़े एडवोकेट हैं, वह बजाए पूंजी निवेश इसमें करने के, किसी और में न करा दें। तो फिर मेरा इरादा बदल गया। यह कितने लाख करोड़ रुपए का बजट है? इसका जो कॉमर्शियल प्रॉफिट है उसके क्या टारगेट हैं? कितने साल का बजट है, राज्यों का क्या हिस्सा होगा? मैं धीरे-धीरे

[श्री के. सी. त्यागी]

7.00 P.M.

बोलकर आपको लिखाता हूँ, संचालन के लिए अलग स्टाफ होगा और क्या कॉमर्शियल के साथ-साथ इरिगेशन के साथ भी जोड़ने की योजना है या नहीं ? क्योंकि इसमें जो आपने किया है, बाकी तो सारी चीजें आपको मुबारक, नदी भी आपको मुबारक, लेक्स भी आपको मुबारक, कैनाल्स भी आपको मुबारक, क्रिक्स भी आपको मुबारक और बैंक वाटर में घूमना-फिरना, तफरी करना भी मुबारक। हमें कैनाल्स के बारे में थोड़ा बता दीजिए। आपकी जो पहली पार्टी थी जनसंघ, उसके एक बड़े नेता थे अटल बिहारी वाजपेयी। मुझको याद है, 1974 में उन्होंने कहा था, "हर खेत को पानी और हर हाथ को काम।" टेल तक पानी पहुंचाने का आपके पुरखों का जो सपना था, क्या आप उसको इन कैनाल्स के जरिए थोड़ा-बहुत पूरा करने का प्रयास करेंगे? आपने इसका क्या मेकेनिज्म build up किया है? आपका यह प्रोजेक्ट अभी तो बिल्कुल अनोखा है। इसमें टूरिज्म भी है, ट्रांसपोर्ट भी है। गडकरी जी विदेश में दर्जनों बार जरूर गए होंगे, चूंकि पिछले दिनों मुझे भी चीन जाने का मौका मिला, वहां पर मैंने देखा कि वहां दो-तीन रिवर्स ऐसी हैं, जिनमें दिन में ट्रांसपोर्ट का काम होता है और रात में उनमें जहाज वगैरह चला कर नाच-गाने होते हैं, यह irrigation नहीं, बल्कि recreation होता है। वह भी आप कीजिए, लेकिन थोड़ा गांव के लिए भी सोचिए। गडकरी जी, आप जिस इलाके से आते हैं, वहां भुखमरी भी सबसे ज्यादा है, वहां सूखा भी सबसे ज्यादा है, वहां बेबसी भी सबसे ज्यादा है, वहां पानी की कमी भी सबसे ज्यादा है, तो समूचे देश को विदर्भ मान कर... पिछले दिनों आपने कई योजनाएं जरूर चलाई होंगी, मुझे आपकी विद्वता पर यकीन है। मेरा आपसे यह निवेदन है कि नदियों के बारे में हमारे जो कंसेप्ट हैं, इंडियन कल्चर के, इंडियन सोसाइटी के, वे बड़े पवित्र हैं, जैसे गंगा है, तो हम उसको गंगा नहीं कहते हैं, या तो हम गंगा मैया कहते हैं या गंगा जी हमारे मुंह से निकलता है। इनकी जो पवित्रता है, इनकी जो पौराणिकता है, उसका भी आप ध्यान रखेंगे। अब यमुना जी को लेकर सुबह में किसी और मामले पर बहस हो रही थी। कृपया इसमें फॉरेन टूरिस्ट्स को मत लाइए, क्योंकि वह इनकी बदबू देख करके आपके देश का भी नाम बदनाम करेगा और वह न आपके जहाज में बैठेगा और न कहीं घूमने के लिए जाएगा। मेरा जिस शहर से पहला वास्ता है, वहां गंगा भी है, यमुना भी है और हिण्डन भी है। तीनों में से किसी में भी आप नहीं जा सकते हैं। अभी मेरे साथी निषाद जी ने कुछ सवाल उठाए। यह एक बड़ी कम्युनिटी है, जो फिशरीज के काम में लगी हुई है। यह कम्युनिटी यहां से लेकर समूचे देश में है।

सर, मैं संक्षेप में खत्म ही कर रहा हूँ, क्योंकि यह कोई वैज्ञानिक विषय भी नहीं है। मैं तो इनकी प्रशंसा करने भर के लिए खड़ा हुआ था, क्योंकि ये उत्साही और चमत्कारिक व्यक्तित्व के मंत्री हैं। इसमें कुछ न कुछ कमाल उनके जरिए जरूर होगा। आप फिशरमैन का भी ध्यान रखें, ताकि इनकी फिशरीज का काम खत्म न हो। अगर मैं कहूँ, तो यह कई लाख नहीं, बल्कि कई करोड़ लोगों की जीविका का साधन है। समुद्र में तो आपने बंद करा ही दिया। आपने अंदर ट्रॉलर चला दिया, इसलिए फिशरमैन तो वहां जाता नहीं है। आपके जितने भी डीप सी थे, तिकी साहब से लेकर बंगाल की खाड़ी तक, सब जगह ट्रॉलर जा रहे हैं। इसके कारण जो original traditional fishermen थे, जो निषाद लोग थे, वहां पर इनका काम धंधा चौपट हो गया है। सब विदेशी कंपनियों को दे दिया गया। एक तो इसमें विदेशी कंपनी, पीपीपी मॉडल और जो फॉरेन निवेश है, इसको कम से कम मछली पकड़ने के लिए न लाइए। जो निषाद लोग हैं, ये काम गांव

के, कस्बे के, छोटे-बड़े शहरों के आसपास के जो फिशरमैन हैं, इसमें इनका 100 परसेंट आरक्षण कर दीजिए। यह कह दीजिए कि ये जो निषाद लोग हैं, ये जो फिशरमैन लोग हैं, इनके अलावा किसी बड़ी कंपनी को इस काम का ठेका नहीं दिया जाएगा, ताकि इनकी रोजी-रोटी पर लात न लग सके। मैं इतना ही निवेदन करके अपनी बात समाप्त करता हूँ और आपका यह उत्साही प्रोजेक्ट कामयाब हो, इसके लिए आपको मेरी बहुत-बहुत शुभकामनाएं।

SHRI AHAMED HASSAN (West Bengal): Sir, I thank you for allowing me to speak on the National Waterways Bill, 2015. As we all know, waterways in India have immense potential. Our civilization itself is connected with rivers. *वर्ल्ड में हमारे हिन्दुस्तान की पहचान नदी से जुड़ी हुई है। विश्व में भारत की एक पहचान यह है कि इस देश में गंगा बहती है।*

Sir, the hon. Chief Minister of my State, West Bengal, Sushree Mamta Banerjee, has always encouraged the development and the proper use of waterways in our country as well as in our State. It is evident from the statistics that China uses its waterways for 47 per cent of its total transportation, European Union-44 per cent, and even in our neighbouring country Bangladesh, 35 per cent of transportation is done through waterways, while in India, only 3 per cent of total transportation is carried out through waterways. So, we in Trinamool Congress, agree that we have to develop our national waterways to reap the benefits of the modern trade and transportation. But, at the same time, I must say that in the process, we have to address some serious concerns of the States. The Bill has not addressed the roles and the rights of the States or prepared any mechanism to solve or defuse the probable differences between the States and the Union. In the Bill, there are only three lines on this important matter. It stated without elaborating any guidelines or giving any plan for required structure or how to sort out differences, if any, between the Union and the States. There is no modality in the Bill for addressing the problem, if it crops up. In the Statement of Objects and Reasons of the Bill, it is merely said; "The enactment of the proposed legislation will in no way impinge on the rights of the State Governments for usage of water, ownership of appurtenant land, minerals, metals, sand etc., rather will usher in development of transportation and tourism in the States. In our view, there should be adequate representation of the concerned States in the nodal agency of waterways which is called 'Inland Waterways Authority of India'. It is having its headquarters in Delhi. It is the opinion of many experts that the agency should have revamped as it is not running in a professional or proper way.

Our party, Trinamool Congress, feels that care and caution should be followed while implementing the projects after the enactment of the proposed legislation. It should, in no way, impinge the rights of State Governments for usages of water, taking up of additional irrigation projects, ownership of land, mineral, sand etc.

[Shri Ahamed Hassan]

Another recommendation which our Party, Trinamool Congress, endorses is that a State level Water Management Committee, with representation from the State, should be formed to oversee the development of national waterways and resolve the issues at the State level itself.

We in West Bengal are really concerned with these issues because as many as 12 rivers and waterways which have been identified for national waterways are from our State. I would like to mention a few, Allahabad-Haldia Stretch of the Ganga Bhagirathi-Hooghly river, Ajoy river, Damodar river, Jalangi river and Sunderbans Waterways.

Sunderbans Waterways, if it is taken up for development on a priority basis, will not only boost the eco-tourism in this magnificent area, but will usher in multi-pronged development of the area also. Tourists will see here famous Royal Bengal Tigers in the forest, Mangroves and crocodiles in the river.

But I will mention here that there are concerns of pollution in the rivers when large vessels and barges, etc., will pass through its water. The Government have to take care of that problem. Some fishermen forums also expressed their anxiety that their traditional occupation may face danger because eco-system of the river may suffer in the process. The Government will also have to look into their concerns, that is, fishermen.

Finally, I will say a few words on the financial implication. The hon. Minister, Shri Nitin Gadkari has said in the Press that the development of the proposed waterways will require ₹ 5 lakh crores. So, how the hon. Minister will procure these large sums of money, he should give us some hints or some indications. A few newspapers quoted the Minister saying that 26 per cent of the financial stakes would have to be borne by the States. I don't know whether this proposal or the idea has been discussed with the concerned States.

In the end, I will say, we support the National Waterways Bill, 2015 for the bright future and the larger interest of the country.

SHRI A. W. RABI BERNARD (Tamil Nadu): Sir, I rise to support the National Waterways Bill, 2015. At the outset, I register, with profound gratitude, the generous support and patronage of my leader, hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Amma, for me and thank her for this opportunity to speak on this Bill.

Sir, the Bill looks very promising. We have many reasons to support the Bill. At least, the Bill does not look like the Sethusamudram Project announced earlier,

where almost ₹ 2,500 crores had been spent, but there is no accountability. Nobody knows how the money was spent and where the money has gone. I express my anxiety that this Bill should be very cautiously implemented and, at no point of time, should we have traces of any wasteful activity.

Sir, there are a couple of reasons for us to support the Bill, and I would like to mention them one-by-one. Firstly, this Bill aims to develop 101 new Inland Waterways throughout the country in addition to the existing National Waterways, which means several hundred thousand crores of rupees will be spent for the project which will, ultimately, mean employment for millions of skilled and semi-skilled persons. These Waterways will greatly benefit the rural masses, farmers, fishermen and the industry. Secondly, Inland Water Transport reduces pressure on road and rail, reduces congestion and accidents on road, and is cost-effective, economical and environment-friendly. For example, one litre of fuel can move 105 ton/km by Inland Water Transport whereas the same amount of fuel can move only 85 ton/km by rail and 24 ton/km by road. Several European countries and other developed countries like the U.S.A. and China make full use of their Waterways for container movement. It is high time India followed suit.

The third reason why we support this Bill is that India has a large network of Inland Waterways. There is a huge potential in Inland Waterways to act as an alternate and supplementary mode of transport. The Inland Water Transport sector, presently, has a meagre, modal share of 0.4 per cent in our country, compared to 42 per cent in Netherlands, 8.7 per cent in China and over 8 per cent in the U.S.A. This is a great economic opportunity lost to the country. I hope that the Bill will correct it and create a new history.

Sir, having given the reasons for supporting this Bill, I now present some of our demands and expect a positive response from the hon. Minister. This Bill, Sir, should in no way have a negative effect on the rights of the State Governments. The rights of State Governments for the usage of water, ownership of land, minerals and metals should be protected. It should help in the development of transportation and tourism in India amongst the States. Our hon. Chief Minister, Amma, has been urging upon the Union Government to implement the interlinking of peninsular rivers, Mahanadi, Godavari, Krishna, Pennar, Palar and Cauvery and then on to Gundar as the diversion of waters of the west flowing rivers of Pamba and Achankovil to Vaippar in Tamil Nadu under the Peninsular Rivers Development Plan. This Plan should be implemented on a priority basis with the huge sum allocated for this Bill to be implemented. I thank the Government for having notified the Special Committee for Interlinking of Rivers, as requested by our beloved Leader, Puratchi Thalaivi Amma, on 3.6.2014. For the successful implementation of this, all inter-State rivers

[Shri A. W. Rabi Bernard]

should be nationalised in the first place so that water resources of the country can be optimally utilised. Hon. Amma's scheme for modernisation of the canal system in the Cauvery Basin at a cost of ₹ 11,421 crores needs to be approved by the Central Government expeditiously. The Government of Tamil Nadu has submitted to the Centre a project for the extension, renovation and modernisation of Grand Anicut Canal costing ₹ 2,610 crores. ...(*Time-bell rings*)... I urge upon the Government to consider this important proposal and allocate the requested funds at the earliest for the speedy implementation of Grand Anicut Project. The hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Amma, has sought the assistance of the Union Government for implementation of the proposal to divert the flood waters of Cauvery to drought prone areas by linking the rivers Cauvery-Vaigai-Gundar at a cost of ₹ 5,166 crores. This needs to be taken up on a priority basis.

With these words, I support this Bill and I welcome this Bill. Thank you, Sir.

SHRI AMBETH RAJAN (Uttar Pradesh): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for permitting me to participate in the discussion on the Bill, the National Waterways Bill, 2015. I am also very thankful to my Party's National President, Kumari Mayawati, for permitting me to take part in this discussion. This Bill seeks to make provisions for the existing five national waterways and declaration of additional 106 new inland waterways spread among 24 States to be National Waterways. It is very pertinent to mention here that the first National Waterways Act was enacted in the year 1982. It was relating to Allahabad (Uttar Pradesh) - Haldia (West Bengal) stretch of the Ganga Bhagirathi-Hooghly River. This Bill further seeks to provide for the regulation and development of the said waterways for the purpose of shipping and navigation and other connected matters. Sir, a survey points out that National Highways are contributing to about 40 per cent of the road accidents. Trucks, which are used for transport of goods, are being the major contributor in this. Not only precious lives are lost in these accidents, but the Government is obliged to pay compensation to victims and also has to honour the orders of Motor Accidents Claims Tribunals. This way Government is losing revenue. Once the National Waterways become operational, it will be a safest mode, can reduce road accidents, causing casualties and also paying compensation by Government. Once the National Waterways become operational, they can be used for movement of Cruises tourist vessels which can earn substantial foreign exchange to the Government.

While supporting the Bill, I find it appropriate to raise my concern on one aspect. All our Indian rivers are not perennial; many rivers are seasonal. So, a serious thought to be given whether depth of rivers are sufficient before declaring any stretch as a waterway. I would like to know the views of the hon. Minister on this.

Sir, in the Schedule to the Bill, there is a mention about the existing waterways. Buckingham Canal is one such waterway. Transport existed in this waterway during the British Rule when there was no much scientific development. But, now, in spite of many scientific developments, there is not much improvement in this stretch. I urge the Government to give special attention in this regard. If this is done, it will be very useful to one and all.

Sir, in the existing waterway of River Ganga *i.e.*, National Waterway-I, which is in Uttar Pradesh, there are about 50 temporary bridges — pontoon or floating bridges. These help in passage of human beings and vehicles. If waterways are to be developed in a big way what Government is going to do with these bridges? I would like to know whether these bridges will be dismantled. What course of action the Government is going to take? I seek clarification from the hon. Minister on this.

Sir, in Uttar Pradesh, Nishad, Mallah and Machhuara community people are engaged in ferrying people in the river and fishing. Their livelihood is entirely dependent upon river. They are engaged in this for thousands of years. If waterways are developed they will be affected in earning their livelihood. So, I urge the Government to consider this issue seriously. The Government should, firstly, resettle and rehabilitate them before taking up this useful and valuable project.

Sir, in one of my Special Mentions made before this august House, I raised the issue of pollution. The waterways is an eco-friendly transport mode. This is the first and foremost reason why the BSP Party supports this Bill. Once all the waterways become operational, air pollution can be reduced to a considerable extent. We have the responsibility of giving clear and healthier environment to our future generations. Hence, it is also the need of the hour for reducing pollution and be eco-friendly.

Sir, an oil spill occurred in 2010 off the Mumbai coast. The effects caused by oil spill are very dangerous and it affects marine life. The chemical dispersants used to break the oil, makes oil to settle in bottom and thereafter it affects marine life. So, oil spill is very, very hazardous and utmost care should be taken to avoid such incidents in future. Since waterways we are going to develop in the near future covers the entire length and breadth of the country, sufficient precaution should be taken to tackle such situation if it happens in future.

With these few submissions, I once again support and welcome the Bill. Thank you.

SHRI RITABRATA BANERJEE (West Bengal): Sir, there is no denying of the fact that inland waterways is a very important mode of transport and international examples of Duisburg in Germany and Nanjing in Peoples Republic of China which are competing with seaports testifies that fact.

[Shri Ritabrata Banerjee]

There are a few concerns which I would like to highlight on the Bill. Sir, the Government has identified 101 inland waterways in the country. The estimated investment is ₹ 35,000 crores over the next two years is necessary. The IWAI has said categorically — I heard it in a press conference — that market borrowings and multilateral agencies will fund inland waterways. Now, I heard the IWAI Chairman also saying that domestic and foreign financial institutions have been identified. I just would like to know which of these financial institutions have been already identified, which are eager to invest in these 101 inland waterways. I believe that the IWAI's organizational set-up is not at all sufficient to undertake this entire task.

Sir, as I come from West Bengal, there is an example. In the CIWTC, Central Inland Water Transport Corporation, 350 staff members were there. It is a Government organisation. There was a forced VRS. Sir, 345 people were forced to take VRS. This organisation had 106 barges. A majority of them has been sold, we came to know. The hon. Minister is here and we would like to know on this. Many of the barges were in a good condition. Which people have actually bought these things? In Assam and West Bengal, the CIWTC had huge stretches of land. What will happen to this land? Already reports are there that the private players and land sharks are targeting these huge stretches of land. As far as these 101 inland proposed waterways are concerned, on the question of technical feasibility, no sufficient water-levels are there at various levels.

Sir, as I come from West Bengal, I will specify on a few proposals. In this proposed Bill, it is mentioned about the National Waterway No.7 in the Ajoy river, National Waterway No. 13 in Bakreswar and Mayurakshi river, National Waterway No. 28 in Damodar river, National Waterway No. 34 in Dwarakeswar river. Our experience in the rivers I am mentioning is that these are non-perennial rivers. Even during the rainy season, there is no water in these rivers. Anybody can go and see in Ajoy or Mayurakshi or Bakreswar or Damodar. Even in the rainy season, people are moving. Even bike races are taking place in the vast stretches, in between Birbhum and Bardwan. So, I am unable to understand how these rivers have been identified. It is okay in the Sundarbans. In the Standing Committee itself we have categorically stated that the Sundarban river needs to be taken up because that is very important. The entire stretch of 201 kms. has been identified for the Sundarban waterway and I welcome that. That is a very good initiative. But, as far as the rivers in the western part of the State are concerned, I am unable to understand how these rivers have been taken up there since there is no water for the entire stretch.

Sir, as far as Kerala is concerned, Kerala Government has already given some objections. In the National Waterways No. 23, 20 kms. stretch of it is backwater and that is fine. But, drinking water to Calicut is supplied from this river.

Sir, as far as National Waterway No. 46 is concerned, 20 kms. of the lower part is backwater. But, the upper portion of 30 kms. is used for drinking and irrigation purposes. These are the concerns. As far as National Waterway No.70 is concerned, there is backwater, but there is a huge stretch which supplies drinking water to Cochin. This concern needs to be addressed.

Sir, the existing five waterways are not operating in a proper way. Along with the 101 proposed inland waterways, priority needs to be given to them. Sir, consultation with the State Governments is very necessary. As far as this dredging is concerned, in the Dredging Corporation of India, I feel, there is no sufficient support. So, the issue of dredging should be taken care because these five National Waterways, particularly in Kolkata, in the riverine areas, this dredging problem is very huge. The involvement of the States is necessary. Proper consultation with the State Government is required as many State Governments have some objections. It is a good move about the Sundarban river. The Government has incorporated the river with the huge stretch which was necessary.

Last of all, the point I want to make is a point which many hon. Members have pointed out; yes, 47 per cent of the transportation in the People's Republic of China is done through this; the same in the European Union; even in Bangladesh, 35 per cent of the freight carriage is done. Sir, if you look at the old history of undivided Bengal, from Damarukam on the western side to Tamralipto in the eastern side and the entire things that started in Bengal, there is a reference of Chand Saudagar. Sir, in Bengali folklore there is a reference to *Chand Sadagar* and the business which was carried on. And, in fact, in Odisha, the riverine things coming up to the shore and then going for *Bali Jatra*. All these examples are there in our folklore. Indigenous things were developed from time immemorial.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*.)

I will just request the hon. Minister and the Government that these National Waterways must not be the profit maximisation water bodies of foreign and domestic capital. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Dilip Kumar Tirkey. Your time is four minutes.

श्री दिलीप कुमार तिरकी (ओडिशा): Thank you, Sir. 'The National Waterways Bill, 2015' के माध्यम से इनलैंड वाटरवेज के लिए एक राष्ट्रीय नीति बनाई गई है, जिसके तहत वर्तमान पांच जलमार्गों के अलावा 106 अन्य जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्ग का दर्जा दिया गया है। भारत में वाटरवेज अन्य देशों की तुलना में काफी पिछड़ा हुआ है, जबकि उसके विकास की काफी संभावनाएं हैं। भारत में जलमार्ग परिवहन का कुल परिवहन में हिस्सा सिर्फ तीन प्रतिशत है,

[श्री दिलीप कुमार तिकी]

जबकि चीन में यह 47 प्रतिशत और यूरोप में 44 प्रतिशत है। जलमार्ग परिवहन न सिर्फ पर्यावरण के अनुकूल है, बल्कि इसको बढ़ावा देकर सड़क दुर्घटनाओं में भी काफी कमी लाई जा सकती है, लेकिन अभी तक इस क्षेत्र में जितना ध्यान दिया जाना चाहिए था, उतना नहीं दिया गया है।

महोदय, यह अच्छी बात है कि सरकार अब इस क्षेत्र को प्राथमिकता दे रही है, लेकिन इस सेक्टर की जो समस्याएं हैं, उन्हें दूर किए बगैर वाटरवेज परिवहन को पूरी तरह सफल नहीं बनाया जा सकता है। सबसे बड़ी बात यह है कि इन नए वाटरवेज को विकसित करने पर आने वाले दो सालों में 35,000 करोड़ रुपये के खर्च का अनुमान है, इतनी बड़ी राशि सरकार कैसे जुटाएगी, इसके बारे में कोई चर्चा नहीं है। अभी वर्तमान में जो वाटरवेज हैं, उनमें भी फंड के अभाव में सही तरीके से ड्रेजिंग नहीं हो पाती है, इसलिए इतने वाटरवेज में सही ढंग से काम करने के लिए बड़े पैमाने पर निवेश की जरूरत होगी।

दूसरी समस्या यह है कि जो नये जलमार्ग चिन्हित किए गए हैं, उनमें से अधिकांश फ्रेश वाटर नदियां हैं, जो बरसात के बाद सूख जाती हैं, तो उनमें पानी कहां से छोड़ा जाएगा? क्या यह सिंचाई के लिए इस्तेमाल होने वाला पानी होगा? इन सवालों का जवाब भी सदन को मिलना चाहिए।

पोर्ट कनेक्टिविटी में जलमार्ग परिवहन को बढ़ावा देना बहुत जरूरी है। इसके लिए हमारा राज्य ओडिशा भी लम्बे समय से मांग करता रहा है। जल परिवहन को बढ़ावा देने के लिए हमको ऐसी नीति बनानी होगी, जिसमें इन सभी बिन्दुओं को ध्यान में रखा जाए, लेकिन कम से कम इसकी शुरुआत हुई है, यह प्रसन्नता की बात है। मैं उम्मीद करता हूं कि आगे भी इस क्षेत्र में और बढ़ोतरी होगी। इसके लिए जो कोस्टल बेल्ट वाले राज्य हैं, उनको भी विश्वास में लिया जाना जरूरी है, उनके सुझावों पर गौर होना चाहिए, क्योंकि आखिरकार योजना उन्हीं राज्यों में लागू होनी है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं और हमारी पार्टी इस बिल का समर्थन करते हैं, धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Tiruchi Siva. Your time is five minutes.

SHRI TIRUCHI SIVA (Tamil Nadu): Sir, I rise to support the National Waterways Bill, 2015. Since, inland waterways in our country is lagging behind the other modes of transport like road and rail sectors, the Government's attempt to evolve a policy for integrated development of waterways is to be welcomed. The concept is very good. The intention is appreciable. The Bill identifies 101 waterways as National Waterways along with the five existing National Waterways. The Bill also specifies the extent of development to be undertaken in each waterway. Sir, how far it is practically possible, is a big question. Apart from that, I think, this attempt is at the right moment. Sir, in a few years India is going to be the number one country in the world to have the largest population; the thickest populated country. When the population is increasing, the space in which the people are moving will be the same. And in this developing world, the vehicle movements are increasing, the roads are the same. When the people and the vehicles increase, I think, the future congestion

which the world or our country may face is very alarming. So, I think, it is the right time that the Government has thought in the other way that inland waterways have to be developed, which is cost-efficient, as other Members have mentioned, and the Bill also specifies the same fuel-efficient as well as eco-friendly. Sir, this is successful in other countries. In many of the other countries, which many of my colleagues pointed out here, it is 35 per cent or 45 per cent, whereas here it is only three per cent. Why is it so?

Sir, of the Government's identification of 101 Waterways, how many are feasible and possible? Along with that, I would like to say kindly take into consideration the recommendations which the Standing Committee has given. Sir, I think, the Standing Committee has gone very deeply into the Bill, and they have given very valuable suggestions. One is that many of the proposed National Waterways do not have sufficient water levels throughout the year as they are rain-fed rivers. The Committee has recommended that this should be addressed during the time of techno-economic feasibility study. Sir, for example, in 101 identified Waterways, as far as my State Tamil Nadu is concerned, I just looked into the Waterways. The Bhavani River, I think, it is a tributary of the Cauvery. I think Cauvery is already running short of water. The reasons are well-known, which cannot be or need not be discussed now. Most of the time, I think, even the delta region is suffering. Second is the Kaveri/Kollidam River. This is also of the same condition. So also is the Manimutharu River. It is a five kilometre length of river from Manimutharu Dam. Five kilometres of length of the Manimutharu River, I don't know how much it is going to serve the inland waterways. So also is Palar River. Sir, there is a saying in that area. It is a river without water permanently. It is perennial. It is always there. Sir, Palar has never seen water. I don't know how these have been identified. When these are the identified Waterways among 101, I do not know about the other States or the other Waterways, so I am just skeptic about it. I don't under-estimate the intention or the attempt that the Government is trying to do, Sir. But at the same time, the identified Waterways should be feasible and possible. So also the technical feasibility must be first established in consultation with the Ministry of Water Resources, Rural Development and Ganga Rejuvenation before starting any work on a river.

So also, Sir, are financial sanctions. Currently, developmental works on some existing National Waterways are not yet satisfactory due to lack of timely financial sanction at the initial stage. Sufficient financial allocations should be made at appropriate time for effective implementation of projects proposed in the Bill. So also the involvement of the States must be taken into consideration very much. While the subject of National Waterways is on the Union List of the Constitution, water is on the State List. The Committee recommended that the Central Government must make

[Shri Tiruchi Siva]

suitable provisions in the Bill to ensure that States can continue to regulate on water.

Sir, there is one more thing. A State-level Water Management Council or Committee with representatives from the State Governments — I think this has to be taken very much seriously because the State Governments should not be neglected at any cost — should be created to oversee the development of National Waterways and to resolve the issues at the State level. Such decentralization would help speed up the process of waterways development. But, Sir, the Bill has assured one thing, which is solacing, which is consoling. The enactment of the proposed legislation will in no way infringe on the rights of the State Governments for usage of water, ownership of appurtenant land, minerals, metal, sand, etc., rather usher in development of transportation and tourism in States. ...(*Time-bell rings*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay, please. Time is over. So, I am helpless.

SHRI TIRUCHI SIVA: I will conclude, Sir. I have come to almost concluding my speech. So, this assurance is well taken that the States rights would not be infringed upon. I think the hon. Minister would consider the Standing Committee's recommendations and also the feasibility of those identified Waterways. Sir, we want the implementation of that in the right manner, ...(*Time-bell rings*)... and that would fetch a very good future for the country. Thank you very much, Sir.

PROF. M.V. RAJEEV GOWDA (Karnataka): Sir, the National Waterways Bill represents the basis for a very ambitious initiative to harness our waterways for transportation infrastructure. But this will be truly ambitious if it also balances a variety of other dimensions, which I would like to place before the Minister.

Sir, a river is not just a waterway. It is a living eco system. It is something that we must protect and nurture and that is the key issue, which I want to place before the Minister. When you think about the ecology of rivers, the Ganga comes to mind. And, right there, we have a variety of endangered species. We have the Gangetic Dolphin. The Gangetic Dolphin is a blind animal, which essentially navigates through sonar navigation. And, when you have heavy traffic, when you have dredging, when you have all kinds of disturbances in the river, it is going to be particularly challenging for this very special species to be able to survive. Similarly, if you were to look at the kinds of animal sanctuaries that already exist on the river — I would like to ask the Minister — what the plan is for these sanctuaries. There is the Vikramshila Gangetic Dolphin Sanctuary in Bhagalpur. In the Prime Minister's constituency, we have a turtle sanctuary from Ram Nagar Fort to *Assie Ghat*. We have the National Chambal Sanctuary. So, how are you going

to address these sanctuaries? How do they fit in with these waterways issues that you are planning? I must say that Gangetic Dolphin, घड़ियाल, कछुआ, वे भी इस देश के वासी हैं जिस देश में गंगा बहती है। Along with this, I must point out — when we are talking about ecological issues and environmental issues — I am not sure that the Ministry has the capacity to address these issues at all. Your Ministry is in charge of infrastructure, roads, building things, moving things, etc. But you must integrate the capacity to assess the environmental impact, not just one project here and one project there, but the cumulative environmental impact of all these projects. Mr. Javadekar was sitting next to you, I wish he were here to work closely with your Ministry, to integrate members from his Ministry and elsewhere to strengthen your environmental management capacity. Similarly, there is the whole 'Swachh Ganga' initiative. If your ships and barges are leaking all kinds of fuels into the Ganga, it would be totally counter-productive to the other initiatives which Kumari Uma Bharati is trying to pursue. So, please ensure that this is an opportunity to use newer, cleaner and environmental-friendly technology. Just like we have Bharat-V, Bharat-VII for motorcars, we should have standards for water transport as well.

Sir, we have seen issues in the Sundarbans. There was a hazardous oil spill which had huge negative impact on that very, very critical eco system. How this bill going to handle the liability issues? Who will bear the cost? Who is will bear the cost of repairing and restoring the eco system? These are the questions which I cannot see addressed in this Bill at all.

Hon. Member, Shri Tiruchi Siva, just spoke about some rivers. One river, which he spoke about, is the Palar. That is the National Waterways No. 75. In the Karnataka stretch of the Palar, I own lands on the banks of the Palar. As a child, I learnt swimming with a log on my back in that river. There used to be water in that river then. I have not seen water for a very long time. Also, when we talk about the lack of perennial rivers, it is something that we experience as farmers, and I do not know where we are going to get that water in order to ensure that these waterways will actually flourish. If you get that water, I do not know what will my farmer brothers do downstream, but if that water was there, we would want it for irrigation. So, one of the key questions I have for you is this. How are you going to address the conflicting demands for that water with farmers and with other people who want drinking water in the local towns and in the local villages? How are those going to be addressed? Are they all going to have their rights to that water removed because the waterway has now become a national one?

Similarly, Sir, when we think about livelihood, you are putting new kinds of boats on the river. What happens to the traditional boatmen? What will happen

[Prof. M. V. Rajeev Gowda]

to the fishermen if there is an ecological impact that affects the ability of the river to sustain fish? Sir, these are the questions that you must address as you go forward. Similarly, some of these rivers are inter-State rivers and some of them are international rivers. There are disputes about these kinds of issues that take us for ever, hundreds of years sometimes. I don't know how your initiatives will address this or find congruence with the Government and our national perspectives on those aspects. Sir, I am not going to speak very long. I am just going to say that the Prime Minister has started talking about sustainable development. Whatever initiative is taken for development, unless you make it sustainable, unless you work with Mr. Javadekar and his Ministry and ensure that the eco system is protected, that dredging does not result in enormous damage, where you convert the waterway, a river, from a living eco system into a dead transportation canal, until you address these issues, this would be a very, very limited initiative. You have a reputation for being a very effective Minister. If you are able to address these multi-faceted goals, I would be happy to give you that title and I wish you well with this initiatives going forward.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Mr. Deve Gowda. You made a good speech. Now, Dr. Chandan Mintra.

PROF. M. V. RAJEEV GOWDA: Sir, I am Rajeev Gowda. Mr. Deve Gowda was the Prime Minister!

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay; sorry, Rajeev Gowda. But I also said that you made a good speech.

PROF. M. V. RAJEEV GOWDA: Thank you very much, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Dr. Chandan Mitra.

DR. CHANDAN MITRA (Madhya Pradesh): Mr. Deputy Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity. I have been waiting to speak on this subject for a long time, because the matter is very close to my heart. Sir, my ancestral home is in a town called Hooghly, near Kolkata, and the river Ganga, which is called the 'Hooghly river' there, flows in front of my house. So, I have grown up in a riverine culture where boats would ply, fish....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: A lot of fish.

DR. CHANDAN MITRA: ..would be in plenty — and yes, you will be aware, Sir, in Kerala also, it is a similar situation — and the river was a thriving, live river. Sir, over time, what has happened is that siltation has caused the river to recede to a large extent. Earlier, if you had to cross to the other side, nobody took

the train or a bus, because to go to the nearest bridge and then cross over to the other side, which is also a thriving industrial belt, was a big problem. So, people would simply take the motor launches as you have in Kerala, Sir, and crossed the river. It was a very cheap and effective means of transport and communication. But, Sir, now the river has receded so much due to siltation that especially, in the lean months, the jetty extends to almost half a kilometre or even more, and, so, for people who carry their goats, cattle and all their belongings, which is what the local population used to do, the farmers used to do, this has now become a big problem. People have started using more buses. People hire lorries, take a detour of 30, 40 kilometres, spend a lot of fuel and money and the river, meanwhile, is dying. Sir, there was a time when the jute mills — and there are many jute mills along the G.T. Road from Kolkata to Howrah, right up to Bandel and other places, near my ancestral home — had a gate on the river, because jute bales would be brought from Bangladesh or Upper Bengal and be unloaded at the jute mills, at the gate on the river. So, the entrance to the jute mills was actually from the river side. But, today, it is not possible at all. Jute mills are dying, jute production is falling and hundreds and thousands of workers are suffering enormously as anybody from West Bengal knows. Sir, in this plan, I see a great vision of the Minister who is known to be a visionary Minister, who has done a lot whenever he has had an effective charge. The Mumbai-Pune highway is a standing tribute to his dynamism and effectiveness, dynamism both in terms of vision and planning, and he also has the ability to raise the funds to, actually, implement this programme. So, I have full confidence that he is going to do it. It is a long-term programme, Sir. It is not going to happen overnight. Many Members have said that in so and so river there is no water anymore. It is a dry stretch. Yes, in the Western part of Bengal also, as Mr. Ritabrata Banerjee said just now, many of these rivers — Ajay, Damodar and so on — have really dried up, and if you pass by them, you will find just big boulders and hardly small stretches of water.

My suggestion to the Minister would be, let this wait. What is feasible? I don't want them to fall into disuse. We have read in history that Patliputra or Patna used to be a major port of medieval times. Today, is Patliputra a port? Is Patna a port? All along the Hooghly River, there was a major inland port which was in great use. All have fallen into disuse. I am glad that that is the first of the five national waterways which have been selected. You know effective river-way is where there is actually a lot of riverine traffic. These have been chosen, and I would urge the Minister to develop these first. Let these set an example to the rest, and everybody who has doubts, put their doubts at rest and see the effectiveness of riverine transport. I don't want to repeat the statistics that it is 3 per cent in India, 47 per cent in

[Dr. Chandan Mitra]

China, 44 per cent in European Union. But yes it is possible. If we are talking about reducing road accidents, reducing the fuel consumption, we must look at inland waterways and inland transportation.

Sir, at the same time, I would urge the Minister to look at the pollution aspect, which many Members have talked about, and, here, I would give an example from Kerala itself. In Kerala, Sir, you would be fully aware that there is a lot of commuter traffic and tourist traffic which goes along the various backwaters and emerges onto the Vembanad lake leading to Kumarakom. Once I went on a visit to Kerala and a local person told me that 'Sir, don't take one of the diesel-operated boats; I will get you a manually-operated boat because that is the most effective and non-polluting way of travel'. I did that. But I did see that this was a dying art. When you have the option of putting up a diesel engine, who is going to actually row overnight to cross from Alleppey to Kumarakom? So, this is a dying art. But the other day, I read in the papers that now the operators there are saying that they are going to put up solar panels on these transport boats so that instead of diesel, they can use solar energy to drive the motors of their boats both for commuter vehicles and for tourist traffic. Sir, these are great ideas. There was a time when inland waterways and inland transportation was thriving all over India. Next to my ancestral home, there was a place called Balagarh. Balagarh is a place which produces excellent quality of bamboo. These were used during the British period to build steam boats, and those steam boats used to travel from Patna right up to the Barak Valley and Silchar across, what was not Bangladesh then, but is now Bangladesh today. Riverine transport was the lifeline of places like Bengal, Assam, parts of Bihar and along the entire coast and, of course, Kerala. So, we can revive the whole thing and it will be very, very useful for people, cost effective for people. I know it is a huge cost to the Government but as inland transportation develops, as goods traffic grows on this and private-public partnership develops, foreign investment comes in, money, I am sure, will not be a problem, and, particularly, when you have a dynamic Minister at the helm. So, Sir, I think, that there is a huge potential. This is really a visionary programme. There are only a few cautionary things about pollution, and we have to be mindful of fisheries and fishermen's livelihood. The fact that you see a delicacy of a fish called Hilsa in Bengal which has virtually disappeared from the western part of Gangetic delta and they have all fled to Bangladesh because this part has become very polluted. So, these are issues that need to be looked into. But I am sure that when the Minister talks about increasing the depth of the river, as the river is deepened, more water flows in, and this would automatically take care of things. So, these are the issues that need to be looked into. But I am sure

that when the hon. Minister talks about increasing the depth of the rivers, as rivers deepen and more water flows in, this would automatically take care of things. Now adays in places like Banares, people actually cross the river on foot in the summer. It is unthinkable. There used to be an old song "गंगा मैय्या में जब तक ये पानी रहे, मेरे सजना तेरी जिंदगानी रहे।" But if in *ganga maiyya* there is no *paani* at all then सजना की जिंदगानी क्या रहेगी?!

So, this is what I would urge the hon. Minister to be mindful of. He must ensure that the depth is increased, water flows, commerce increases and the country prospers.

THE MINISTER OF COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI RAVI SHANKAR PRASAD): Sir, Chandan Mitra's knowledge of Hindi film songs is legendary and I would request him to use it more frequently in his interventions.

DR. CHANDAN MITRA: Thank you very much, indeed. So is the Minister's. I know what a great connoisseur of Hindi film music he is.

"नदिया चले, चले रे धारा, चंदा चले, चले रे तारा, तुझको चलना होगा।"

I can't forget that song which you sang at Nagpur.

Sir, thank you very much.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Shri Anil Desai. Your time is five minutes.

SHRI ANIL DESAI (Maharashtra): All right, Sir.

Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to support the National Waterways Bill, 2015. At the outset, I congratulate the hon. Minister of Shipping, Gadkariji, for taking up this piece of legislation in respect of the declaration of certain inland waterways to be the national waterways, to provide for regulation and development of the same for the purpose of shipping and navigation.

Sir, Gadkariji needs to be shown much more appreciation because I know that during his time as the PWD Minister in Maharashtra, traffic congestion had grown to such a great extent that the people of Mumbai were really coming out and protesting; their rage could be discerned at every point. At that time, he showed dynamism and built up highways, not just highways, but bridges and flyovers, in the city of Mumbai. And, at one point of time, when the Shiv Sena *pramukh*, Balasaheb Thakre, was really skeptical and had doubts about how the traffic between Mumbai to Pune could be eased and there was nothing in sight, Gadkariji picked up the cudgels. He accepted the challenge and, within no time, came up with the Mumbai-Pune Express Highway, which has now become a landmark for people and tourists coming into Maharashtra from all over the world as also from different parts of the country.

[Shri Anil Desai]

8.00 P.M.

They really appreciated the work which has been put in and the dynamism shown by Gadkariji. So, when Gadkariji is at the helm of affairs, he would see to it that this innovative mode of transport comes up really well.

Sir, our colleagues have spoken about different aspects. Despite the odds and challenges, I think he would be able to pave the way and come out with this mode of transport, which would really be putting our economy on the stride of growth.

Sir, today, it is a fact that even though India is a peninsular, with water on three sides and land on one, we have lagged way behind as far as development of this mode of transport is concerned. Road and rail transport has really taken all the load of what the Indian economy could do about the movement of goods. It has been claimed in the Statement of Objects and Reasons by the Government that this mode of transport would be fuel-efficient, environmentally safe and bulk goods and multi-dimensional goods also can be easily carried through this, so that ease of traffic can be achieved and our Indian economy would really be growing.

Sir, it is really heartening that till now only five Inland Waterways were called National Waterways and now, the Government has chosen another 101 waterways to be included as National Waterways. There are new challenges ahead. I am glad that in the State of Maharashtra, National Waterways 77, Penganga Wardha River System, that is in Vidarbha, Wainganga in Chandrapur, which is also in Vidarbha, Savitri river in Konkan, Shastri river in Konkan and Ullas river, linking Kalyan, Thane and Mumbai Waterways, are the five major Inland Waterways which have been included in this programme. I think, developing this, over a period of time, would be beneficial. As our colleagues have said, this programme cannot run in a very time-bound manner. But, of course, given the impetus, or, taken the lead, our Ministry will see to it that it reaches to the satisfaction of the people of India. Sir, in Mumbai, I would say that today rail or road — the main public mode of transport — has really completely jammed; it is at the brim. By the introduction and development of waterways, as far as tourism is concerned, tourism will be given a boost.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Now, please conclude. ...*(Interruptions)*...

SHRI ANIL DESAI: Sir, the entire programme has a huge investment. Considering the investment, the viability and success of the same, it will be cost-effective. Ultimately, it will be the cost of the transport which will have a comparison with the road and rail transport. So, I think, that calculation must have been given a thought by Gadkariji. I am one hundred per cent sure that he will be successful and will come out with this mode of transport for the growth of our economy. Thank you.

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र) : उपसभापति जी, श्री गडकरी जी जो यह बिल लाए हैं, मैं इसके लिए उनका आभारी हूँ। गडकरी साहब एक एफिशिएंट मिनिस्टर समझे जाते हैं, जब उन्होंने महाराष्ट्र में काम किया, तो हम लोगों ने इनको देखा है। इनके पास दो बड़ी मिनिस्ट्रीज हैं। ये जहाँ भी जाते हैं, वहाँ पर लाखों, करोड़ों की बात करते हैं। मैं तो बहुत डरता हूँ। मैं एक मीटिंग में इनके साथ था, इन्होंने कई लाख, करोड़ की बात की थी। लाख के ऊपर कितने नुकते होते हैं और करोड़ के ऊपर कितने नुकते होते हैं, मुझे यह भी मालूम नहीं है। ये इतना पैसा कहां से लाने वाले हैं, मुझे मालूम नहीं है। इसका कारण यह है कि बजट में आठ सौ या नौ सौ करोड़ का ही उनका बजट है। ये इतना सारा पैसा कहां से इकट्ठा करने वाले हैं, मुझे मालूम नहीं है, लेकिन जो ये बिल लाए हैं, हम उसका पूरा सपोर्ट करते हैं। कुछ ऐसी बातें हैं, जिनके बारे में हमें शक है, मैं उनके बारे में ही बात करूँगा। हमारे एक माननीय सदस्य बोले और शान्ताराम जी ने कुछ बातें पहले ही रखी हैं। यह सही बात है रेल और रोड का बोझा कम करना चाहिए और उसके लिए अभी तक जिस ढंग से अभी तक जो वाटरवेज के जरिए जो पानी का इस्तेमाल होना चाहिए था, वह बिल्कुल भी हुआ नहीं है। मुझे अपने बचपन की याद आती है कि मैंने घोलपुर से दाभोल तक प्रवास किया था, वहाँ अभी वोट नहीं है। इन्होंने यहाँ यह बात भी कही है कि हम करने वाले हैं। इसका नं. 28 – Dabhol Creek Vashishti River ये तीनों ही water ways मेरे कोंकण इलाके में आते हैं, National Water Ways No. 53- Ulhas – Thane complex and National Waterway और No. 91- Shastri River है। यहाँ यह स्पष्ट नहीं होता है कि जो ये करने जा रहे हैं, वह कहां से कहां तक करने वाले हैं? मैंने जिन तीन वाटरवेज का जिक्र किया है, इनका डिस्टेंस कम है, तो क्या ये इतने ही में रहेंगे? यदि मंत्री जी यह स्पष्ट करेंगे, तो ज्यादा अच्छा होगा।

दूसरा यह कि स्टेट गवर्नमेंट से क्या बात हुई, क्या कंसलटेशन हुआ है, क्योंकि उनका भी अधिकार है। अगर उनको development के लिए कुछ करना है, तो उसके ऊपर क्या विचार किया गया है, यह उनको बताना जरूरी है। Bombay Natural History Society (BNHS) में तीनों जगह sensitive costal areas डिक्लेयर किया है। गडकरी जी, जी वहाँ ecologically sensitive costal areas डिक्लेयर किए गए हैं। आप लोग इसके बारे में किस ढंग से करने वाले हैं और आपको बड़े पैमाने पर कहां-कहां dredging करनी पड़ेगी, करनी चाहिए, ऐसा मैं भी बोलता हूँ, लेकिन यह सब होने के बाद उपसभापति जी, मैं आप से एक बात कहूँगा जहाँ-जहाँ development होती है, वहाँ आदिवासी और मछुवारे दोनों ही का बड़ा नुकसान होता है। जब आपकी बोट इसमें चलेगी — आपने कहा कि फ्यूल एफिशिएंसी रहेगी, क्लीन रखा जाएगा, कचरा यहाँ-वहाँ नहीं डाला जाएगा, लेकिन आपकी पॉलिसी क्या रहेगी, यह मालूम नहीं है, क्योंकि यह बिल पास होने के बाद आप जो पॉलिसी लागू करने वाले हैं, वह हमारे सामने आएगी नहीं। यदि आप इसके बारे में हमें ठीक ढंग से बताएंगे तो ठीक होगा। इसमें स्टेट गवर्नमेंट्स की क्या पावर रहेंगी, उनके क्या राइट्स होंगे? क्या आपकी उनके साथ बात हुई है? मैं उसके बारे में ही आपसे बातें पूछूँगा। महोदय, मेरी तीन-चार बातें हैं। आप हमें बताइए कि यह किस ढंग से इकोफ्रेंडली होगा? मेरा दूसरा प्रश्न है कि जो लोकल कम्युनिटीज हैं, जिनमें मछुआरा कम्युनिटी होंगी, किसान होंगे, उनके बारे में आपने क्या सोचा है? आप उनको इसमें कैसे ले सकते हैं? तीसरा प्रश्न है कि इसका लाइवलीहुड पर क्या नेगेटिव इम्पेक्ट होगा? इसका मच्छी वगैरह पर और लोकल कम्युनिटीज के ऊपर क्या इम्पेक्ट होगा, इसका भी उपाय होना चाहिए। मैंने स्टेट गवर्नमेंट्स के बारे में बोला

[श्री हुसैन दलवई]

है, इसके बारे में भी मेरा प्रश्न है। वेस्ट डिस्पोजल किस ढंग से किया जाएगा? ये कुछ बातें हमारे दिमाग में हैं, इसलिए आपकी पॉलिसी में इनके बारे में भी एश्योरेंस आना चाहिए। जहां डेवलपमेंट होती है, वहां के लोगों को आप साथ में कैसे लेंगे, इसकी भी व्यवस्था होनी चाहिए। एक बात है, जिसके लिए मैं उनकी तारीफ़ करूंगा कि अभी तक किसी ने इस बारे में विचार नहीं किया था। पूरी दुनिया में वाटरवेज इस्तेमाल किए जाते हैं। हमारे इधर जो वाटरवेज थे, वे खत्म हो गए। जैसे मुंबई से गोवा जाना है या कोंकण जाना है तो पहले लोग शिप से ही जाते थे, आज वाया रोड़ या ट्रेन से जाते हैं, जिनमें बहुत रश रहता है। मैं ऐसा मानता हूँ कि अगर यह व्यवस्था होगी तो बड़े पैमाने पर लोगों को अच्छी सुविधा हो जाएगी। शास्त्री रिवर के ऊपर जो संगमेश्वर में वाटरवेज होगा, क्या वह खाली शास्त्री रिवर से रत्नागिरि तक जाएगा या इससे आगे जाने वाला है? हमारा यह सवाल है कि आपने शास्त्री रिवर को ही क्यों लिया है, आप इसमें चिपलूण की वाशिष्टि रिवर क्यों नहीं लेते हैं?

संचुरी के बारे में जो कहा है, उसके बारे में आप जिस ढंग से बताने वाले हैं, वह बताइए, लेकिन मैं आपको एक सुझाव दूंगा कि हमारी वाशिष्टि रिवर में बहुत पैमाने पर क्रोकोडाइल्स हैं, उसमें टोटोइज़ भी बड़े पैमाने पर हैं और वहां टूरिस्ट भी इनको देखने के लिए बड़े पैमाने पर आते हैं। क्या आप टोटोइज़ और क्रोकोडाइल्स पार्क भी बनाएंगे? यदि यह बनेगा तो इसके प्रति टूरिस्ट अट्रैक्ट होंगे। आपको कहीं-कहीं पर बगीचे, होटल्स आदि की डेवलपमेंट भी करनी पड़ेगी। क्या आपके पास इस तरह की कोई स्कीम है? यदि आप इसके बारे में बताएंगे तो ठीक रहेगा। धन्यवाद।

SHRI V. P. SINGH BADNORE (Rajasthan): Sir, I have just one clarification to seek. Before that, I must commend the Minister for pushing this Bill. My clarification is that in the world today, all the big rivers, the Amazon, the Nile, adhere to the riparian rights. That is not mentioned here so far. So, is he going to have the riparian rights? There are the riparian rights of the States, downstream, upstream, the people on the side, and then the turtles, alligators and all that. All that comes under the riparian rights. The fisheries also come under this. So, it must adhere to the riparian rights. It is a worldwide concept of riparian rights and it must be adhered.

श्री नितिन जयराम गडकरी: उपसभापति जी, मैं सबसे पहले तो जिन सम्मानित सदस्यों ने इस महत्वपूर्ण बिल पर सुझाव दिए हैं और इसका समर्थन किया है, उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और आभार व्यक्त करता हूँ। सर, वर्ल्ड में चाइना में 47 परसेंट goods and passenger traffic पानी पर है। हमारे यूरोपियन देशों, फ्रांस, जर्मनी, इटली का 40 परसेंट से ज्यादा goods and passenger traffic पानी पर है। कोरिया और जापान में 43 परसेंट और 44 परसेंट है। आप में से ही कई सदस्यों ने बताया कि बंगलादेश में 35 परसेंट goods and passenger traffic पानी पर है। और हिन्दुस्तान में केवल 3.5 परसेंट ट्रैफिक पानी पर है। उदाहरण के लिए अगर हम लोग रोड़ से जाते हैं, तो डेढ़ रुपए खर्च आता है, रेलवे से जाते हैं, तो एक रुपया खर्च आता है, वहीं अगर हम पानी के माध्यम से जाते हैं, तो हमारा खर्च 20-25 पैसे आता है। इसलिए आप देखेंगे कि चीन हमारे सामने competition में आगे क्यों है, क्योंकि चीन में नदी के बगल में ही

इंडस्ट्री है। वहीं माल तैयार होता है, जो नदी के माध्यम से पोर्ट तक पहुँचाया जाता है। इस तरह से उनकी logistic cost बहुत कम है। जब प्रधान मंत्री जी ने उद्योगपतियों को बुलाया था, तो एक उद्योगपति ने कहा था कि मुम्बई से लंदन माल भेजना आसान और सस्ता है, पर मुम्बई से दिल्ली माल भेजना महँगा भी है और कठिन भी है। हमारे देश में logistic cost 18 परसेंट है, जबकि चीन में यह 8-10 परसेंट है और यूरोपियन देशों में 10-12 परसेंट है। Logistic cost ज्यादा होने के कारण हम अपने देश से export नहीं कर पाते हैं।

कुछ दिन पहले आपने सुना होगा कि चेन्नई से कुछ गाड़ियाँ एक जहाज के द्वारा कांडला तक आईं। अगर केवल मारुति की बनी हुई गाड़ियों के ट्रक्स चेन्नई जाएँगे और चेन्नई में जो गाड़ियाँ बनती हैं, वे यहां आएँगी, तो भी गाड़ी की कीमत कम हो जाएगी। उदाहरण के लिए हम लोग edible oil का 1 लाख 30 हजार करोड़ रुपए का import करते हैं। यह edible oil कांडला आता है, मुंद्रा आता है, हल्दिया आता है। अगर गंगा का waterways बन गया, तो जो हल्दिया से 5 हजार टन का barge oil लेकर साहिबगंज आएगा और अगर वहां से रिफाइनरी में oil आएगा, तो झारखंड में oil की कीमत एक से डेढ़ रुपए प्रति किलो सस्ती हो जाएगी। अगर पोर्ट में तुअर की दाल आती है और वहां से वह यहां आएगी, तो तुअर की दाल दो से तीन रुपए प्रति किलो सस्ती हो जाएगी, क्योंकि logistic cost सस्ती होगी। इसलिए सबसे पहले मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इससे हमारे देश में नए रोजगार का निर्माण होगा और विशेष रूप से ग्रामीण क्षेत्र में जो मल्लाह हैं, निषाद हैं, fishermen हैं, उनको इसका बहुत बड़ा फायदा होने वाला है।

एक महत्वपूर्ण बात यह है कि बहुत से लोगों ने यह सवाल उठाया है कि हमने ये जो waterways select किए हैं, इसमें स्टेट गवर्नमेंट्स के साथ किस प्रकार की बातचीत हुई है। पहली बात, मैं आपको स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि राज्य सरकार के जो minerals के rights हैं, पानी कर के rights हैं, आज जो-जो rights अस्तित्व में हैं, हम किसी भी right को अपने हाथ में नहीं लेना चाहते हैं। राज्य सरकार के सभी अधिकारों को उसी प्रकार से रख कर ही हम यह काम करना चाहते हैं।

दूसरी ओर जब पार्लियामेंट में यह बिल पेश हुआ, तो यह स्टैंडिंग कमिटी के पास गया। आपमें से अनेक लोग उस स्टैंडिंग कमिटी के मेम्बर्स थे। फिर वहां राज्य सरकार की तरफ से reply मांगा गया। हमने उस समय 101 rivers suggest किए थे और 5 जलमार्ग के नाम से मान्य थे। उस समय स्टैंडिंग कमिटी ने केरल सरकार के अनुरोध पर केरल के 10 delete कर दिए। इस तरह से 91 बाकी रहे। फिर स्टैंडिंग कमिटी ने ही राज्य सरकार की सलाह से 5 कर्णाटक में, 5 मेघालय में, 3 केरल में, 3 महाराष्ट्र में, एक तमिलनाडु में और एक राजस्थान में, ऐसे 18 add किए। इस तरह से यह संख्या 109 हुई। इसके बाद फिर उसमें 3 merge किए गए। इसके कारण अब यह 106 और 5, जो पहले के जलमार्ग हैं, इस तरह से 111 हैं और स्टैंडिंग कमिटी की recommendation के आधार पर ही मैं आपके सामने यह बिल लेकर आया हूँ। अगर कोई भी राज्य सरकार कहती है कि यह मत करो, तो हम नहीं करेंगे। हम लोग राज्य सरकार को इसमें सहयोग करना चाहते हैं।

दूसरी important बात यह है कि ecology और environment के हिसाब से हम इसके बारे में Environment Ministry की ओर से एक-एक प्रोजेक्ट का approval लिए बिना यह काम नहीं करेंगे। इसलिए हम किसी ecology और environment को disturb नहीं करेंगे, मैं आपको यह वचन देना चाहता हूँ।

[श्री नितिन जयराम गडकरी]

दूसरा, मेरे बारे में बार-बार एक प्रश्न उठता है कि मैं घोषणा लाखों में करता हूँ। हुसैन दलवाई जी, आपको यह पता है कि जब मैं महाराष्ट्र में मंत्री था, मैं 1996-97 की बात कर रहा हूँ, तब मैंने 10 करोड़ सरकार से लिए थे, 4 हजार करोड़ कैपिटल मार्केट और पब्लिक से खड़े किए थे और 2.5 साल में 8 हजार करोड़ के काम किए थे। मैंने जितनी घोषणाएँ की थीं, आप मुझसे एक के बारे में भी प्रश्न नहीं पूछ सकते कि मेरी कोई घोषणा हवा में चली गई।

पहली बात तो यह है कि मैं आपको वचन देता हूँ और आपकी मार्फत हिन्दुस्तान की जनता को वचन देता हूँ, साथ ही यहां पर बैठे हुए हर सदस्य को वचन देता हूँ कि अगर मेरे द्वारा की गई एक भी घोषणा पूरी नहीं होगी, तो मैं इस सदन में हाथ जोड़ कर आपसे क्षमा मांगूंगा। मैं कभी झूठ नहीं बोलता हूँ और कभी झूठा आश्वासन भी नहीं देता हूँ। ...**(व्यवधान)**...

श्री शान्ताराम नायक: आपने गोआ के बारे में भी घोषणा की थी, उसका क्या हुआ?

श्री नितिन जयराम गडकरी: शान्ताराम जी, मैंने आपके साथ गोआ में 7-8 हजार करोड़ रुपये की घोषणा की थी, आपको लग रहा होगा कि यह कैसे होगा? आप चिन्ता मत कीजिए। इस साल में दिसम्बर तक अगर गोआ के पूरे काम शुरू नहीं होंगे, तो आप इस सदन में मेरे ऊपर प्रिविलेज मोशन ले आइएगा। आप विश्वास रखिए, मैं कोई भी ऐसा काम नहीं करूंगा। ...**(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Don't do that.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: No, Sir. I am ready for it because I am confident. I am 100 per cent confident.

सर, दूसरी बात मैं बता रहा हूँ, मेरा एक फाइनांशियल मॉडल है, उस पर सभागृह में एक बार आप चर्चा उपस्थित कीजिए। मैं बजट पर डिपेंडेबल नहीं हूँ। आप बार-बार जिस बात का जिक्र कर रहे हैं, मैं बजट के पैसे से काम कर ही नहीं कर सकता हूँ। अभी तक हमारी सरकार को दो साल भी नहीं हुए हैं, लेकिन मैंने डेढ़ लाख करोड़ के रोड के कॉन्ट्रैक्ट साइन कर दिए हैं। अब मुझसे मेरी पार्टी के लोग भी पूछने लगे हैं कि यह पैसा कहां से आता है? चूंकि रोड का जो फाइनांशियल मॉडल है, आज वह विषय नहीं है, इसलिए उसके बारे में मैं नहीं समझाऊंगा, लेकिन इन्लैंड वॉटर वेज का ...**(व्यवधान)**...

श्रीमती विप्लव ठाकुर (हिमाचल प्रदेश): तभी तो हम कह रहे थे कि आपको प्रधान मंत्री बनना चाहिए था। ...**(व्यवधान)**...

श्री नितिन जयराम गडकरी: नहीं, जो प्रधान मंत्री हैं, वही अच्छे हैं। पहली बात मैं आपको यह बताना चाहता हूँ कि मेरे डिपार्टमेंट में मेरे पास जो बजट है, वह बहुत कम है। जैसे हमने पांच वॉटर वेज का काम शुरू किया है, उदाहरण के लिए मैं आपको बताना चाहता हूँ, हमने गंगा पर काम शुरू किया है। गंगा में वाराणसी से हल्दिया तक, 1,620 किलोमीटर का पूरा स्ट्रेच है। निषाद जी यहां पर बैठे हुए हैं, आप उत्तर प्रदेश से ही हैं न? आप मेरी एक-एक बात को लिख कर वेरिफाई कर लीजिएगा। हम लोग मार्च से पहले गंगा पर 12 वॉटर वेज में 3,500 करोड़ रुपये के कार्य का शुभारम्भ करने जा रहे हैं, इसके कॉन्ट्रैक्ट हो चुके हैं, लैंड एक्विजिशन का

काम हो चुका है और बाकी सब काम भी पूरा हो चुका है। अब लोगों में इसको लेकर कन्फ्यूजन पैदा हो रहा है, यह सही भी है कि जब नदी में पानी ही नहीं दिखता है, तो शिप कहां पर चलेगा? इसमें ऐसा है, गंगा में वाराणसी से हल्दिया तक हम तीन मीटर का ड्राफ्ट मेंटेन करने वाले हैं। वर्ल्ड बैंक ने इस प्रोजेक्ट के लिए हमें 4,200 करोड़ रुपये दिए हैं। अगर आप हमारे इस आइडिया को समझ लेंगे, तो फिर आगे मैं आपको समझा सकूंगा कि उसमें पानी कैसे आएगा। 45 मीटर विड्थ की ड्रेजिंग करके हम कम से कम अढ़ाई से तीन मीटर का ड्राफ्ट मेंटेन करेंगे और यह साल भर मेंटेड रहेगा। इसमें हम 203 करोड़ रुपये ड्रेजिंग के लिए खर्चा कर रहे हैं।

इसके बाद हम हल्दिया, साहेबगंज और वाराणसी में मल्टी मॉडल टर्मिनल बना रहे हैं, जिसके ऊपर 1,195 करोड़ रुपये से लैंड एक्विजिशन का काम पूरा हुआ है। अब यह मल्टी मॉडल हब क्या है? जैसे एअरपोर्ट होता है, जैसे रेलवे स्टेशन अथवा रेलवे पोर्ट होता है, बस स्टेशन अथवा बस पोर्ट होता है, वैसे ही यह वॉटर पोर्ट है। अभी यह हमारे देश में यह काम हुआ नहीं है, हां, केरल में निश्चित रूप से इसकी कल्पना थी, इसलिए वहां पर थोड़ा बहुत डेवलपमेंट हुआ है।

गंगा पर हम लोग तीन मल्टी मॉडल हब बना रहे हैं। मल्टी मॉडल हब का मतलब यह है कि वहां पर रेलवे भी है, नेशनल हाईवे भी है और वॉटर वेज भी है। इस तरह हमने 1,195 करोड़ रुपये से तीन मल्टीमॉडल हब का वर्क ऑर्डर टेंडर कर दिया है। मार्च एंड से पहले, अर्थात् इसी महीने से इस पर काम शुरू हो जाएगा।

उत्तर प्रदेश में वाराणसी से हल्दिया तक, 100 करोड़ रुपये की लागत से हम लोग 20 फ्लोटिंग टर्मिनल बना रहे हैं। ये टर्मिनल फ्लोटिंग होंगे, जहां पैसेंजर बोट्स जा सकेंगी और लोग उतर सकेंगे। फरक्का में हम लोग 343.35 करोड़ रुपये का new navigational lock बना रहे हैं और इसके लिए हमने उमा भारती जी के डिपार्टमेंट से जगह भी ले ली है। जब वहां पर नाव या शिप आएगी, तो वह ऊपर जाएगा, फिर नाव अन्दर आएगी, फिर उसमें पानी आएगा, फिर वह बाहर निकल जाएगी और जैसा रेलवे का फाटक होता है, वैसे ही नेविगेशन का गेट होगा।

हमारे देश में इसकी टेक्नोलॉजी नहीं है, वर्ल्ड बैंक ने हमको इसके लिए international engineers और कंसल्टेंट्स दिए हैं, जिनको यहां लाकर हमने यह रिपोर्ट बनाई है। गाजीपुर में 150 करोड़ रुपये की लागत से हम टर्मिनल बना रहे हैं, फिर 1,000 करोड़ रुपये की लागत से 20 small terminals बना रहे हैं। स्मार्ट सिटीज़ में 5 RO-RO crossing बना रहे हैं। इन पांच सिटीज़ में कलकत्ता है, झारखंड का साहेबगंज है, वाराणसी है, पटना है और भागलपुर है, इन पांच जगह पर RO-RO service है। अनिल देसाई जी मुम्बई में, भाऊचा के धक्के पर भी RO-RO service बना रहे हैं। इसमें ऐसा है कि एक ही शिप में 15-20 ट्रक भी होंगे, 50-60 कारें भी होंगी, लेकिन ये सब नीचे होंगे, ऊपर लोग बैठेंगे। आप गोवा जाते हैं, आपको पता है। जैसे ही आप अपनी गाड़ी लेकर भाऊचा धक्का से बैठेंगे, तो वह वहां से मांडवा जाएगा। आप 25 मिनट में मांडवा चले जाएँगे। Otherwise, साउथ मुम्बई से मुम्बई-गोवा जाने में आपको ढाई घंटे का समय लगता है, लेकिन आप गाड़ी लेकर बैठे-बैठे मांडवा उतर कर मुम्बई-गोवा आधे घंटे में पहुँच जाएँगे। तो इन पांच जगहों पर RO-RO crossing है। हमने असम में ब्रह्मपुत्र नदी में यह शुरू कर दिया है। आठ-दस दिन पहले ही गुवाहाटी में उसका उद्घाटन किया है। इन पांच जगहों पर RO-RO crossing के लिए हमने 100 करोड़ दिए हैं। अभी जैसे हवाई जहाज के लिए एटीसी

[श्री नितिन जयराम गडकरी]

(एयर ट्रैफिक कंट्रोल) है, तो हमने पहली बार रिवर ट्रैफिक कंट्रोल शुरू कर दिया है और इस रिवर ट्रैफिक कंट्रोल को AIS सिस्टम कहा है। अब सैटेलाइट का उपयोग करके फरक्का से लेकर हल्दिया तक अगर कोई छोटी सी नाव भी घूम रही है, तो आप टीवी के स्क्रीन पर उसे देख सकते हैं। मैंने एक महीना पहले ही उस सिस्टम का इनोग्रेशन किया है। यह सिस्टम फरक्का टू हल्दिया में शुरू हो गया है। यह सिस्टम फरक्का टू पटना और पटना टू वाराणसी में आने वाले तीन-चार महीने में पूरा हो जाएगा।

20 स्मॉल टर्मिनल्स के लिए 1,000 करोड़ और रिवर के लिए जो बैंक प्रोटेक्शन है, उसके लिए भी हमने 250 करोड़ का प्रोविजन किया है। नाइट नेविगेशन यानी रात को आने-जाने के सिस्टम के लिए 50 करोड़ की व्यवस्था की है। शिप रिपेयर एंड मेंटेनेंस फैसिलिटी के लिए हमने 150 करोड़ रुपये दिए हैं। यह मैंने केवल गंगा की बात बताई।

ब्रह्मपुत्र नदी में हमने काम शुरू कर दिया है। अगर आप गुवाहाटी जाएँगे, तो वहां पांडु जेटी है। परसों ही मैंने उसका इनोग्रेशन किया है। वहां जेटी बनाई गई है। अब वहां हम लोग एक ड्राई डॉक बना रहे हैं। अंडमान-निकोबार में भी बना रहे हैं। वहां का शिप अगर रिपेयर हो कर कोलकाता आता है, तो यहां से उसको अंडमान-निकोबार जाने और आने के लिए 10-10 या 15-15 लाख रुपये खर्चा लगता है, जबकि 2 लाख रुपये का ही रिपेयर होता है, तो अंडमान-निकोबार में और पांडु जेटी, गुवाहाटी में हमने एक ड्राई डॉक भी बनाया है। 10 जगहों पर ब्रह्मपुत्र पर 80 करोड़ खर्च करके हम floating RO-RO jetty का निर्माण करने जा रहे हैं। हमने navigational aids के लिए 5 करोड़ दिए हैं।

आप सब माननीय सदस्यों ने बर्किंगम कैनाल के बारे में पूछा है। तो बर्किंगम कैनाल के लिए हम 450 करोड़ रुपये का काम कर रहे हैं। आंध्र प्रदेश सरकार को हमने लैंड एक्विजिशन करने के लिए बोल दिया है। अंग्रेजों के समय में यह कैनाल था। उसमें मुझसे गलती न हो जाए, क्योंकि मुझे ज्यादा जानकारी नहीं है। गोदावरी और कृष्णा दोनों नदियां बर्किंगम कैनाल से मिलती हैं, तो इसे एक किया है और वहां से हम लोग इसका कार्य भी इसी साल में शुरू करने की कोशिश कर रहे हैं। इसमें आंध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री श्री चंद्रबाबू नायडू विशेष रूप से प्रयत्नशील हैं और बर्किंगम कैनाल का काम हम शुरू करेंगे।

सर, आपके केरल में ऑलरेडी यह डेवलप हुआ है और टूरिज्म के लिए बहुत अच्छे तरीके से उसका उपयोग हो रहा है। केरल की सरकार को और मुख्य मंत्री जी को मैंने ऑफर किया है कि आप और हम मिल कर एक सबिसडरी कम्पनी बनाएँ, हम पैसा देंगे और हम और आप उसे चलायेंगे। तो उसके लिए भी विचार चल रहा है।

अब एक सबसे इम्पोर्टेंट बात प्रदूषण की है। पहली बार हमने तय किया है कि फ्यूल के मामले में एलएनजी हमारा फ्यूचर है। तो हमारा जो अल्टिमेट फ्यूचर है, वह एलएनजी है। वह सस्ता भी है और पॉल्यूशन फ्री भी है। इसलिए पहली बार कोच्ची शिपयार्ड ने अंडमान-निकोबार के लिए तीन catamaran तैयार किए हैं। तीनों catamaran hybrid हैं। वह डीजल पर भी है और एलएनजी पर भी है। तो हम जितने भी वाटर पोटर्स बना रहे हैं, इन वाटर पोटर्स पर हम बड़े

बंकर बनाने जा रहे हैं, जिसमें एलएनजी होगी और जो एलएनजी आएगी, उसके कारण वह कॉस्ट इफेक्टिव होगा और पॉल्यूशन फ्री भी होगा। इससे पॉल्यूशन कम जो जाएगा। तो हमारी कोशिश उसके ऊपर है।

मैं ओडिशा के हमारे बंधुओं को एक बात बताना चाहता हूँ। तालचर से पारादीप—यहां महानदी कोलफील्ड है। अभी पीयूष गोयल जी उपस्थित हैं। कल ही मेरी इनसे बात हुई है। हमारे McKinsey ने रिपोर्ट किया है कि यहां पर इनका कोल प्रोडक्शन अभी 60 मिलियन टन है। पीयूष जी जिस प्रकार से रिफॉर्म लाये हैं और कोल प्रोडक्शन बढ़ रहा है, तो इनका कोल प्रोडक्शन महानदी में 300 मिलियन टन होने जा रहा है। यह जो 300 मिलियन टन कोल प्रोडक्शन होगा, तो हमने उनको ऑफर किया है और दो दिन में मीटिंग हो रही है कि हम लोग उनका कोल वेस्टर्न कोर्ट में, यानी गुजरात और महाराष्ट्र में, एक-एक या डेढ़-डेढ़ लाख टन के शिप में अगर गुजरात और महाराष्ट्र के पावर प्रोजेक्ट्स के लिए देंगे, वह दक्षिण में भी, तमिलनाडु और कर्णाटक में भी जाएगा, तो इससे पावर की कॉस्ट एक रुपया प्रति युनिट कम हो जाएगी। इससे आपके केवल एक प्रोजेक्ट में 10,000 करोड़ रुपये की सैविंग है। ...**(व्यवधान)**... सर, मैं आपको एक बात बतला देता हूँ, मैं साफ बोलने में डरता ही नहीं हूँ। पहली बात तो ऐसी है कि जो सबसे ज्यादा पॉल्यूशन करते हैं, जो 5 लाख एक्सीडेंट करते हैं, जो सुरक्षा है वह रोड सैक्टर है। उसको हम 55 हजार करोड़ का बजट देते हैं। जो पॉल्यूशन फ्री है, जो इम्पोर्ट substitute है, कॉस्ट इफेक्टिव है उसको 800 करोड़ का बजट है। वह पहली बार 800 करोड़ मिला, इससे पहले मिला ही नहीं। तो यहां दुर्भाग्यवश आपका सहयोग चाहिए कि ज्यादा पॉल्यूशन करने वाला, रोड पर डेढ़ लाख लोगों की मृत्यु होती है और इसलिए मैं ...**(व्यवधान)**...

श्री भूपिंदर सिंह (ओडिशा): 67 साल में हम नहीं कर पाए, इसलिए आपका धन्यवाद है।

श्री नितिन जयराम गडकरी: मैं आपको यह बात बताऊंगा कि मैं रोड का मंत्री होने के बाद भी इंफ्रास्ट्रक्चर के बारे में, नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में हमारी सरकार की भूमिका है, First priority to waterways and coastal traffic. Second priority to Railways; and the third priority to roads. और इसलिए मुझे कहते हुए कोई संकोच नहीं, मैं भले ही मंत्री हूँ। मुझे बजट मिलता है तो मैं तो स्वागत ही करूंगा और मैं रोड बनाऊंगा। तो रोड भी बनाने का काम है और जितना शान्ताराम जी ने कहा वह सब पूरा होगा। मैं पार्टी को भी और इनको भी बोलता हूँ और आपको भी बोलता हूँ। मेरा एक-एक शब्द आप डायरी में लिखकर रखिए। जितनी मैंने घोषणाएं की हैं ...**(व्यवधान)**... अपनी डायरी में मेरे पूरे प्रोजेक्ट्स लिख लेना और जब तक इस सभागार में रहूंगा अगर उस तारीख तक पूरे नहीं होंगे तो जरूर पूछना, मुझे कोई एतराज नहीं है। सर, मैं इसमें एक बात बतलाना चाहता हूँ। Inland Water Transport is an environment friendly and cost-effective mode of transportation which on development will have the potential to establish an optional mode of mix and reduce the logistic cost. सर, यह 5 वाटरवेज का तो काम हमने शुरू कर दिया है। कमेटी में जो कहा वह भी हमने मान्य किया है। सर, इसमें मैं निषाद जी को विश्वास दिलाना चाहता हूँ। जितनी बरसात आती है उसमें 15 से 20 परसेंट पानी लेक और डैम में जाता है, 15 से 20 परसेंट पानी जमीन के अंदर congregation होता है और 70 परसेंट पानी समुद्र में चला जाता है। मैं खुद वाटर कंजर्वेशन में

[श्री नितिन जयराम गडकरी]

काम करता हूँ, किसानों के साथ काम करता हूँ। जैसे चैक डैम मोदी जी ने बनाए, वैसे मैं अपने क्षेत्र में एन.जी.ओ. के द्वारा चैक डैम का काम करता हूँ और हमने बहुत अच्छा स्लोगन दिया है कि बहने वाले पानी को चलने के लिए लगाओ, चलने वाले पानी को रुकने के लिए लगाओ और रुके हुए पानी को जमीन को पीने के लिए लगाओ। हमारे देश में 70 परसेंट पानी समुद्र में जा रहा है उसके लिए विवाद नहीं होता। इसलिए गंगा का पानी कावेरी तक ले जाना, मैं सम्मानीय सदस्य जो राजस्थान से हैं, उनको आश्वासन देना चाहता हूँ कि वह मेरी घोषणा नहीं है। मैं यह जो आपको कह रहा हूँ, बस मैं प्रयास कर रहा हूँ। वसुन्धरा जी से मीटिंग हुई है। मैं गुजरात के बॉर्डर की दो नदियों का फ्लड का पानी, कांडला से कैनाल बनाने की सोच रहा हूँ जो साढ़े सात सौ-आठ सौ किलोमीटर का है। यह पूरा पानी आपके डेजर्ट में उधर ले जाकर वाटर पोर्ट बनाकर एक 5 मीटर का डेपथ करके मैं एक वाटरवेज बनाने की योजना राजस्थान की सरकार से चाहता हूँ क्योंकि मैं चाहता हूँ कि यह काम हो। मैं निश्चित रूप से कहूँगा कि इसका पहला फायदा है कि यह पानी जो होगा, यह सिंचाई के लिए मिलेगा। दूसरा यह जो पानी है उसकी congregation होने के बाद सात-आठ किलोमीटर में जितने कुएं होंगे, उतने कुएं का पानी बढ़ेगा। मैं आपको एक बात बताता हूँ क्योंकि मैं इसके लिए लड़ता आया हूँ। इस देश में सिंचाई का परसेंटेज क्या है? देखिए, झारखंड में सबसे कम सिंचाई 5.6 परसेंट है, महाराष्ट्र दूसरा है जिसके लिए हमारे विदर्भ, मराठवाड़ा का झगड़ा है। उसमें मैं विदर्भ का बताऊँ, जावडेकर जी को पता है। वहां महाराष्ट्र में 18.6 परसेंट है। ...**(व्यवधान)**... सर, आप कुछ कह रहे हैं?

श्री जयराम रमेश: सर, आप बिल पर बोलिए।

श्री नितिन जयराम गडकरी: सर, पानी के बारे में आप सुनिए, फिर आप लिखते रहेंगे, नहीं समझ पाएंगे।

श्री जयराम रमेश: बिल पर बोलिए।

श्री नितिन जयराम गडकरी: सर, मैं आपका पूरा सम्मान रखते हुए बिल पर बोलूँगा, पहले पानी का तो पूरा होने दीजिए। सर, जब तीन मीटर पानी का लेवल जब रिवर में आएगा तो उसके कारण इरिगेशन बढ़ेगा और इसलिए झारखंड, छत्तीसगढ़, महाराष्ट्र, तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश, तेलंगाना, गुजरात और मध्य प्रदेश, यहां जो 46 परसेंट इरिगेशन है, यह सबसे कम है, यहां पानी कम है। पंजाब, हरियाणा में 98 परसेंट है, 96 परसेंट है। तो ये जो वाटरवेज निर्मित होंगे, ये पूरे प्रदेशों में अगर साल भर मेन्टेन होंगे तो सिंचाई के लिए किसानों के लिए पानी उपलब्ध होगा, यह बात मैं आपको बताना चाहता हूँ। दूसरी बात यह है कि जब पानी नहीं होगा, तो फिश कहां से आएगी? इससे जब तीन मीटर पानी आएगा, तो निषाद, मल्लाह और फिशरमैन के लिए फिश उपलब्ध होगी। हम कोई ट्रॉलर नहीं लाएंगे। आपका अधिकार होगा। राज्य सरकार जो आपको देगी, वह आपको ही मिलेगा।

दूसरी सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि अब ये वाटर पोर्ट्स जो बन रहे हैं, इनके बाजू में इंडिस्ट्रियल एरिया होगा, गोदाम होंगे, प्रीकूलिंग प्लांट होंगे, कोल्ड स्टोरेज होंगे। सर, फरक्का की फ्लैश, आदरणीय गोयल साहब का जो डिपार्टमेंट है, वहां का थर्मल पॉवर प्रोजेक्ट लिया है, बंगलादेश को एक्सपोर्ट हो रहा है। अभी बार्ज का एक ऐसा डिजाइन आया है कि जिस इंजन

पर 15 सौ टन मैटेरियल जाता था, उसका केवल डिजाइन चेंज करके उसी इंजन पर 5 हजार टन माल जा सकता है। मैं जो 25 पैसे बोल रहा हूँ, वह 5 पैसे या 10 पैसे में आएगा। सर, हमारी logistic cost इतनी कम होने वाली है, जिसके कारण हमारे देश का उत्पादन मूल्य कम होगा और हमारा एक्सपोर्ट बढ़ेगा। हमारे नागपुर में ओरेंजेज होते हैं, अगर हम इसको रेलवे से डायरेक्ट साहिबगंज ले जाएंगे, उसके आगे हमने बंगलादेश के साथ करार किया है, इस तरह से अब हमारे ओरेंजेज या कोई भी चीज ब्रह्मपुत्र से बंगलादेश में आगे म्यांमार तक जा सकती है। इनलैण्ड वाटरवेज के कारण एक नया विकास का गेट ओपन हो रहा है। Environment ecology के हिसाब से हम पूरी चिंता कर रहे हैं। स्थानीय लोगों को रोजगार मिले, फिशरमैन, मल्लाह, निषाद, इनको फिशरीज के लिए और अच्छा मौका मिले और उनके अधिकारों का संरक्षण हो। हम राज्य सरकार का कोई मिनरल नहीं निकालेंगे। जो अधिकार होगा, वह उनका होगा। मैंने स्टेट डिपार्टमेंट कोअभी मैंने दिल्ली की सरकार को भी आह्वान किया कि दिल्ली के बगल में हमारा 25 हजार करोड़ रुपए का रोड का काम शुरू हुआ है, मैंने उनको कहा कि यमुना में हमारी एनएचएआई ड्रेजिंग करेगी। ड्रेजिंग करके उसका width तीन मीटर का draft तैयार होगा और उससे जो सैंड निकलेगा, उसको हम नेशनल हाईवे पर यूज करेंगे और अगर बाकी बच गई, तो वह आपके अधिकार में होगा। आप उसको यूज कीजिए या आपको जो करना है, वह कीजिए। सर, इतना siltage हुआ, मैं जावडेकर जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छे-अच्छे निर्णय लिए हैं। Siltage होने के कारण बाढ़ आ रही है, बाढ़ के कारण गांवों में पानी घुस रहा है। एक समय हम लोग पटना से कोलकाता जाते थे, वह सब बंद हो गया है। अब अगर हम siltage कम करेंगे, अगर draft बनेगा, तो हमारा बहुत revolutionary काम होगा।

सर, मैं एक-दो मिनट में खत्म करूंगा। इसमें catamaran, hover craft, sea plane... मैं कोशिश कर रहा हूँ कि जल्दी देश में पानी पर उतरने वाला हवाई जहाज आए। इस संबंध में हमारी बातचीत शुरू है और आप सबकी शुभेच्छाओं के साथ यह जल्दी ही आएगा। अगर आप बोट क्लब को अलाऊ नहीं करेंगे, अगर बोट क्लब से वह सी प्लेन पानी पर उड़ेगा, तो आप वाराणसी के एयर पोर्ट पर उतर सकते हैं या गंगा में उतर सकते हैं। इससे ट्रांसपोर्ट पूरा चेंज हो जाएगा। हम कोचीन शिपयार्ड में एक अच्छी चीज बना रहे हैं, जिस पर रिसर्च चालू है। परिकर जी को पता है कि वह जहाज भी नहीं है और हवाई जहाज भी नहीं है। वह पानी के सात मीटर ऊपर 120 मीटर की स्पीड से दौड़ता है और उसकी कैपेसिटी तीन सौ, चार सौ लोगों तक भी जा सकती है। वह hover craft भी नहीं है। वह ऐसा नया आया है, जो हवाई जहाज जैसा नदी के सात मीटर ऊपर दौड़ेगा और वाटर पोर्ट पर उतरेगा। इस तरह से ट्रांसपोर्ट सेक्टर में, टूरिज्म सेक्टर में revolutionary change होगा। मुझे लगता है कि हमारे देश में आने वाले समय में ये जो 13 स्टेट्स हैं और जो 14 हजार किलोमीटर सी फ्रंट्स हैं, इन 14 हजार किलोमीटर सी फ्रंट्स से नदियां जुड़ती हैं, तो जैसे पॉवर ग्रिड तैयार हुआ है, वैसे ही वाटर ग्रिड तैयार होगा और वाटर ग्रिड से ट्रांसपोर्ट भी होगा, इरिगेशन भी बढ़ेगा, फिशरीज भी बढ़ेगी, उद्योग-व्यवसाय भी बढ़ेंगे और आदिवासी तथा फिशरमैन के लिए रोजगार के नए साधन होंगे। इससे टूरिज्म भी डेवलप होगा। हम राज्य सरकार के सहयोग से इसको आगे करने वाले हैं। मेरा विश्वास है कि आप सब लोगों ने इस बिल का समर्थन किया है, इसमें बहुत कुछ बोलने लायक है, परंतु देर हो गई है, इसलिए मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेता हूँ और आप सब लोगों से प्रार्थना करता हूँ कि हमारे देश में यह एक historical शुरुआत हो रही है। आप सब इसको सहयोग करें, यही आपसे प्रार्थना करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Minister.

The question is:-

That the Bill to make provisions for existing national waterways and to provide for the declaration of certain inland waterways to be national waterways and also to provide for the regulation and development of the said waterways for the purposes of shipping and navigation and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up Clause-by-Clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

CLAUSE 4 — AMENDMENT OF SECTION 2 OF ACT 82 OF 1985

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 4, there is one amendment (No.3) by the Minister.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

(3) That at page 2, line 18, *for* the figure "2015", the figure "2016" be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 4, as amended, was added to the Bill.

Clause 5 was added to the Bill.

The Schedule was added to the Bill.

Clause 1 – Short Title

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is one Amendment in Clause 1 (No. 2) by Shri Nitin Jairam Gadkari.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI : Sir, I move:

(2) That at page 1, line 2, *for* the figure "2015", the figure "2016" be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

ENACTING FORMULA

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is one Amendment (No. 1) by Shri Nitin Jairam Gadkari.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

(1) That at page 1, line 1, *for* the word “Sixty-sixth”, the word “Sixty-seventh” be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

The Title was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Nitin Jairam Gadkari to move that the Bill, as amended, be passed.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I move:

That the Bill, as amended, be passed.

The question was put and the motion was adopted.

SPECIAL MENTIONS

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Special Mentions. Shri S. Thangavelu.

**Demand for allocating Central funds for diversion of surplus water from
Tamiraparani river to water deficit areas of Tirunelveli and
Thoothukudi districts in Tamil Nadu**

SHRI S. THANGAVELU (Tamil Nadu): Sir, the Tamiraparani is one of the perennial rivers in Southern India. It originates from Eastern slope of Western Ghats and traverses a length of 120 km through Tirunelveli and Thoothukudi Districts. Its confluence is in the Bay of Bengal. The Tamiraparani River provides irrigation facility to more than 77,500 ha of land. It also fulfils other needs, including drinking water, of the people. After fulfilling all the needs, around 13,758 mcf of water flows into the sea unutilised.

There was a demand to utilise the surplus water of the Tamiraparani River by diverting it to irrigate the dry areas of Manoor Union, Melaneethinallur Union, Sankarankoil City and Union and Kuruvikulam Union and also other parts of Southern Tamil Nadu *viz.* Radhapuram, Nanguneri, Thisaianvilai, Sathankulam and Thiruchendur, which are rainfed areas.

The State Government of Tamil Nadu, under the visionary leadership of Dr. Kalaignar Karunanidhi, allocated ₹ 198 crore in the Budget for the year 2007-08. Water and Power Consultancy Services under the Ministry of Water Resources also