

29 अप्रैल 2020

प्रति,
सचिव
पर्यावरण, वन और जलवायु मंत्रालय,
इंदिरा पर्यावरण भवन, जोरबाग रोड,
अलीगंज
नई दिल्ली -110 003

ईमेल से eia2020-moefcc@gov.in को भेजा

**विषय - पर्यावरणीय प्रभाव आकलन अधिसूचना 2020 प्रारूप पर टिप्पणी
तीन में से पहला भाग - अंतर्देशीय जलमार्ग से संबंधित प्रावधानों पर खास टिप्पणियाँ**

प्रिय महोदय

कृपया मंथन अध्ययन केन्द्र, पुणे द्वारा पर्यावरणीय प्रभाव आकलन अधिसूचना, 2020 के प्रारूप पर संलग्न टिप्पणियाँ (तीन में से पहला भाग) स्वीकार करें। मंथन अध्ययन केन्द्र पानी, पर्यावरण और विकास पर शोध और निगरानी करने वाला समूह है।

इस ईमेल/पत्र के साथ हम हमारी टिप्पणियों का पहला भाग "अंतर्देशीय जलमार्ग से संबंधित प्रावधानों पर खास टिप्पणियाँ" संलग्न कर रहे हैं।

दूसरा भाग अलग से भेजा जाएगा। अन्य 2 भाग निम्न हैं -

भाग-2 : पर्यावरणीय प्रभाव आकलन/पर्यावरणीय मंजूरी (EIA/EC) प्रक्रिया के पुनर्गठन और प्रारूप अधिसूचना 2020 में बदलाव की जरूरत संबंधी टिप्पणियाँ।

भाग-3 : अधिसूचना 2020 के प्रारूप की खास कण्डिकाओं/अनुभाग पर अतिरिक्त टिप्पणियाँ।

आशा है कि इन टिप्पणियों पर विचार कर इन्हें अंतिम अधिसूचना में शामिल किया जाएगा। अतः आपसे निवेदन है कि कृपया इन टिप्पणियों के प्राप्त होने की सूचना प्रदान करें।

भवदीय

Sharmadhi Kam

श्रीपाद धर्माधिकारी

समन्वयक,
मंथन अध्ययन केन्द्र, पुणे

पर्यावरणीय प्रभाव आकलन (EIA) अधिसूचना, 2020 पर
मंथन अध्ययन केन्द्र (पुणे) की टिप्पणियाँ

3 भागों में पहला : EIA अधिसूचना में अंतर्देशीय जलमार्ग संबंधी
विशिष्ट प्रावधानों पर टिप्पणियाँ

निम्न टिप्पणियाँ इस तरह से साझा की गयी हैं- पहले प्रारूप में दिए गये प्रावधान को प्रस्तुत किया है, फिर बदलाव सुझाने के कारण और अंत में हमारी सिफारिशें।

1. कैपिटल ड्रेजिंग की परिभाषा - अधिसूचना में उल्लेखित परिभाषा बदली जाए :

EIA अधिसूचना 2020 के प्रारूप का प्रावधान: EIA अधिसूचना 2020 के प्रारूप की कण्डिका 3(8) में उत्कृष्ट तलकषण (कैपिटल ड्रेजिंग) की परिभाषा इस तरह उल्लेखित है - उत्कृष्ट तलकषण से विशाल पोतों की सहायता करने के उद्देश्य से पोत परिवहन मार्ग सृजित करने या गहरे बनाने के जल समुद्र तल से अदूषित सामग्री को हटाने की एकबारगी प्रक्रिया अभिप्रेत है। इसके अंतर्गत पत्तनो या बन्दरगाहों और चैनलों के भीतर बाहर तलकषण क्रिया-कलाप भी है;

अर्थात् - समुद्र तल से एक बार सामग्री निकालकर बड़े जहाज संचालन के लिए नौका चैनल का निर्माण या उसे गहरा करना। इसके तहत बंदरगाह और चैनल के अंदर तथा बाहर खुदाई शामिल होगी।

बदलाव सुझाने के कारण : नदी तल में भी कैपिटल ड्रेजिंग की जाती है। EIA अधिसूचना 2020 के प्रारूप में दी गई परिभाषा से तात्पर्य है कि यह केवल समुद्र में ही की जानी है जबकि यह कई अंतर्देशीय जलमार्ग परियोजनाओं में नदियों में भी की गई है और की जानी है। उदाहरण के लिए राष्ट्रीय जलमार्ग-16 (बराक) और राष्ट्रीय जलमार्ग-5 (ओड़िशा) की विस्तृत परियोजना रपट विशेष रूप से उल्लेख करती है कि कैपिटल ड्रेजिंग इन प्रस्तावित जलमार्गों को पर्याप्त गहरी और चौड़ा करने की गतिविधि है। कैपिटल ड्रेजिंग की जरूरत अंतर्देशीय जलमार्गों के टर्मिनलों (बंदरगाह) और नदी पोर्टों के लिए भी जरूरी होगी क्योंकि अंतर्देशीय जलमार्गों के लिए नदियों पर पोर्ट और टर्मिनल बनाए जायेंगे, और अनेक भारतीय नदियां प्राकृतिक रूप से पर्याप्त गहरी और चौड़ी नहीं होती। इसके अलावा EIA अधिसूचना 2020 के प्रारूप के इस प्रावधान में उल्लेखित परिभाषा दर्शाती है कि कैपिटल ड्रेजिंग एक ही बार की जाने वाली प्रक्रिया है जबकि अन्य देशों जैसे न्यूजीलैंड में कैपिटल ड्रेजिंग एक कभी कभार होने वाली प्रक्रिया¹ है अर्थात् एक से अधिक बार होने वाली प्रक्रिया। इसी प्रकार का प्रावधान UK Marine Special Areas of Conservation²

¹ Environment Canterbury, New Zealand, <https://ecan.govt.nz/publications/General/lhwig-capital-maintenance-dredging-consents-factsheet-0812.pdf> मंथन अध्ययन केन्द्र को सूचना अधिकार कानून के तहत पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त जानकारी दिनांक 25 जनवरी 2018

² Source: UK Marine Special Areas of Conservation
http://ukmpa.marinebiodiversity.org/uk_sacs/activities/ports/ph5_0_2.htm

में भी है जिसके अनुसार कैपिटल ड्रेजिंग ऐसी प्रक्रिया है जो सामान्यतः होती है लेकिन हमेशा पहली बार नहीं। इसी परिभाषा में कैपिटल ड्रेजिंग सामान्यतः (शब्द पर जोर हमारा है) ऐसी प्रक्रिया है जो उपस्थित जलीय अवस्था में जमे हुए पदार्थों में होती है।

हमारी सिफारिशें : उपरोक्त कारणों से और पर्यावरण हित में कैपिटल ड्रेजिंग की परिभाषा इस प्रकार संशोधित की जाए: उत्कृष्ट तलकर्षण (कैपिटल ड्रेजिंग) का अर्थ कभी-कभार, सामान्यतः लेकिन हमेशा पहली बार नहीं, तलछट हटाने की प्रक्रिया है जिसमें बड़े जहाजों के संचालन के लिए समुद्र या नदी तल में मूल पदार्थों को हटाकर पोत परिवहन चैनल बनाया अथवा गहरा किया जाता है। इसमें पोर्ट, चैनल, नदी पोर्ट और टर्मिनल में की जाने वाली ड्रेजिंग की गतिविधि शामिल है।

2. अंतर्देशीय जलमार्गों को प्रवर्ग क (Category A) में शामिल किया जाए

EIA अधिसूचना 2020 के प्रारूप में प्रावधान: EIA अधिसूचना 2020 के प्रारूप के आईटम 37 कॉलम 5 के अनुसार अंतर्देशीय जलमार्ग से संबंधित समस्त परियोजनाएँ प्रवर्ग ख 2 (Category B2) में शामिल हैं।

बदलाव सुझाने के कारण

पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय (MoEFCC) की विशेषज्ञ समिति ने जलमार्गों को प्रवर्ग क में रखने की सिफारिश की है।

हम आपका ध्यान MoEFCC की विशेषज्ञ समिति³ की मंत्रालय में आयोजित मीटिंग दिनांक 18 मई 2017 के कार्यवृत्त में वर्णित सिफारिशों की ओर आकृष्ट करना चाहते हैं जो अंतर्देशीय जलमार्ग परियोजनाओं संबंधी पर्यावरणीय प्रक्रियाओं को व्यवस्थित करने हेतु आहूत की गई थी। इस समिति ने विस्तृत चर्चा के बाद निम्न दो स्पष्ट सिफारिशें की थी -

- i. अंतर्देशीय जलमार्ग परियोजनाओं पर EIA अधिसूचना 2006 को लागू करने में स्पष्टता लाने हेतु विशेषज्ञ समिति ने EIA अधिसूचना 2006 में बदलाव की सिफारिश की थी ताकि 'अंतर्देशीय जलमार्ग, जेट्टी और मल्टी मोडल टर्मिनलों' को पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी वाली परियोजनाओं/ गतिविधियों की सूची में जोड़ा जा सके।
- ii. जलमार्ग विकास परियोजना (राष्ट्रीय जलमार्ग-1) के बारे में विशेषज्ञ समिति ने स्पष्ट किया है कि इस परियोजना पर EIA अधिसूचना 2006 लागू है तथा और इसका मूल्यांकन A श्रेणी (प्रवर्ग क) की परियोजना के रूप में किया जाए। विशेषज्ञ समिति ने उल्लेख किया कि -

³ “तकनीकी मुद्दों जैसे परियोजनाओं/गतिविधियों का मूल्यांकन कर इन्हें EIA अधिसूचना 2006 में शामिल करने हेतु परियोजनाओं की जाँच पड़ताल एवं सिफारिश देने सहित प्रक्रियाओं को व्यवस्थित करने, EIA अधिसूचना 2006 के तहत 'B' श्रेणी की परियोजनाओं/गतिविधियों का 'B1' एवं 'B2' श्रेणी (प्रवर्ग ख 1 एवं ख 2) में वर्गीकरण, परियोजनाओं/गतिविधियों के 'A' एवं 'B' (क एवं ख) तथा उपरोक्त वर्णित अधिसूचना में सामान्य शर्तों के वर्गीकरण पर पुनर्विचार हेतु विशेषज्ञ समिति की मीटिंग दिनांक 18 मई 2017 का कार्यवृत्त।” (अध्यक्षता डॉ. वाटे)

“..in the interest of such project and their sustenance, both during the time of creation or operation for longer duration with environmental and social viability of the project, (this project) must be included in the EIA Notification, 2006 and be appraised as ‘Category A’ project with reference to specific issues addressing the river as living entity, changing hydrology, riparian rights, transboundary impacts, protection of banks, and floodplain zones of the river systems”

“..इस प्रकार की परियोजना और उसके टिकाऊपन के हित में, पर्यावरणीय और सामाजिक व्यवहार्यता के साथ परियोजना (इस परियोजना) के निर्माण या संचालन की लंबी अवधि को ध्यान में रखते हुए, इन्हें EIA अधिसूचना, 2006 में अवश्य शामिल किया जाना चाहिए, और नदी एक जीवित इकाई है, बदलती हाईड्रोलॉजी, तटवर्ती अधिकार, सीमा से परे प्रभाव, नदी तटों के संरक्षण और नदी तंत्र के फ्लड प्लेन ज़ोन (नदी तंत्र की बाढ़वर्ती सीमा) को ध्यान में रखते हुए इस परियोजना का मूल्यांकन ‘A श्रेणी’ (प्रवर्ग क) में किया जाना चाहिए।

कई जलमार्गों का मूल्यांकन A श्रेणी (प्रवर्ग क) में शुरू हुआ

इसके अलावा पर्यावरण मंत्रालय द्वारा राष्ट्रीय जलमार्ग क्रमांक-4, 5, 27, 68 और 111, 53 के लिए पर्यावरणीय मंजूरी प्रक्रिया के अंतर्गत टर्म्स ऑफ़ रेफरेंस (प्रारूप में जिसे ‘सोपे गए कृत्य’ कहा है) विशिष्ट और सामान्य शर्तों के साथ दिए गए हैं । इन जलमार्ग परियोजनाओं को प्रवर्ग क में रखा गया और इनमें से कई मामलों में सार्वजनिक जनसुनवाई आवश्यक थी।

अंतर्देशीय जलमार्गों को B2 श्रेणी (प्रवर्ग ख 2) में रखे जाने जाने से व्यापक प्रभाव होंगे जिनका आकलन नहीं किया गया है ।

अंतर्देशीय जलमार्ग परियोजनाओं को B2 श्रेणी में रखे जाने से देश की पहले से ही संकटग्रस्त नदियों और मुहाने पर गंभीर प्रभाव पड़ेगा। राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम 2016 के लागू होने के बाद कई नदियों, मुहानों, नहरों और बाँधों के जलाशयों में 111 राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किए जा चुके हैं। इन राष्ट्रीय जलमार्गों के अलावा कुछ अन्य जलमार्ग जैसे लोकतक अंतर्देशीय जलमार्ग आदि भी देश में आकार ले रहे हैं।

EIA अधिसूचना 2020 के प्रारूप के इस प्रावधान से जलमार्गों के लिए बिना मूल्यांकन के B2 श्रेणी की परियोजनाओं की तरह केवल पर्यावरणीय अनुज्ञा (Environmental Permission (EP -ईपी)) की जरूरत होगी और यह ईपी बिना किसी अर्थपूर्ण आंकलन या समीक्षा के 15 दिनों में प्रदान कर दी जाएगी। इनके लिए विस्तृत पर्यावरणीय प्रभावों का आकलन (EIA) नहीं किया जाएगा। केवल पर्यावरणीय प्रबंधन योजना (EMP) के आधार पर ही पर्यावरणीय अनुज्ञा (ईपी) दे दी जाएगी। जलमार्गों जैसे व्यापक प्रभाव रखने वाली बहुत जटिल परियोजनाओं की EIA के बिना EMP तैयार करना मुश्किल है।

जलमार्ग के बड़े पर्यावरणी प्रभाव

EIA नोटिफिकेशन 2020 के प्रारूप में अंतर्देशीय जलमार्गों को प्रवर्ग ख 2 (B2 श्रेणी) में शामिल करना शायद यह सोचकर किया गया है कि जलमार्गों के बहुत कम विपरीत पर्यावरणीय प्रभाव होते हैं। यह सच्चाई से कोसों दूर है क्योंकि अंतर्देशीय जलमार्गों का निर्माण, संधारण और संचालन भू-आकृति, पर्यावास, पारिस्थितिकी, नदियों और अन्य जलस्रोतों के जीव-जंतुओं और इन जलस्रोतों पर निर्भर समुदायों पर बड़े विपरीत प्रभाव डालते हैं। यह मंत्रालय की उपरोक्त उल्लेखित विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों में भी स्पष्ट रूप से प्रकट हुआ है।

जलमार्गों के लिए नदी तल में ड्रेजिंग (तलकर्षण) की जरूरत होती है। यह बहुत ज्यादा दखल देने वाली गतिविधि है जो नदी तल के पर्यावास को नष्ट कर सकती है। नदियों का बहाव सीधा करना, नदी संरक्षण कार्य आदि नदी के पर्यावास और पारिस्थितिकी पर गंभीर प्रभाव डालते हैं। ड्रेजिंग के कारण नदी तल में पहले से दबे हुए जहरीले प्रदूषक निकल कर पानी में मिल सकते हैं तथा शोर और गंदलेपन में वृद्धि हो सकती। पोत संचालन से तेल (आईल) और लुब्रिकेंट का रिसना, शोर का बढ़ना तथा गंदलेपन में वृद्धि से जीव-जंतुओं पर गंभीर प्रभाव पड़ते हैं। इन जलमार्गों पर संचालित कोयला, फ्लाई एश और अन्य अयस्कों का परिवहन करने वाले कार्गो से होने वाला धूल प्रदूषण भी नदी पारिस्थितिकी को जोखिम में डालता है। नदी तटों पर जलमार्ग संचालन की सुविधाओं जैसे टर्मिनल (बंदरगाह), जेट्टी, भण्डारगृह आदि का निर्माण भी नदियों पर गंभीर प्रभाव डालेगा। खतरनाक कार्गो ले जाने वाले पोत भी नदियों पर अतिरिक्त खतरा बन सकते हैं।⁴

इसके अलावा नदियों के कई हिस्से जिनमें जलमार्ग प्रस्तावित है पर्यावरणीय दृष्टि से संवेदनशील और संरक्षित क्षेत्र हैं। पत्थर का कोयला, फ्लाई एश, रसायन, उर्वरक, सीमेंट जैसे खतरनाक पदार्थ थोक में ढोने वाली बड़ी नौकाओं का पर्यावरणीय दृष्टि से संवेदनशील क्षेत्रों में परिवहन इन पदार्थों के रिसने/बिखरने से प्रदूषण फैलाएगा तथा दुर्घटनाएँ बढ़ाएगा। हुगली और मूरीगंगा नदियों में हाल ही में फ्लाई एश से भरी नौका की दुर्घटनाओं से यह स्पष्ट हो गया है कि नदियों से इस प्रकार के पदार्थों के थोक परिवहन को कड़ाई से नियंत्रित किया जाना चाहिए।

मयुख डे इत्यादि (2019)⁵ के हालिया वैज्ञानिक अध्ययन से जलमार्ग परिवहन से होने वाले शोर से गंगा की डॉल्फिन पर पड़ने वाले विपरीत प्रभाव सामने आए हैं। रात में रास्ता दिखाने वाले प्रकाश उपकरणों के भी प्रभाव होंगे जिसका अध्ययन अभी शेष है।

इसी प्रकार अंतर्देशीय जलमार्गों के विपरीत सामाजिक प्रभाव भी हैं। ये प्रभाव टर्मिनल (बंदरगाहों) के लिए किए जाने वाले भूमि अधिग्रहण, मछुआरों की जाल खराब होने, और मछलियों तथा अन्य जलीय जीवों की कमी से छोटे मछुआरों को कमाई का नुकसान, और क्रूज जहाज के संचालन से छोटी नौका चलाने वालों की रोजीरोटी के नुकसान से संबंधित हैं।

⁴ माँग के साथ पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय को लिखे एक खुले पत्र” <http://www.manthan-india.org/wp-content/uploads/2019/01/Letter-to-MoEF-Dec-2018-FINAL.pdf> से

⁵Dey, Mayukh, Jagdish Krishnaswamy, Tadamichi Morisaka, and Nachiket Kelkar. “जहाजों के शोर के प्रभाव और उथली नदी में डॉल्फिन की जैविक क्रियाओं में तनाव वृद्धि पर संवाद।” वैज्ञानिक रपट 9, क्र. 1 (2019): 1-13.

पश्चिम बंगाल में राष्ट्रीय जलमार्ग-1 के चालू हिस्से में क्षेत्र भ्रमण के दौरान मंथन के सदस्यों को स्थानीय मछुआरों ने कहा था कि ड्रेजिंग से निकला मलबा निर्धारित प्रणाली के परे नदी के उस स्थान पर डाल दिया जाता है जहाँ उनका मछली पकड़ने का स्थान है। कई मछुआरों की जालें क्षतिग्रस्त होती रहती हैं क्योंकि अकसर पोत अपने निर्धारित रास्ते के बाहर चले जाते हैं। इसी प्रकार जलमार्ग-10 स्थित धरमतर खाड़ी में स्थानीय निवासियों को पोत और ड्रेजर के बीच रोज संघर्ष का सामना करना पड़ता है।

जलवायु संबंधी बदलाव और ताजे पानी के संसाधनों पर बढ़ता मानवीय दबाव पर्यावरण और जलीय विविधता के साथ नदियों को निर्भर लोगों पर और भी बुरा असर डालेगा।

अपनी तरह की पहली परियोजना के लिए अधिक बेसलाईन अध्ययन और उच्च पड़ताल की जरूरत

ज्यादातर प्रस्तावित अंतर्देशीय जलमार्ग परियोजनाएँ सामाजिक और पर्यावरणीय प्रभावों सहित देश में अपनी तरह की पहली परियोजनाएँ हैं। नदियाँ अपने आप में एक पारिस्थितिक तंत्र हैं। चूँकि ये परियोजनाएँ अपने किस्म की पहली परियोजनाएँ हैं, इसीलिए नदियों पर प्रस्तावित की गई इन सारी परियोजनाओं के लिए बेसलाईन अध्ययन सहित पूरी तरह से पर्यावरणीय प्रभावों के आकलन की विशेष जरूरत है। जलमार्ग परियोजनाओं को प्रवर्ग ख 2 (B2 श्रेणी) में रखा जाना इन परियोजनाओं के बेसलाईन आँकड़े तैयार करने के अवसर खत्म कर देगा जो जलमार्गों के विकास और संचालन और इनके क्रियाव्ययन में निगरानी के प्रभावों का आकलन करने का आधार है। जलमार्गों के सामाजिक और पर्यावरणीय विपरीत प्रभावितों के संदर्भ में इनके विकास और संचालन को समावेशी और टिकाऊ बनाने के लिए व्यापक जनविमर्श और जन सुनवाई जरूरी है।

हमारी सिफारिशें : अंतर्देशीय जलमार्ग समग्र रूप में अर्थात् जलमार्ग, संबंधित बुनियादी ढाँचा और इनके निर्माण और संचालन-संधारण (लागत, रखरखाव ड्रेजिंग, नदी मार्ग में बदलाव संबंधी कार्य और सभी बुनियादी ढाँचे जैसे टर्मिनल, जेट्टी निर्माण सहित सभी मामले) को अनुसूची में प्रवर्ग क (A श्रेणी) में शामिल किया जाए। उनके दायरे (स्कोपिंग) के बारे में स्पष्ट नियम बनाए जाएँ, और जन सुनवाई अनिवार्य की जाए क्योंकि नदियों पर सीधे निर्भर लोगों की आजीविका दाँव पर है।

3. अनुरक्षण तलकषण (रखरखाव ड्रेजिंग -मेंटेनेंस ड्रेजिंग) और नदियों के रखरखाव, मरम्मत और आपदा प्रबंधन हेतु ड्रेजिंग के लिए पर्यावरणीय मंजूरी/पर्यावरणीय अनुज्ञा से छूट, इन छूटों को वापस लिया जाना चाहिए या इस बात को साफ किया जाना चाहिए कि रखरखाव ड्रेजिंग जलमार्ग विकास और संचालन संधारण का हिस्सा है और इसे दी गई छूट वापस ली जाती है।

EIA अधिसूचना 2020 प्रारूप में प्रावधान : EIA अधिसूचना 2020 प्रारूप की कण्डिका 26 की उप कण्डिका 7 में ड्रेजिंग और बाँध, जलाशय, वियर, बेराज, नदी और नहरों के मरम्मत, रखरखाव और आपदा प्रबंध और से गाद निकालने के लिए पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी या पर्यावरणीय अनुज्ञा से छूट दी गई है। और उप कण्डिका 39 में रखरखाव ड्रेजिंग के लिए पर्यावरणीय मंजूरी या पर्यावरणीय अनुज्ञा से छूट दी गई है।

बदलाव सुझाने के कारण : रखरखाव ड्रेजिंग और ड्रेजिंग खासकर नदियों में दखल देने वाली यांत्रिक प्रक्रिया है जिसके गंभीर पर्यावरणीय और सामाजिक प्रभाव होते हैं। हम राष्ट्रीय जलमार्ग-1 (एनटीपीसी की फरक्का सुपर थर्मल पॉवर परियोजना, फरक्का जिला मुर्शिदाबाद) से कोयला परिवहन हेतु पर्यावरणीय मंजूरी में बदलाव के प्रस्ताव संबंधी पुनर्गठित विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति (ताप बिजली) की मीटिंग दिनांक 14 फरवरी 2017 के अवलोकनों पर प्रकाश डालना चाहते हैं। समिति ने नदी चैनल में लगातार पोत परिवहन से रखरखाव ड्रेजिंग की जरूरत के बारे में टिप्पणी की -

“यदि एक छोटे हिस्से में और सीमित संख्या में जैसे नदी तल के 50 सेमी से 1 मीटर से गहराई में ड्रेजिंग की जाए तो भी पूरा नदी तल अव्यवस्थित हो जाता है।” इसीलिए यह विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति ने किसी प्रतिष्ठित शोध संस्था से रखरखाव ड्रेजिंग के प्रभावों का अध्ययन करवाने की माँग की थी।

इनमें से कई प्रभावों, जैसा कि दस्तावेजों से स्पष्ट है, की जानकारी केवल लंबे समय के अध्ययन से ही सामने आ सकती है। कई नदियाँ और उनकी सहायक नदियों को अंतर्देशीय जलमार्ग परियोजनाओं के तहत नौपरिवहन के लिए उपयोग किया जाना प्रस्तावित है। इसके लिए नौपरिवहन चैनल में लगातार मरम्मत और रखरखाव ड्रेजिंग की जरूरत होगी। इसलिए, उपकण्डिका (7) और (39) दोनों को सावधानीवश कानूनी रूप से बाध्य प्रभाव आकलन और मंजूरी संबंधी कठोर नियमों से छूट नहीं दी जानी चाहिए।

रखरखाव ड्रेजिंग से पानी में बढ़ने वाले गंदलेपन से सूरज की रोशनी को पानी के भीतर पहुँचने में बाधा होती है और जो नदी पास्थितिक तंत्र में कुछ समय के लिए बदलाव ला सकता है। कई नदियों के उन हिस्सों में भी अंतर्देशीय जलमार्ग प्रस्तावित है जो गंभीर रूप से प्रदूषित हिस्से हैं। रखरखाव ड्रेजिंग नदियों के इन हिस्सों में पहले से जमे हेवी मेटल्स सहित अन्य प्रदूषकों को और अधिक दूरी तक फैल सकते हैं।

चूँकि मानवीय गतिविधियों के कारण नदियों के कई हिस्से पहले से ही दबाव में है, ऐसे में ड्रेजिंग से निकले मलबे में भी कोई अन्य संभावित प्रदूषक हो सकता है। ड्रेजिंग के मलबे के निपटान के उपाय और नियम जरूरी हैं । स्पष्ट नियमों के अभाव में ड्रेजिंग के मलबे के निपटान से कुछ अन्य नकारात्मक प्रभाव भी पड़ सकते हैं।

रेहिता और अन्य (2017)⁶ के हाल के एक वैज्ञानिक शोधपत्र से यह साबित हुआ है कि बिना ड्रेजिंग वाले क्षेत्र के मुकाबले कोचिन मुहाने में किए गए ड्रेजिंग वाले हिस्सों में कई किस्म की जैव विविधता में कमी दिखती है। इस शोधपत्र का निष्कर्ष है कि रखरखाव ड्रेजिंग से महत्वपूर्ण बदलाव हो सकते हैं।

⁶ Rehitha, T. V., N. Ullas, G. Vineetha, P. Y. Benny, N. V. Madhu, and C. Revichandran. “उष्णकटिबंधीय मुहाने के macrobenthic community ढाँचे पर रखरखाव ड्रेजिंग के प्रभाव” *Ocean & Coastal Management* 144 (2017): 71-82.

इसके अलावा, पर्यावरणीय मंजूरी की प्रक्रिया से छूट हेतु राष्ट्रीय जलमार्ग-5 के लिए 'कैपिटल ड्रेजिंग' को सिर्फ नाम बदल कर 'रखरखाव ड्रेजिंग' में नाम से चिन्हित करने की कोशिश की जा चुकी है। नौपरिवहन हेतु नदियों में रखरखाव ड्रेजिंग, और रखरखाव, मरम्मत और आपदा प्रबंधन के लिए ड्रेजिंग, को पर्यावरणीय प्रभाव की निगरानी से छूट दिए जाने से ऐसे बदलावों का रास्ता खुल जाएगा।

हमारी सिफारिशें : EIA अधिसूचना 2020 प्रारूप में "रखरखाव ड्रेजिंग" और "रखरखाव, मरम्मत और आपदा प्रबंधन के लिए बाँध, जलाशय, वियर, बैराज, नदी और नहरों से गाद निकासी और ड्रेजिंग" को दी गई पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी/पर्यावरणीय अनुज्ञा से छूट वापस ली जानी चाहिए और एक स्पष्ट खुलासा किया जाना चाहिए कि उपरोक्त प्राविधानों में जलमार्ग विकास और उसके संचालन-संधारण के लिए रखरखाव ड्रेजिंग की छूट में शामिल नहीं है।

हमारी सिफारिशों का सारांश :

EIA अधिसूचना 2020 प्रारूप में दी गई उत्कृष्ट तलकर्षण (कैपिटल ड्रेजिंग) की परिभाषा को इस प्रकार बदला जाना चाहिए:

- उत्कृष्ट तलकर्षण (कैपिटल ड्रेजिंग) : "अर्थात् कभी कभार, सामान्यतः लेकिन हमेशा पहली बार नहीं, बड़े जहाजों के संचालन हेतु पोत परिवहन चैनल बनाने या गहरा करने हेतु सामान्यतः समुद्र और नदी तल का स्थानीय पदार्थ तलछट हटाने की प्रक्रिया। इसके लिए पोर्ट, बंदरगाह, चैनल, नदी पोर्ट और टर्मिनलों के अंदर और बाहर ड्रेजिंग की जरूरत हाती है।"
- अंतर्देशीय जलमार्ग परियोजना समग्रता में अर्थात् जलमार्ग के निर्माण, संचालन-संधारण से संबंधित बुनियादी ढाँचा और अन्य सभी घटक और गतिविधियों (कैपिटल और रखरखाव ड्रेजिंग, नदी मार्ग में बदलाव, सभी सहायक बुनियादी ढाँचा जैसे टर्मिनल, जेट्टी आदि सहित अन्य समस्त कार्य) को अनुसूची में प्रवर्ग क (Category A) की परियोजनाओं में शामिल किया जाए। उनके दायरे (स्कोपिंग) के बारे में स्पष्ट नियम बनाए जाएँ, जन सुनवाई को अनिवार्य किया जाए क्योंकि नदियों पर सीधे निर्भर लोगों की आजीविका दाँव पर है।
- EIA अधिसूचना 2020 प्रारूप में "रखरखाव ड्रेजिंग" और "रखरखाव, मरम्मत और आपदा प्रबंधन के लिए बाँध, जलाशय, वियर, बैराज, नदी और नहरों से गाद निकासी और ड्रेजिंग" को दी गई पूर्व पर्यावरणीय मंजूरी/पर्यावरणीय अनुज्ञा से छूट वापस ली जानी चाहिए और एक स्पष्ट खुलासा किया जाना चाहिए कि उपरोक्त प्राविधानों में जलमार्ग विकास और उसके संचालन-संधारण के लिए रखरखाव ड्रेजिंग की छूट में शामिल नहीं है।

मंथन अध्ययन केन्द्र, पुणे की टिप्पणी
(तीसरे का पहला भाग)

www.manthan-india.org

संपर्क : manthan.shripad@gmail.com