

भारत सरकार  
पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

लोक सभा  
अतारांकित प्रश्न सं. 2026 जिसका उत्तर  
शुक्रवार, 2 अगस्त, 2024/11 श्रावण, 1946 (शक) को दिया जाना है

अंतर्देशीय जलमार्ग परियोजनाओं की पर्यावरणीय मंजूरी

† 2026. डॉ. विनोट कुमार बिंद :

श्री प्रताप चंद्र षडङ्गी :

श्री महेंद्र सिंह सोलंकी :

क्या पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या अंतर्देशीय जलमार्गों की बढ़ती संख्या से पर्यावरणीय खतरे उत्पन्न होने की आशंका है;
- (ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इसके शमन के लिए पूरे भारत में ऐसे मार्गों की पहचान की है;
- (ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार के पास अंतर्देशीय जलमार्गों को उन परियोजना सूचियों में शामिल करने का कोई प्रस्ताव है, जिनके लिए पर्यावरणीय मंजूरी की आवश्यकता है;
- (घ) यदि हां, तो इसके लिए संभावित समय-सीमा क्या है;
- (ङ) क्या सरकार को इस तथ्य की जानकारी है कि अंतर्देशीय जलमार्ग परियोजना को पर्यावरणीय मंजूरी हेतु परियोजनाओं की सूची में शामिल न करने से पर्यावरण पर दीर्घकालिक प्रभाव पड़ेगा; और
- (च) यदि हां, तो अब तक उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्री  
(श्री सर्बानंद सोणोवाल)

(क): अंतर्देशीय जलमार्गों की गहनता में वृद्धि से पर्यावरणीय प्रदूषण/ खतरे में कमी आ सकती है जैसा कि अंतर्देशीय जल परिवहन, लागत प्रभावी होने के साथ-साथ परिवहन का पर्यावरण-अनुकूल माध्यम है। आईडब्ल्यूटी मोड के सामाजिक - आर्थिक और पर्यावरणीय लाभों का विस्तृत विवरण अनुबंध-1 में दिया गया है।

(ख): प्रश्न नहीं उठता।

**(ग) और (घ):** ईआईए अधिसूचना 2006 की अनुसूची में उल्लिखित यथासंशोधित, परियोजना अथवा गतिविधि, अंतर्देशीय जलमार्ग संबंधी परियोजनाओं अथवा गतिविधि को शामिल नहीं करता है। इसलिए अंतर्देशीय जलमार्ग संबंधी परियोजनाएं अथवा गतिविधि यथासंशोधित ईआईए अधिसूचना, 2006 के प्रावधानों को आकर्षित नहीं करता है। अतः, अंतर्देशीय जलमार्गों को परियोजना सूचियों, जिनमें पर्यावरणीय निकासी आवश्यक हो, में शामिल करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

**(ङ):** मौजूदा सड़क और रेल परिवहन की तुलना में आईडब्ल्यूटी के विकास का पर्यावरण पर कार्बन का न्यूनतम फुटप्रिंट है और इसलिए पर्यावरण पर कोई दीर्घकालिक प्रभाव नहीं होगा।

**(च):** प्रश्न नहीं उठता।

**आईडबल्यूटी माध्यम के सामाजिक-आर्थिक और पर्यावरणीय लाभ:**

**1. सस्ती प्रचालन लगात और अपेक्षाकृत कम ईंधन खपत**

विचारित कारक	विचारित दरें			स्रोत
	जलमार्ग	सड़क	रेल	
ऊर्जा खपत	0.0048 लीटर/टन किमी	0.0313 लीटर/टन किमी	0.0089 लीटर/टन किमी	पोत परिवहन एवं आईडबल्यूटी पर 11 <sup>वीं</sup> योजना कार्य समूह रिपोर्ट
वाहन प्रचालन लागत	0.843 रु./टन किमी	1.170 रु./टन किमी	1.009 रु./टन किमी	नीति आयोग: टीटीएस अध्ययन

**2. परिवहन का कम प्रदूषणकारी माध्यम**

विचारित कारक	प्रदूषण की बाहरी लागत(रु./टन किमी)			स्रोत
	जलमार्ग	सड़क	रेल	
वायु प्रदूषण	0.03	0.202	0.0366	नीति आयोग: टीटीएस अध्ययन
ध्वनि प्रदूषण	नगण्य	0.0032	0.0012	नौचालन कांग्रेस का स्थायी अंतर्राष्ट्रीय संघ (पीआईएएनसी)
मृदा और जल प्रदूषण	नगण्य	0.005	नगण्य	पीआईएएनसी

**3. परिवहन का अपेक्षाकृत सुरक्षित माध्यम**

विचारित कारक	लागत (रु./टन किमी)			स्रोत
	जलमार्ग	सड़क	रेल	
दुर्घटनाएँ	नगण्य	0.0620	0.0010	नीति आयोग: टीटीएस अध्ययन

**4. परिवहन के अन्य माध्यमों की तुलना में भूमि की कम आवश्यकता**

विचारित कारक	लागत (रु./टन किमी)			स्रोत
	जलमार्ग	सड़क	रेल	
भूमि अधिग्रहण	नगण्य	0.0002	0.0001	पीआईएएनसी

**5. परिवहन का अधिक पर्यावरण अनुकूल माध्यम**

विचारित कारक	लागत (रु./टन किमी)			स्रोत
	जलमार्ग	सड़क	रेल	
जीएचजी का उत्सर्जन	0.0006	0.0031	0.0006	12 <sup>वीं</sup> 5 वर्षीय योजना

\*\*\*\*