भारत सरकार

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 3282 जिसका उत्तर
शुक्रवार, 7 अगस्त, 2026/16 श्रावण, 1948 (शक) को दिया जाना है

कार्गो जहाजों की आवाजाही के कारण सुंदरबन डेल्टा में तटबंधों को नुकसान

†3282. श्री बापी हलदर:

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

(क) क्या सरकार इस बात से अवगत है कि सुंदरबन डेल्टा के अंतर्देशीय जलमार्गों से बड़े कार्गो जहाजों की लगातार आवाजाही के कारण मथुरापुर क्षेत्र सहित दक्षिण 24 परगना जैसे जिलों में नदी तट के किनारों पर गंभीर क्षरण और क्षति हो रही है;

(ख) क्या मौसुनी, घोरमारा, कुमिरमारी, सातजेलिया, छोटामोल्लाखाली और आमटोली जैसे छोटे द्वीपों पर भारी जहाजों की आवाजाही के पारिस्थितिक और संरचनात्मक प्रभाव का आकलन करने के लिए कोई अध्ययन किया गया है, जो तटबंध टूटने, खारे पानी के प्रवेश और लहरों के दबाव के कारण अपने अस्तित्व के लिए जूझ रहे हैं;

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं; और

(घ) क्या सरकार तटबंधों की दीर्घकालिक सुरक्षा और सुदृढ़ीकरण के लिए पारिस्थितिक रूप से संवेदनशील क्षेत्रों में कार्गो की आवाजाही को सीमित करने या विनियमित करने या सागरमाला या किसी अन्य योजना के अंतर्गत विशेष निधि आवंटित करने पर विचार कर रही है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्री

(श्री सर्बानंद सोणोवाल)

(क): नदी तट कटाव एक जटिल प्राकृतिक परिघटना है जो नदी मॉर्फोलॉजी, तलछट परिवहन, हाइड्रोलॉजिकल प्रणाली, ज्वारीय क्रिया, तट सामग्री और स्थानीय हाइड्रोलिक स्थितियों सहित कई कारकों से प्रभावित होती है। पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

के तहत एक स्वायत्त संगठन, भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूएआई), नदी के केवल 30-45 मीटर चैनल में फेयरवे के रखरखाव के लिए केवल नौचालन हस्तक्षेप करता है और ऐसा कोई विशिष्ट प्रमाण स्थापित नहीं हुआ है जो यह दर्शाता हो कि राष्ट्रीय जलमार्ग-97 (सुंदरबन जलमार्ग) पर प्रचालित होने वाले कम-डुबाव वाले अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी) जलयानों की आवाजाही के कारण नदी तट या बांध का कटाव हुआ है। फेयरवे रखरखाव गतिविधियां नौचालन संबंधी आवश्यकताओं और लागू पर्यावरणीय सुरक्षा उपायों को ध्यान में रखकर नियोजित की जाती हैं।

(ख) और (ग): राष्ट्रीय जलमार्ग-97 में अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी) प्रचालन और नदी तट के कटाव के बीच सीधा सहसंबंध स्थापित करने के लिए एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा कोई समर्पित अध्ययन नहीं किया गया है। तथापि, आईडब्ल्यूएआई द्वारा नौगम्य फेयरवे के रखरखाव के लिए समय-समय पर हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण और चैनल की स्थितियों की निरंतर मॉनिटरिंग की जाती है। नदी के व्यवहार और नौचालन आवश्यकताओं के साथ-साथ यह हाइड्रोग्राफिक डेटा, फेयरवे रखरखाव उपायों की योजना बनाने और उनके क्रियान्वयन का आधार बनता है।

(घ): आईडब्ल्यूएआई निम्नलिखित उपायों के साथ पारिस्थितिक रूप से संवेदनशील क्षेत्रों के माध्यम से जलयानों की आवाजाही को विनियमित करता है:

- अभयारण्य के भीतर जलयानों की गति को सीमित करना।
- जलयानों पर प्रोपेलर गार्ड और डॉल्फ़िन डिफ्लेक्टर लगाना।
- निर्दिष्ट चैनलों तक नौचालन को प्रतिबंधित करना।
- गैर-विषैले एंटी-फाउलिंग पेंट्स का उपयोग करना.

एमओपीएसडब्ल्यू ने तटबंधों के दीर्घकालिक संरक्षण और सुदृढ़ीकरण के लिए कोई विशेष निधि या अन्य योजना आवंटित नहीं की है।

*****