

भारत सरकार  
पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 3667 जिसका उत्तर  
शुक्रवार, 21 मार्च, 2025/ 30 फाल्गुन, 1946 (शक) को दिया जाना है

राष्ट्रीय जलमार्गों में तलकर्षण

† 3667. श्री अप्पलनायडू कलिसेट्टी :

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

- (क) क्या सरकार ने देश के राष्ट्रीय जलमार्गों (एनडब्ल्यू) में नौगम्यता बनाए रखने के लिए कुल तलकर्षण आवश्यकता का आकलन किया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, तथा जलमार्ग-वार अनुमानित वार्षिक निकर्षण मात्रा और लागत कितनी है;
- (ख) भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण और अन्य एजेंसियों के पास उपलब्ध तलकर्षण क्षमता कितनी है, तथा स्वामित्व वाले, पट्टे पर दिए गए और संचालन में लगे निकर्षणों की संख्या कितनी है;
- (ग) विगत पांच वर्षों में शुरू की गई ड्रेजिंग परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है, जिसमें पूंजी और रखरखाव निकर्षण, व्यय और पूरा होने की जलमार्ग-वार स्थिति शामिल है;
- (घ) जलमार्ग विकास परियोजना और सागरमाला जैसी विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत तलकर्षण के लिए वर्षवार और जलमार्गवार आवंटित, जारी और उपयोग की गई निधि कितनी है;
- (ङ) निकर्षण परिचालन में आने वाली चुनौतियां क्या हैं, तथा गाद का स्तर, पर्यावरण संबंधी चिंताएं और भूमि अधिग्रहण या अनुमोदन के कारण होने वाली देरी का ब्यौरा क्या है;
- (च) क्या सरकार ने तलकर्षण के लिए निजी क्षेत्र की भागीदारी या पीपीपी मॉडल को अपनाया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (छ) उपकरणों के आधुनिकीकरण, नई तलकर्षण प्रौद्योगिकियों सहित ड्रेजिंग दक्षता बढ़ाने के लिए क्या उपाय किए गए हैं और क्या कोई नीतिगत सुधार प्रस्तावित हैं?

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

(क): भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूआई) अधिनियम, 1985 के अनुसार, आईडब्ल्यूआई के लिए राष्ट्रीय जलमार्गों (रा.ज.) में नौवहन और नौचालन के विनियमन और विकास करना अधिदेशित है। गाद जमने से चैनल की नौचालन क्षमता प्रभावित होती है। आईडब्ल्यूआई द्वारा निर्दिष्ट चालू रा.ज. में 2 से 3 मीटर की गहराई के लिए 35 से 45 मीटर चौड़ाई के नौचालन चैनल की निगरानी की जाती है। जहां भी नौचालन गहराई कम दर्ज की जाती है, वहां नौचालन गहराई बढ़ाने के लिए सीमित उथली लंबाई में बैंडलिंग (नदी के गतिशील तल पर बॉटम पैनलिंग) और रखरखाव ड्रेजिंग जैसे नदी प्रशिक्षण उपाय किए जाते हैं।

(ख): आईडब्ल्यूआई के पास प्रत्येक सीएसडी की 350 से 500 घन मीटर (सीयूएम) निर्धारित क्षमता वाले 18 कटर सक्शन ड्रेजर (सीएसडी) तथा 260 बीएचपी वाले 2 हाइड्रोलिक सरफेस ड्रेजर (एचएसडी) और 120 घन मीटर की क्षमता वाले 3 एम्फीबियन ड्रेजर हैं। आईडब्ल्यूआई, अन्य एजेंसियों के पास ड्रेजर की उपलब्धता संबंधी आंकड़े नहीं रखता है।

(ग) और (घ): पिछले पांच वर्षों में आईडब्ल्यूआई द्वारा कोई कैपिटल ड्रेजिंग नहीं की गई है और केवल रखरखाव ड्रेजिंग की गई है। जल मार्ग विकास परियोजना (जेएमवीपी) के तहत रा.ज.-1 पर फेयरवे रखरखाव के लिए 1312.79 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। पिछले पांच वर्षों में पूर्वोत्तर क्षेत्र में रा.ज.-1 (गंगा नदी), रा.ज.-2 (ब्रह्मपुत्र) और रा.ज. -3 (वेस्ट कोस्ट नहर) पर की गई रखरखाव ड्रेजिंग परियोजनाओं और किए गए व्यय का विवरण अनुबंध में दिया गया है।

(ङ): ड्रेजिंग के दौरान पेश आने वाली प्रमुख चुनौतियां,- राष्ट्रीय जलमार्गों में भारी गाद और उपकरणों की सीमाएं हैं - नदियों में काम करने के लिए बाजार में कम ड्राफ्ट वाले सीमित ड्रेजर उपलब्ध हैं।

(च): आईडब्ल्यूआई ने पीपीपी मॉडल पर ड्रेजिंग कार्य करना नहीं किया है।

(छ): ड्रेजिंग दक्षता बढ़ाने के लिए उठाए गए कदम इस प्रकार हैं-

- i. नदी प्रशिक्षण उपायों जैसे कि बैंडलिंग और चैनल स्थिरीकरण कार्यों द्वारा ड्रेजिंग मात्रा को कम करने के लिए निरंतर प्रयास किए जाते हैं।
- ii. उपयुक्त ड्रेजर का चयन - तलछट के प्रकार और नदी की स्थिति के आधार पर सही ड्रेजिंग विधि का उपयोग करना
- iii. डेटा की रियलटाइम निगरानी - गाद हटाने, गहराई और उपकरण के प्रदर्शन को ट्रैक करने के लिए डिजिटल निगरानी का उपयोग करना।
- iv. नियमित उपकरण निरीक्षण – उपकरण में खराबी की रोकथाम और डाउनटाइम को कम करने के लिए अग्रसक्रिय रखरखाव।
- v. अधिक दक्षता वाले विभिन्न क्षमता और प्रकार के ड्रेजरों की खरीद।

दिनांक 21.03.2025 को लोक सभा अतारांकित प्रश्न संख्या 3667 के भाग (ग) एवं (घ) के उत्तर में संदर्भित अनुबंध:

1. राष्ट्रीय जलमार्ग-1 (गंगा):

खंड	किया गया व्यय (करोड़ रुपए में)	स्थिति
फरक्का - कहलगांव (2018-2023)	212.02 (जीएसटी सहित)	कार्य पूरा हो गया है
सुल्तानगंज – महेन्द्रपुर (2019-2024)	211.10 (जीएसटी सहित)	कार्य पूरा हो गया है
महेन्द्रपुर – बार्ह (2019-2024)	227.64 (जीएसटी सहित)	कार्य पूरा हो गया है
त्रिवेनी – कटवा (2024-2027)	8.39 (जीएसटी सहित)	कार्य चल रहा है
कटवा – फरक्का (2024-2027)	11.90 (जीएसटी सहित)	कार्य चल रहा है
फरक्का - कहलगांव (2024 - 2027)	27.88 (जीएसटी सहित)	कार्य चल रहा है
सुल्तानगंज – बार्ह (2024-2027)	17.74 (जीएसटी सहित)	कार्य चल रहा है
बार्ह – दीघा (2024-2027)	7.31 (जीएसटी सहित)	कार्य चल रहा है
दीघा – मझौआ (2024-2027)	9.50 (जीएसटी सहित)	कार्य चल रहा है
मझौआ-गाजीपुर (2024-2027)	7.86 (जीएसटी सहित)	कार्य चल रहा है
कालूघाट का एक्सेस चैनल (2024 – 2025)	0.96 (जीएसटी सहित)	कार्य चल रहा है
गाज़ीपुर - वाराणसी (2025 - 2028)	-	लामबंदी शुरू की गई
हल्दिया एक्सेस चैनल	25.22 (जीएसटी सहित)	प्रथम वर्ष के ड्रेजिंग कार्य की 50% लागत और प्रशासनिक प्रभार एसएमपीके को अंतरित किए गए हैं।

**2. राष्ट्रीय जलमार्ग (रा.ज.)- 2 (ब्रह्मपुत्र):**

परियोजना का नाम	किया गया व्यय (करोड़ रुपए में)	स्थिति
रा.ज.-2 में रखरखाव ड्रेजिंग (2019-2024)	37.19	आवश्यकता आधार पर विभागीय ड्रेजरो का उपयोग किया जाता है

**3. राष्ट्रीय जलमार्ग (रा.ज.)- 3 (वेस्ट कोस्ट नहर):**

परियोजना का नाम	किया गया व्यय (करोड़ रुपए में)	स्थिति
रा.ज.-3 में रखरखाव ड्रेजिंग (2019-2024)	2.09	आवश्यकता आधार पर विभागीय ड्रेजरो का उपयोग किया जाता है

\*\*\*\*