

‘अंतर्देशीय जलमार्ग और संबंधित विकास गतिविधियों परपरामर्श और रणनीति चर्चा’

प्रस्तुतियों और चर्चा पर रिपोर्ट

21 जनवरी 2020

I. भारत के राष्ट्रीय अंतर्देशीय जलमार्गों की भूमिका संबंधी सत्र के प्रमुख बिंदु

प्रस्तुतिकरण - अवली वर्मा, मंथन अध्ययन केन्द्र

परिचय	सरकारी दावे
<ul style="list-style-type: none">- राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016 के तहत केन्द्र सरकार द्वारा देशभर में 111 जलमार्ग बनाने का प्रस्ताव।- नदियों में बड़े पैमाने पर हस्तक्षेप जैसे नदियों की कटाई (ड्रेजिंग), बैराज, टर्मिनल निर्माण आदि।- विकास के लिए 37 राष्ट्रीय जलमार्गों को प्राथमिकता।- इन जलमार्गों में व्यापारिक नौवहन, पर्यटन और जहाज परिवहन को बढ़ावा देने का लक्ष्य	<ul style="list-style-type: none">- किफायती, पर्यावरण स्नेही, और टिकाऊ परिवहन- खतरनाक कार्गो के परिवहन का सुरक्षित तरीका- सड़कों पर यातायात का दबाव कम करना- परिवहन के इस बदलाव से सड़क दुर्घटनाओं में कमी।- रोजगार सृजन
भारत में राष्ट्रीय अंतर्देशीय जलमार्ग	
पर्यावरणीय और सामाजिक लागत	चिंताएं
<ul style="list-style-type: none">- 2-3 मीटर गहरा और 45-60 मीटर चौड़ा जलमार्ग पोत परिवहन के लिए पहली जरूरत है। साल में कम से कम 300 दिनों तक इस जलमार्ग में पानी की उपलब्धता सुनिश्चित करना जरूरी है भारत की नदियों में ऐसा होना मुश्किल।- ड्रेजिंग (तल की कटाई/छिलाई), बैराज और रिवर ट्रेनिंग की जरूरत होगी।- शोर, वायु और जल प्रदूषण, नदी तटों का कटाव, गंदलापन आदि के कारण नदी तंत्र में बड़ा हस्तक्षेप।- नदी तंत्र की आकृति और पारिस्थितिकी पर नकारात्मक असर। इससे मछलियों के रहवास खत्म होंगे जिसका प्रभाव मछलियों की संख्या और मछलीमार समुदायों पर पड़ेगा।- सिंचाई और पेयजल के लिए जल उपलब्धता प्रभावित होगी। जलवायु परिवर्तन से नदी में पानी की मात्रा (बहाव) प्रभावित होगा जिससे पोत परिवहन में अनिश्चिता बढ़ेगी।- पारिस्थितिक रूप से हानिकारण और निराकरण में कठिन पानी में तेल फैलने जैसी दुर्घटनाएं।	<ul style="list-style-type: none">- वर्तमान जलमार्ग बड़े उद्योगपतियों और ओर 5 सितारा क्रूस आदि के लिए स्थानीय समुदायों की कीमत पर बनाए जा रहे हैं।- इनकी आयोजना में स्थानीय समुदायों को शामिल किया जाना जरूरी है।- छोटे मछलीमारों की आजीविका गंभीर रूप से प्रभावित होगी जैसे धरमतर खाड़ी (NW 10) जहाँ बड़ी नौकाओं (बार्ज) और ड्रेजर के कारण करीब 7 हजार मछलीमारों की आजीविका संकट में है।- सागर से फरक्का के बीच 560 किमी के हिस्से में करीब 25 हजार लोगों की आजीविका मछली पर निर्भर है। बड़ी नौकाओं (बार्ज) के परिचालन से इन परिवारों को आर्थिक नुकसान हो रहा है।- भू-अर्जन अनुचित और असमानता पर आधारित है।- वित्तीय व्यवहार्यता सवालों के घेरे में।- कानूनी कार्रवाई और पर्यावरणीय मंजूरीयों नजरअंदाज करने का प्रयास।- पोत परिवहन की विश्वसनीयता चिंतनीय। अडाणी का जहाज 40 दिनों तक फँसा रहा।

चर्चा में सामने आए बिंदु

- जलमार्गों में पोत परिवहन के कारण होने वाले प्रदूषण को विनियमित करने वाले कानून कौन से हैं?
- कूज वन्य जीवों संबंधी एजेंसियों से कोई अनुमति नहीं ले रहे हैं, हालांकि संरक्षित क्षेत्रों से आवागमन के लिए इस तरह की अनुमति की जरूरत है।
- कुछ जलमार्गों को लेकर केन्द्र और राज्य सरकारों के बीच मतभेद हैं।
- सिंचाई तथा पेयजल जैसे अन्य उपयोगों पर जलमार्गों का असर देखने की जरूरत है। इन पहलुओं को शामिल करते हुए एक लागत लाभ अध्ययन जरूरी है।

II. अनुभवों साझा करने, महत्वपूर्ण मुद्दे और व्यापक आयोजनाके सत्रों के मुख्य बिन्दु

मुद्दे	साझा की गई जानकारी	वक्ता
जलमार्गों के बारे में जागरूकता	आम जनता को पता भी नहीं है कि चल क्या रहा है, जलमार्ग के नाम पर क्या किया जा रहा है। हम नावों (ब्रम्हपुत्र में) पर निर्भर रहने के आदी हो गए हैं, पुरखों के जमाने से कलकत्ता, ढाका जाने के लिए स्टीमर का उपयोग करते थे। लेकिन अब जलमार्गों के नाम पर जो हो रहा है वह बहुत अलग है। इसमें विश्व बैंक भी आ रही है।	कई वक्ता केशोब कृष्ण छत्रधार (भाई)
मछली और छोटी नाव वालों पर असर	छोटे मछलीमार समुदाय हमारी नदियों और जलस्रोतों के सबसे बड़े हितधारक और उनके स्वाभाविक संरक्षक हैं, जो नदियों के पानी का बिना खपत उपयोग करते हैं। जलमार्गों से ये सबसे ज्यादा प्रभावित हैं। पोत परिवहन से उनकी जालों और नावों को नुकसान, नदी में अचानक हलचल से मछलियों का भाग जाना, गंदलेपन से प्रजनन में बाधा, जमीन अतिक्रमण, मछुआरों के आवास और पहुँच (accessibility) का खत्म होना जैसी समस्याओं का सामना कर रहे हैं। सुंदरबन क्षेत्र में मछलियों के लिए राखड (फ्लाय एश) एक बड़ी समस्या है।	प्रदीप चट्टर्जी, नेशनल प्लेटफार्म फॉर स्माल स्केल फिश वर्कर्स (अंतर्देशीय)
	जलमार्ग घोषित होने के बाद स्थानीय लोगों को रोकने के लिए कौनसे कानूनी प्रावधान अपनाए गए? उनकी वैद्यता के परीक्षण की जरूरत है।	सिद्धार्थ चक्रवर्ती, स्वतंत्र शोधकर्ता, दी रिसर्च कलेक्क्टिव
	गुजरात समुद्री बोर्ड ने मछुआरों के पोत परिवहन चैनल में जाने पर प्रतिबंध लगा दिया है।	रोशनी पटेल, ब्रेकिश वाटर रिसर्च सेंटर
	किसी भी गतिविधि के भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण से अनापत्ति प्रमाण-पत्र जरूरी है। कई स्थानों पर मछुआरों को उनकी जालें हटाने के नोटिस दिए गए हैं।	प्रदीप चट्टर्जी
	करीब एक लाख मछुआरे लोकतक झील के ऊपर तैरते घरों में रहते हैं, और झील पर अपनी जीविका के लिए निर्भर हैं। लोकतक अंतर्देशीय जलमार्ग उन्नयन परियोजना के तहत मोटरबोट का संचालन इस झील का पारिस्थितिक तंत्र खत्म करेगा और छोटे मछुआरों की आजीविका को प्रभावित करेगा।	रामानंद वांगखेइरक्पम, इंडिजिनस पर्सपेक्टिवज्
	सागरमाला प्रोजेक्ट से मछलियों मारने पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ा है। मछुआरों के अधिकारों की उपेक्षा की गई है और नीति निर्माण के समय इनके बारे में सोचा नहीं	अरुण जेना, उपकुला

मुद्दे	साझा की गई जानकारी	वक्ता
	गया है। मद्रास पोर्ट, सरकार और टाटा के बीच सुबर्णरेखा पोर्ट निर्माण के लिए 2008 में एक अनुबंध हुआ था। भू-अर्जन के मुद्दे पर कई लोगों ने इसका 2010 से विरोध किया। 80 लोग मरे, 2 गंभीर रूप से घायल हुए और कई जेल में डाले गए। जारी विरोध के कारण भू-अर्जन अभी तक नहीं हो पाया है।	वित्तमतीसुरक्षा कमिटी
	ऐसे कई उदाहरण हैं जब कहीं डाल्फिन मरी तो उसका जिम्मेदार मछुआरों ठहराया गया। इसका सही कारण जाने बिना छोटे मछुआरों को आसान निशाना बनाया गया। मछली का भाव अधिक होने के कारण कुछ गलत काम भी हो रहे हैं, जैसे डाकू।	रामपूजन, जल श्रमिक संघ, गंगा मुक्ति आन्दोलन
	दियारा से मनिहारी घाट के बीच नाव चलाने वाले छोटे नाविकों की नदी तक (साहिबगंज के पास) पहुँच खत्म हो जाएगी।	निशांत सिंह, पीपल्स रिसर्च सेंटर
भूमि अधिग्रहण	राष्ट्रीय जलमार्ग-1 पर साहिबगंज टर्मिनल के निर्माण के दौरान अनुसूचित जाति समुदायों की जमीन उपहार-पत्र के माध्यम से ले ली गई। इसके मुआवजों में में बँटवारे को लेकर परिवारों में विवाद हुए जो अभी तक सुलझे नहीं हैं। आश्वासन बहुत ही ज्यादा मुआवजे का दिया गया था लेकिन उसका दसवां हिस्सा ही भुगतान किया गया।	निशांत सिंह, पीपल्स रिसर्च सेंटर
पारिस्थितिक प्रभाव, आवास का विनाश	पिछले सालों में नदियों में किए गए बड़े हस्तक्षेप के कारण भागलपुर में मछलियों की प्रजातियाँ 309 से घटकर मात्र 100 रह गई हैं।	उदय, परिधि, गंगा मुक्ति आन्दोलन
	नदी की डॉल्फिन (सूस) को पानी का राष्ट्रीय पशु घोषित किया गया है लेकिन ड्रेजिंग, नदी तटबंध, ध्वनि प्रदूषण जैसे बड़े हस्तक्षेपों के कारण यह पशु लुप्तप्राय हो गया है। हालांकि अभी भी लोगों में इस प्रजाति और उसके आवास के बारे में ज्यादा जानकारी नहीं है।	नचिकेत केलकर, एट्री
	नदी में अगर बहाव की मात्र अच्छी हो तो जहाजों के पंखों की आवाज कुछ हद तक दब जाती है। ई-फ्लो (पर्यावरणीय बहाव) के निर्धारण मानदण्डों के लिए इस पहलू का भी ध्यान रखा जाना चाहिए।	नचिकेत केलकर, एट्री
	पानी में गंदलापन और विषैले पदार्थों की वृद्धि के कारण डॉल्फिन डाउनस्ट्रीम की तरफ जा रही है। ड्रेजिंग के कारण गंदलापन 5PPB (पार्टिकल पर बिलियन) से बढ़कर 100PPB तक देखा गया है। ड्रेजिंग के दौरान विषैले पदार्थ के छोड़े जाने के आँकड़े इकट्ठा करना जरूरी है।	सुनील चौधरी, भागलपुर युनिवर्सिटी
जल प्रदूषण, जल संकट और गाद की समस्या	गहरी खुदाई के कारण राष्ट्रीय जलमार्ग-1 में आर्सेनिक और फिकल कॉलीफॉर्म जीवाणु की विषाक्तता भी बढ़ी।	नचिकेत केलकर, एट्री
	100 साल पहले भरुच बंदरगाह शहर था जिसे निर्यात के लिए उपयोग किया जाता था। अब वहाँ नर्मदा नदी को पैदल पार किया जा सकता है। ऐसे में किसी जलमार्ग के लिए पानी कहाँ बचा है? इस नदी पर कई परियोजनाएँ प्रस्तावित हैं जो आपस में विरोधाभासी हैं और उनका आपस में कोई मैल नहीं है।	कृष्णकांत चौहान पर्यावरण सुरक्षा समिति / जन आंदोलनों का राष्ट्रीय समन्वय
	आसाम और ब्रम्हपुत्र घाटी में बहुत ज्यादा गाद जमाव हो रहा है। ड्रेजिंग से निकलने वाली गाद का एकसप्रेस हाईवे बनाने के लिए उपयोग किया जाना प्रस्तावित है। हालांकि अभी तक इसके डीपीआर (कार्ययोजना) का क्रियावयन नहीं किया गया है।	केशोब कृष्ण छत्रधार (भाई)
	बक्सर से फरक्का तक नदी तल गाद से पटा पड़ा है। फरक्का बैराज परियोजना निर्माण के बाद इसके बैकवाटर से उत्तर बिहार में बाढ़ का खतरा बढ़ गया है और पहले की अपेक्षा कई शहरों में बाढ़ का प्रकोप बढ़ गया है। कोसी नदी ज्यादा गहरी नहीं है इसलिए जलमार्ग बनाने के लिए इसमें ज्यादा ड्रेजिंग की जरूरत होगी। यहाँ तक कि	रणजीव कुमार, नदी वापसी अभियान

मुद्दे	साझा की गई जानकारी	वक्ता
	गंगा में भी ज्यादा पानी नहीं है इसीलिए कई जहाज इसमें फँस जाते हैं।	
	असफल नहर तंत्र के कारण कोसी नदी में दलदलीकरण की समस्या बढ़ गई है। अधिक खुदाई के कारण आर्सेनिक विषाक्तता के प्रकरण बढ़ रहे हैं। दो साल पहले बड़े पैमाने पर ड्रेजिंग की गई और भीमनगर बैराज से एक नहर निकाली गई। हालांकि यह ठीक से नहीं किया गया।	महेन्द्र यादव, कोसी नवनिर्माण मंच
	जलंगी नदी (राष्ट्रीय जलमार्ग-47) में केवल 1965 तक पर्याप्त पानी था। पानी की कमी से यह नदी उसके बाद शायद ही पोत परिवहन लायक रही है। 250 किमी में से 45 किमी के हिस्से में बस्तियाँ बस गई हैं, खेती हो रही है या फिर सरकारी दफ्तर बन गए हैं। फरक्का में अपेक्षित जरूरत 80 हजार क्यूसेक पानी नहीं है। वास्तविक जल उपलब्धता पर ध्यान दिए बिना एक अंतर्राष्ट्रीय संधि के अनुसार 40 हजार क्यूसेक पानी बांग्लादेश के लिए छोड़ा जा रहा है।	सुप्रतिम कर्माकर, नदी बचाओ जीवन बचाओ
	ड्रेजिंग पर पाबंदी के कारण यमुना में वाटर टेक्सी को रोकना पड़ा। (नदी का यह हिस्सा दिल्ली के लिए पेयजल स्रोत है।) कई जरूरी मंजूरियाँ अभी तक नहीं ली गई हैं।	मनोज मिश्रा, यमुना जिए अभियान
	प्रदूषण, जहाजों के आवागमन, ड्रेजिंग आदि के कारण तापी (ताप्ती) नदी में मगदल्ला बंदरगाह के पास मछलियाँ बुरी तरह प्रभावित हुई हैं। साबरमती में अहमदाबाद के नीचे प्रदूषण से ऐसा ही प्रभाव हुआ है।	रोशनी पटेल, ब्रेकिश वाटर रिसर्च सेंटर
निर्माण संबंधी वर्तमान बाधाएँ	गुजरात के जलमार्गों में गई निर्माण कार्य जारी है। तापी में 1995 में ही शिप लॉक के बिना रास्तों-वियर का निर्माण कर दिया गया है। पिपलोद में प्रस्तावित बैराज में भी शिप लॉक नहीं है। खारापन रोकने के लिए सरकार द्वारा नर्मदा पर भाड़भूत में प्रस्तावित बैराज में भी पोत परिवहन की व्यवस्था नहीं है।	रोशनी पटेल, ब्रेकिश वाटर रिसर्च सेंटर
जलवायु संबंधी दिक्कतें	पिछले 200 सालों में पारादीप पोर्ट के आसपास कोई 75 चक्रवात आ चुके हैं। पर्यावरणीय प्रभाव आकलन रिपोर्ट में इसका कोई जिक्र नहीं है। सरकार ने अभी तक यह नहीं बताया है कि वह जलमार्ग विकास गतिविधियों पर चक्रवात के प्रभावों से कैसे निपटेगी।	संदीप पटनायक, नेशनल सेंटर फॉर एडवोकेसी स्टडीज़
	यमुना में वाटर टेक्सी परियोजना : इस सेवा का उपयोग करने वाले उपयोगकर्ता/उद्योग इस इलाके में नहीं है। साथ ही, बड़ी बाढ़ें (बारिश मौसम में), धूल भरी आँधियाँ (गर्मी) और कम तापमान और ज्यादा अमोनिया (सर्दी) संभावित उपयोगकर्ताओं की संख्या कम करेंगे।	मनोज मिश्रा, यमुना जिए अभियान
वित्तीय मामले	जलमार्गों के विकास के लिए ज्यादातर वित्त प्रबंधन बजटीय प्रावधानों के तहत किया जाता है। एक निश्चित पैसा 340-660 करोड़ रुपए बॉण्ड्स (EBR)से आया है। यह पूरी तरह से निवेश में उपयोग किया जाता है। 2017 में जल मार्ग विकास परियोजना (गंगा) के लिए साढ़े 37 करोड़ डॉलर विश्व बैंक से मिले। इस तरह के निवेश में क्षेत्र में निजीकरण और बैंकों से वित्तपोषण को बढ़ावा दिया जाता है। जलमार्ग विकास को बढ़ावा देने के लिए वे कई प्रोत्साहन देंगे, जैसे - पोत निर्माण सब्सिडी, वायबिलिटी गेप फण्डिंग, कस्टम इयूटी में राहत आदि।	गौरव द्विवेदी, सेंटर फॉर फिनांशियल एकाउंटेबिलिटी
	इस तरह की गैर-व्यवहार्य परियोजनाएं क्यों शुरू की जाती हैं ? वे वायबिलिटी गेप निर्मित करते हैं, निजी क्षेत्र को शामिल करने का आधार तैयार करते हैं और संभावनाएँ निर्मित करते हैं। बाज़ार में इस समय निवेश बहुत कम है लेकिन यदि वित्त उपलब्ध	हिमांशु दामले, Public Finance Public

मुद्दे	साझा की गई जानकारी	वक्ता
	हो तो इन परियोजनाओं से वे मुनाफा कमाने आयेंगे।	Accountability Collective (PFPAC)
कानूनी मामले	राष्ट्रीय जलमार्ग-1 ने पर्यावरणीय मंजूरी की जरूरत की अनदेखी की। अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण ने दावा किया था कि रखरखाव के लिए की जाने वाली ड्रेजिंग पर छूट दी गई है इसलिए पर्यावरणीय मंजूरी जरूरी नहीं है। मामला 2015 से एनजीटी में चल रहा है।	शिवानी घोष, जनहित अधिवक्ता, सेंटर फॉर पॉलिसी रिसर्च की फैलो
	एनजीटी ने पर्यावरण मंत्रालय को विशेषज्ञों से सलाह कर जलमार्गों पर पर्यावरणीय मंजूरी लागू होने पर जवाब देने को कहा है। समिति के सामने हमें अपना पक्ष रखने की मंजूरी दी है। जैव विविधता कानून, 2002 को केन्द्र सरकार ने लागू नहीं किया है (जैव विविधता पर प्रभाव का आंकलन किया जाना है)। जैव विविधता के बारे में जानकारी इकट्ठा करने के लिए एक जन जैव विविधता रजिस्टर (PBR) बनाने का उन्हें अधिकार है। ये जानकारी पर्यावरणीय प्रभाव आंकलन को चुनौती देने में उपयोग की जा सकती है। बिहार में अभी तक इसका पालन नहीं किया गया है। जन जैव विविधता को भी लागू नहीं किया गया है।	मीरा गोपाल, पर्यावरणीय वकील, LIFE
संसाधन आयोजना की दृष्टि से व्यापक मुद्दे	निर्यात के कारण भारत में बनी वस्तुओं की कीमत बाहर कब्जा होती है। देशों के बीच एक ही वस्तु को सस्ते से सस्ते दामों पर बनाने की होड़ लगी हुई है। मछली उत्पादन में बढ़ोत्तरी culture fisheries (मत्स्याखेत) से हुई है। लॉजिस्टिक्स, culture fisheries और capture fisheries (मछली पकड़ना) के अंतरसंबंधों का विस्तार से अध्ययन किया जाना जरूरी है। Culture fisheries मानकीकरण को संभव बनाती है।	सिद्धार्थ चक्रवर्ती, स्वतंत्र शोधकर्ता, दी रिसर्च कलेक्टिव
	साहिबगंज और अन्य मल्टी मॉडल टर्मिनल वहाँ बनाए गए हैं जहाँ रेल, सड़क और जलमार्ग आपस में जुड़ते हैं। यह मालवाहक रेल और अन्य गलियारों को जोड़ता है। अडाणी के गोड्डा ताप बिजलीघर को पानी यहीं से जाता है।	निशांत सिंह, पीपल्स रिसर्च सेंटर
	लोकतक झील में संरक्षण, पर्यटन और तकनॉलॉजी की राजनीति देखी जा सकती है। इसमें मोटर बोट संचालन के नाम पर सरकार इस पर नियंत्रण जमा रही है।	रामानंद वांगखेडरक्पम, इंडिजिनस पर्सपेक्टिवज्
अंतर्राष्ट्रीय संपर्क	कोलकाता को ऐज़वाल से वाया म्यांमार जोड़ने वाला कलादान जलमार्ग अंतर्देशीय जलमार्ग, समुद्र और सड़क के माध्यम पूरा होगा।	रामानंद वांगखेडरक्पम, इंडिजिनस पर्सपेक्टिवज्
	भारत और नेपाल के बीच कोसी और गंडक नदियों पर प्रस्तावित अंतर्राष्ट्रीय जलमार्गों पर भारत और नेपाल के बीच अभी कोई अनुबंध नहीं हुआ है। डीपीआर भी केवल भारतीय हिस्से का ही है। लेकिन, नेपाल की कोई टीम जरूर भ्रमण तथा बातचीत के लिए आ चुकी है और चर्चा जारी है। पटना के पास कालूघाट टर्मिनल तो खास तौर से नेपाल से जल संपर्क विकसित करने के लिए ही है।	श्रीपाद धर्माधिकारी, मंथन

III. अंतिम सत्र में आगे की रणनीतिक दिशा पर सुझाव और चर्चा के बिंदु

जनजागृति करना

- जलमार्गों की योजना के बारे में जानकारी के आभाव के चलते विभिन्न स्तरों पर पड़ने वाले प्रभावों को लेकर जनजागृति करने की आवश्यकता है।
- जिन इलाकों में जलमार्ग प्रस्तावित हैं वहां, संभावित प्रभावित समुदायों जैसे मछुआरों, सिविल सोसायटी, सामाजिक और पर्यावरणीय गतिविधियों में शामिल समूहों, मीडिया आदि में जनजागृति की जरूरत है।
- क्षेत्रीय स्तर पर मीटिंगें आयोजित की जानी चाहिए। खास कर देश के दक्षिण हिस्सों में।
- पर्यावरणविदों, अकादमिकों और वैज्ञानिकों को साथ लेकर प्रभावित मछुआरों और अन्य समुदायों के लिए एक व्यापक अभियान चलाया जाना चाहिए।
- नागरिकता विज्ञान citizenship science की मदद से सारे तथ्यों को एक प्लेटफार्म के माध्यम से प्रकाश में लाया जाए। छायाचित्रों, दृश्य-श्रव्य सामग्रियों के माध्यम से इस मामले की गंभीरता को रेखांकित करने में मदद मिल सकती है।
- इस मामले को व्यापक समुदाय तक पहुँचाने के लिए अध्ययनों और वैज्ञानिक तथ्यों को मीडिया में और अधिक प्रसारित करने का प्रयास किया जाना चाहिए।
- स्थानीय मीडिया से संपर्क बहुत जरूरी है।

संगठन, अभियान, एडवोकेसी

- मछुआरा समुदायों के आंदोलन तथा संगठनों, अन्य नदी आधारित समुदायों और अन्य जन संगठनों को जलमार्गों और इनके प्रभावों का मुद्दा उठाना चाहिए।
- मछुआरों के समूह, संगठनों के साथ, और "नीली अर्थव्यवस्था" पर कार्यरत शोधकर्ता समूहों के साथ मिल कर अभियान, एडवोकेसी चलाना
- नदियों पर पहला अधिकार मछुआरों का स्वीकार करने के प्रयास किये जाने चाहिए।
- एक दुसरे के अनुभवों को समझने हेतु आपसी क्षेत्रों में आदान-प्रदान भेट
- राज्यों और केन्द्र सरकार के साथ पैरवी
- पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय से मांग की जाए कि कानूनी रूप से बंधनकारी पर्यावरणीय मंजूरी की प्रक्रिया को जलमार्गों और अन्य संबंधित गतिविधियों के लिए आवश्यक किया जाए।

शोध, विश्लेषण, सामग्री की तैयारी

- हर नदी के बारे में जागरूकता हेतु केस स्टडी, फेक्स शीट आदि तैयार कर प्रकाशित की जाए।
- जागरूकता सामग्री आसानी से समझ आने वाली सरल भाषा, स्थानीय भाषा में, ब्रोशर, पर्चे आदि के रूप में हो।
- इस काम के लिए ठोस वैज्ञानिक तथ्यों और आंकड़ों की जरूरत है।
- IPCC रिपोर्ट और उसमें जलमार्ग के उल्लेख जैसे वर्तमान में उपलब्ध वैज्ञानिक साहित्य का पूरा उपयोग करना चाहिए।
- ड्रेजिंग से पानी की गुणवत्ता में खराबी, विभिन्न नदियों को बहने के लिए पानी की आवश्यक मात्रा जैसी महत्वपूर्ण चीजें छूट गई हैं।
- ऐसे अध्ययन की जरूरत है जिससे मुक्त बहती नदियों से रोजगारों की जानकारी हो।
- दस्तावेज में नदियों द्वारा दी जा रही पारिस्थितिक सेवाओं जैसे मछलियों से खाद्य सुरक्षा, पोषण और रोजगार पर भी प्रकाश डाला गया हो।
- सभी नदियों, उनकी जैव विविधता, भूगोल, जलप्रवाह पैटर्न आदि से संबंधित आंकड़ा केन्द्र बनाया जाना चाहिए। जानकारी जुटाने का फॉर्मेट तैयार किया जा सकता है।
- अध्ययन की गुणवत्ता उच्च हो, पर जल्दी से किये जाने चाहिए।
- वित्तीय आंकड़े जैसे लागत आंकलन, लाभों के आश्वासनों का सत्यापन और उसकी सच्चाई जानना जरूरी है। गलत आंकड़ों को चुनौती देनी चाहिए। वित्तीय अध्ययनों की कमी है। निवेश के राष्ट्रीय स्रोतों पता कर उनकी विस्तृत जानकारी निकाली जानी चाहिए।
- नीली अर्थव्यवस्था और जलमार्गों में अंतर्राष्ट्रीय वित्तीय साधनों पर निगरानी
- जलमार्गों की वित्तीय (अ)व्यवहार्यता समझने के लिए अध्ययन और उनकी विश्वसनीयता का अध्ययन करने की जरूरत है।
- नदी जोड़, आर्थिक गलियारों, सागरमाला आदि संदर्भ में व्यापक अर्थव्यवस्था में जलमार्गों की भूमिका को परखें।
- जहाज दुर्घटना और जहाजों के फंसने जैसी घटनाओं, जो पूर्व में घटित हो चुकी हैं, के कारण और परिणाम और जल मार्गों में इनके रोकने के उपाय। भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण द्वारा ऐसी संभावित दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उचित व्यवस्था है या नहीं इसका अध्ययन किया जाना चाहिए।
- प्राधिकरण का वरिष्ठताक्रम और मुद्दों की बढ़ोतरी समझने के लिए इसमें शामिल विभिन्न मंत्रालयों के बीच समन्वय का अध्ययन किया जाना चाहिए।

कानूनी कार्रवाई

- जलमार्गों से संबंधित विभिन्न मुद्दों पर विभिन्न स्थानों पर याचिकाएं दायर की जानी चाहिए।
- कानूनी मामलों के लिए संगठित प्रयास करें।
- निहित कानूनी मामलों को समझने के लिए कानूनी मदद की बहुत ज्यादा जरूरत है। आम आदमी कानूनी क्लिष्ट भाषा को आसानी से समझ नहीं पाते हैं।

अन्य हस्तक्षेप

- भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण और क्रियांवयन एजेंसियों पर गहन पर्यावरणीय और सामाजिक लागत/लाभ विश्लेषण विकास कार्य प्रारंभ होने के पहले करने का दबाव बनाया जाना चाहिए।
- निरंतर विकास लक्ष्य के तहत मीठे जल के संरक्षण का महत्वपूर्ण लक्ष्य है। वैश्विक स्तर पर इसे बहुत महत्व नहीं दिया गया है। समुद्री और स्थलीय जीवों के लिए तो लक्ष्य है लेकिन मीठे पानी के जीवों के लिए नहीं है। नदियों के स्तर का उन्नयन और उनका संरक्षण को अधिक सक्रियता से प्रकाश में लाया जाना चाहिए।
- सभी समुदायों की जरूरत और उनकी सीमाओं को ध्यान में रखते हुए नदियों का निरंतर उपयोग सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
- पूरा चित्र समझने के लिए जलमार्गों के अंतर्राष्ट्रीय अनुभवों को समझने की जरूरत है। खासकर अंतराष्ट्रीय स्तर पर नदियों को पुनः पहले की स्थिति में ले जाने के प्रयासों का विश्लेषण। इससे संभावित समस्याओं की भविष्यवाणी में मदद मिलेगी।
- पारिस्थितिक टकराव, डेटा मेपिंग, महत्व के बिंदु और सुधार के लिए उठाए गए कदमों के लिए पर्यावरणीय न्याय एटलस EJATLAS जैसे औजारों का उपयोग किया जाना चाहिए।
- जलमार्ग जैसे हस्तक्षेपों को जमीन और जलस्रोतों पर कब्जा होने के प्रयासों के रूप में पहचानना चाहिए। इन के खिलाफ संघर्षों को न्याय अभियानों (Justice movements) के हिस्से के रूप में देखा जाना चाहिए।
- जाति/वर्ग/लिंग अभिविन्यास के प्रभावों को समझने और रेखांकित करने के लिए प्रयास करें।

IV: कुछ कार्यक्रम जो अंतर्देशीय जलमार्गों पर प्रकाश डालने में महत्वपूर्ण होंगे

तारीख	घटना/कार्यक्रम	संपर्क
22 फरवरी 2020	कहलगांव (भागलपुर) में मछुआरा सम्मेलन। आयोजक - गंगा मुक्ति आंदोलन	रामपूजन
23 फरवरी 2020	सुपौल में कोसी महापंचायत। आयोजक -कोसी नव निर्माण मंच	महेन्द्र यादव
सितंबर 2020	नीली अर्थव्यवस्था (Blue Economy) पर जन पंचाट	कोस्टल एक्शन नेटवर्क

V. आयोजकों की ओर से कुछ सुझाव

इस परामर्श दौरान आगे के कार्यक्रमों के लिए कई सुझाव आये। इन में से कई सुझाव लोग अपने अपने कार्य में और गतिविधियों में शामिल करेंगे ही। लेकिन जैसे कि कई साथियों ने परामर्श के दौरान भी कहा था, कुछ सामूहिक कार्यक्रमों की भी जरूरत है। हमें लगता है कि एक छोटे समूह में चर्चा होकर ऐसे सामूहिक कार्यक्रम के लिए सुझाव और प्रस्ताव पर विचार किया जाये, ताकि इस की शुरुआत हो सके। अगर आप को इस चर्चा में शामिल होने की इच्छा है तो हमें खबर करें।

जलमार्ग के मुद्दे पर जगह जगह पर क्षेत्रीय बैठकें लेने का भी एक सुझाव आया था। अगर आप ऐसी बैठकों में सहभागी होने या कोई बैठक आयोजित करने में रुचि रखते हैं तो हमें खबर करें।