

# दिल्ली मध्यक पोर्ट

वर्ष : 5, अंक : 47

(प्रति बुधवार), इन्दौर, 15 जुलाई से 21 जुलाई 2020

पेज : 8 कीमत : 3 रुपये

## वनाधिकार के 5.5 लाख दावे समीक्षा के बाद खारिज



वनवासियों पर एक बार फिर बेदखली की तलवार लटक रही है। इस साल 24 फरवरी तक 14 राज्यों ने कुल 5,43,432 वन अधिकार अधिनियम (एफआरए) 2006 के तहत किए गए दावों को स्वतः संज्ञान समीक्षा के बाद खारिज कर दिया। ये राज्य हैं- आंध्र प्रदेश (2,355), बिहार (1,481) छत्तीसगढ़ (39,4851), हिमाचल प्रदेश (47), कर्नाटक (58,002), केरल (801), महाराष्ट्र (9,213), ओडिशा (73737), राजस्थान (5,906), तेलंगाना (5,312), तमिलनाडु (214), उत्तराखण्ड (16), त्रिपुरा (4), पश्चिम बंगाल (54,993)। पश्चिम बंगाल ने कुल 92 प्रतिशत दावों को खारिज कर दिया। राज्य में कुल 59,524 दावों की समीक्षा की गई थी।

यह जानकारी राज्यों ने जनजातीय

मामलों के मंत्रालय को 24 फरवरी के दिन हुई एक बैठक में दी है। मंत्रालय ने इस बैठक के मिनट्स को अपनी वेबसाइट पर 2 जुलाई को अपलोड किया।

गौरतलब है कि 13 फरवरी, 2019 को एफआरए मामले में सुप्रीम कोर्ट ने राज्यों को उन दावेदारों को बेदखल करने को कहा था जिनका दावा खारिज हो चुका था। हालांकि कोर्ट ने सरकार के दखल के बाद 28 फरवरी को आदेश पर रोक लगा दी थी। इसके बाद जनजातीय मामलों के मंत्रालय ने सभी राज्यों के साथ एक बैठक आयोजित की थी।

6 मार्च और 18 जून को दो बैठकों में राज्यों ने मंत्रालय को बताया था कि उन्होंने दावों को खारिज करने में एफआरए के कई प्रावधानों का पालन नहीं किया था। मंत्रालय ने तब राज्यों को सभी खारिज किए गए दावों की स्वतः समीक्षा की सलाह दी थी।

24 फरवरी की बैठक के मिनट्स के अनुसार, 14,19,259 में से 1,72,439 दावों की समीक्षा की गई। समीक्षा किए गए दावों की संख्या की तुलना में अधिक दावों को खारिज किया जाना डेटा में विसंगति की बजाए है। कुछ राज्यों ने कुल की गई समीक्षाओं के डेटा को साझा नहीं किया है और कुछ ने यह नहीं बताया है कि कुल कितने दावों की समीक्षा होनी है।

मध्य प्रदेश के प्रतिनिधि ने मंत्रालय को बताया कि इस प्रक्रिया में कम से कम 12 महीने का समय लगेगा। तब तक कोई दावेदार बेदखल नहीं किया जाएगा। उन्होंने बताया कि राज्य सरकार खारिज दावों की समीक्षा और दावेदार की पहचान के लिए मैनेजमेंट इन्फॉर्मेशन सिस्टम (एमआईएस) का सहारा ले रही है। राज्य सरकार ने फील्ड स्टाफ और अधिकारियों को एमआईएस और मोबाइल एप्लीकेशन का प्रशिक्षण देने के

लिए ट्रेनिंग कार्यक्रम किए हैं।

जरूरी नहीं है कि समीक्षा में खारिज सभी दावे बेदखल होंगे क्योंकि बहुत सारे दावे डुप्लीकेशन की बजाए भी खारिज कुए हैं। उदाहरण के लिए राजस्थान ने मंत्रालय को बताया कि 18,446 खारिज किए गए दावे कब्जे नहीं होने, दोहरे दावे, अन्य राजस्व भूमि पर कब्जे, दावेदार की मृत्यु, गलत प्रविष्टि, प्रवास आदि के कारण गैर बेदखली दावे हैं।

दावेदारों की बेदखली के क्या परिणाम होंगे, यह जानने के लिए राज्य खारिज किए गए दावों का समुचित वर्गीकरण करेंगे और बताएंगे कि किस आधार पर यह बेदखली हुई है। एफआरए बेदखली के बारे में कुछ नहीं कहता है, इसलिए बैठक में यह निर्णय लिया गया कि एक विस्तृत वर्गीकरण किया जाएगा जो बेदखली की प्रकृति का चित्रण करेगा।

# सड़कों से समुद्रों तक पहुंच रहा है हर साल 140,000 टन माइक्रोप्लास्टिक

हर साल सड़क पर दौड़ रहे वाहनों से उत्सर्जित होने वाला करीब 140,000 टन माइक्रोप्लास्टिक्स हवा के जरिए समुद्रों तक पहुंच जाता है। जोकि इकोसिस्टम और मानव स्वास्थ्य के लिए बड़ा खतरा है। यह जानकारी कल (14 जुलाई 2020)

प्रकाशित एक नए शोध से सामने आई है। जोकि अंतराष्ट्रीय जर्नल नेचर कम्युनिकेशन्स में प्रकाशित हुआ है। इस शोध में यह जानने की कोशिश की गई है कि किस मात्रा में और कैसे वाहनों से निकलने वाला माइक्रोप्लास्टिक समुद्रों तक पहुंच जाता है। यहां तक कि वो आर्कटिक जैसे निर्जन स्थानों तक भी पहुंच चुका है। जिसकी वजह से आर्कटिक में बर्फ के पिघलने की गति में भी वृद्धि हो रही है। इनमें से ज्यादातर माइक्रोप्लास्टिक टायरों के घिसने और ब्रेक पेडल आदि से निकलता है।

यदि 2018 के आंकड़ों पर गैर करें तो हर साल करीब 35.9 करोड़ टन प्लास्टिक का उत्पादन हो रहा है।

जिसका करीब 1.8 फीसदी टायरों से माइक्रोप्लास्टिक के रूप में उत्सर्जित हो रहा है। इस नए शोध के अनुसार, हवा के जरिए भी माइक्रोप्लास्टिक उसी दर से समुद्रों तक पहुंच रहा है, जिस दर से नदियों के जरिए माइक्रोप्लास्टिक महासागरों में प्रवेश कर रहा है। शोधकर्ताओं का अनुमान है कि टायरों से उत्सर्जित होने वाला करीब 34 फीसदी माइक्रोप्लास्टिक (करीब 100 किलोटन) और ब्रेकिंग सिस्टम से उत्सर्जित होने वाला 30 फीसदी (40 किलोटन) माइक्रोप्लास्टिक हर साल समुद्रों तक पहुंच जाता है।

## तथा होता है माइक्रोप्लास्टिक

गैरतलब है कि जब प्लास्टिक के बड़े टुकड़े टूटकर छोटे कणों में बदल जाते हैं, तो उसे माइक्रोप्लास्टिक कहते हैं। इसके साथ ही कपड़ों और अन्य वस्तुओं के माइक्रोफाइबर के टूटने पर भी माइक्रोप्लास्टिक्स बनते हैं। प्लास्टिक के 1 माइक्रोमीटर से 5 मिलीमीटर के टुकड़े को माइक्रोप्लास्टिक कहा जाता है। जिस तरह से दुनिया में प्लास्टिक प्रदूषण बढ़ रहा है, उसका पर्यावरण पर क्या असर होगा, इसे अब तक बहुत कम करके आंका गया है। जबकि माइक्रोप्लास्टिक्स के बारे में तो बहुत कम जानकारी उपलब्ध है।



शोध से पता चला है कि प्लास्टिक के बड़े कण जो भारी होते हैं वो अपने वजन के अपने स्रोत के पास ही जमा हो जाते हैं। जबकि माइक्रोप्लास्टिक्स जो 2.5 माइक्रोमीटर और उससे भी छोटे होते हैं, वो उड़कर और नदियों के जरिये दूर-दर्ज के क्षेत्रों तक पहुंच जाते हैं। अनुमान है कि हर साल वाहनों से उत्सर्जित होने वाला करीब 140,000 टन माइक्रोप्लास्टिक हवा के जरिए समुद्रों में मिल जाता है। जबकि करीब 48,000 टन माइक्रोप्लास्टिक दूर-दर्ज के निर्जन बर्फ से ढंके क्षेत्रों तक पहुंच जाता है।

एशिया और उत्तरी अमेरिका के वाहन कर रहे हैं  
सबसे ज्यादा माइक्रोप्लास्टिक का उत्सर्जन

अनुमान है कि वैश्विक रूप से टायरों से हर साल करीब 2,907 किलोटन माइक्रोप्लास्टिक्स का उत्सर्जन होता है। जबकि ब्रेक से करीब 175 किलोटन का उत्सर्जन होता है। इन माइक्रोप्लास्टिक का ज्यादातर हिस्सा पूर्वी अमेरिका, उत्तरी यूरोप, पूर्वी चीन, भारत, मध्य पूर्व और दक्षिण अमेरिका के बड़े शहरों से उत्सर्जित हो रहा है जहां भारी संख्या में वाहनों का आवागमन होता है।

इस शोध से जुड़े वैज्ञानिक निकोलास इवांगेलीओं के अनुसार यह एक चिंता का विषय है क्योंकि माइक्रोप्लास्टिक आर्कटिक और ग्रीनलैंड तक पहुंच गया है जो सतह को सफेद से गाढ़े रंग का कर रहा है। सफेद और हल्के रंग के कारण बर्फ पर पड़ने वाली ज्यादातर सूखे की किण्णे परावर्तित हो जाती हैं। पर जब से माइक्रोप्लास्टिक के कारण सतह के गाढ़े रंग के होने की वजह से यह किण्णें सतह द्वारा अवशोषित कर ली जा रही हैं। जिससे उसका तापमान बढ़ रहा है और ज्यादा मात्रा में बर्फ पिघल रही है।

दुनिया भर में वायु प्रदूषण को कम करने के लिए पेट्रोल और डीजल वाहनों की जगह इलेक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा दिया जा रहा है। पर इसके बावजूद माइक्रोप्लास्टिक से पर्यावरण को होने वाला खतरा जस का तस रहेगा क्योंकि टायरों और ब्रेक का इस्तेमाल जैसे कि ईथरीलीन और प्रोपलीन के बने होते हैं ऐसे में उनसे होने वाला ग्रीनहाउस गैसों का उत्सर्जन भी पर्यावरण को नुकसान पहुंचा रहा है। जिसपर ध्यान देने की जरूरत है।

## एनवायरनमेंट इंपैक्ट एसेसमेंट 11 अगस्त तक दर्ज करा सकते हैं आपत्ति

एनवायरनमेंट इंपैक्ट एसेसमेंट एक्ट 2020 के ड्राफ्ट को लेकर अब 11 अगस्त तक अपनी आपत्तियां दर्ज कराई जा सकती हैं। दिल्ली हाई कोर्ट ने ऑक्जेक्यूशन फाइल करने की अवधि को बढ़ा दिया है। कोर्ट ने कहा कि नोटिफिकेशन में केंद्र की ओर से ही गलती थी।

इससे पहले दिल्ली हाई कोर्ट ने केंद्र सरकार से शुक्रवार को इस साल 2020 के लिए पर्यावरणीय प्रभाव आंकलन की अधिसूचना के संबंध में आपत्तियां और सुझाव देने की अंतिम तिथि को लेकर स्पष्टीकरण देने को कहा है, जिसमें परियोजनाओं के लिए वास्तविक प्रस्ताव को मंजूरी दी गई है।

कोर्ट ने केंद्र सरकार से यह स्पष्टीकरण उस याचिका पर सुनवाई के दौरान मांगा था जिसमें आम जनता की राय लेने के लिए अवधि बढ़ाने की मांग की गई है। पिछले हफ्ते दिल्ली हाई कोर्ट की तरफ से केंद्र सरकार को नोटिस जारी करते हुए इस मामले में 29 जून तक अपना जवाब दाखिल करने को कहा गया था।

पर्यावरण के लिए काम करने वाले विक्रांत तोंगड़ ने हाई कोर्ट में याचिका दायर कर कहा है कि केंद्र सरकार की तरफ से अधिसूचना में आपत्तियों को आर्मित करने की अवधि को 60 दिनों के लिए और बढ़ा दिया गया है, लेकिन सरकार के द्वारा यह स्पष्ट रूप से नहीं बताया गया है कि 60 दिनों की अवधि

कब शुरू होगी। याचिकाकर्ता के मुताबिक, पर्यावरणीय प्रभाव आंकलन का मसौदा 23 मार्च को जारी किया गया था और उसके बाद पहली बार 11 अप्रैल को इसको वेबसाइट पर प्रकाशित किया गया। इस पर आम जनता की शिकायतें और सुझाव प्राप्त करने के लिए 60 दिन की अवधि दी गई थी। पर्यावरण मंत्रालय ने 8 मई को एक अधिसूचना जारी कर 30 जून तक आपत्तियां और सुझाव आर्मित करने की अवधि बढ़ाने की जानकारी दी। याचिका में 8 मई की अधिसूचना को लेकर सवाल उठाया गया था और कहा गया है कि आपत्तियों को आर्मित करने की अवधि 60 दिन बढ़ाई तो गई, लेकिन सरकार ने साफ नहीं किया है कि 60 दिनों की अवधि कब से शुरू होगी। याचिकाकर्ता ने याचिका दायर कर मसौदा अधिसूचना पर जनता की राय हासिल करने के लिए 30 सितंबर तक का वक्त बढ़ाने की मांग की। याचिका के मुताबिक, इस अधिसूचना में जनता द्वारा लिए जाने वाले सार्वजनिक परामर्श को पूरी तरह से हटाने का प्रस्ताव दिया गया है और कुछ मामलों में तो परियोजनाओं के लिए मंजूरी भी दे दी गई। यहां तक कि आम जनता के द्वारा दी जाने वाली राय के लिए भी 45 दिन के समय को घटाकर 40 दिन का कर दिया गया है। क्या कोर्ट की तरफ से मिला 11 अगस्त के बाद सरकार को अपने पर्यावरण से जुड़े मापदंडों पर कुछ बदलाव करने पड़ेंगे।

# पर्यावरण विशेषज्ञों ने चिट्ठी लिखकर की पर्यावरण प्रभाव आकलन मसौदे को वापस लेने की अपील



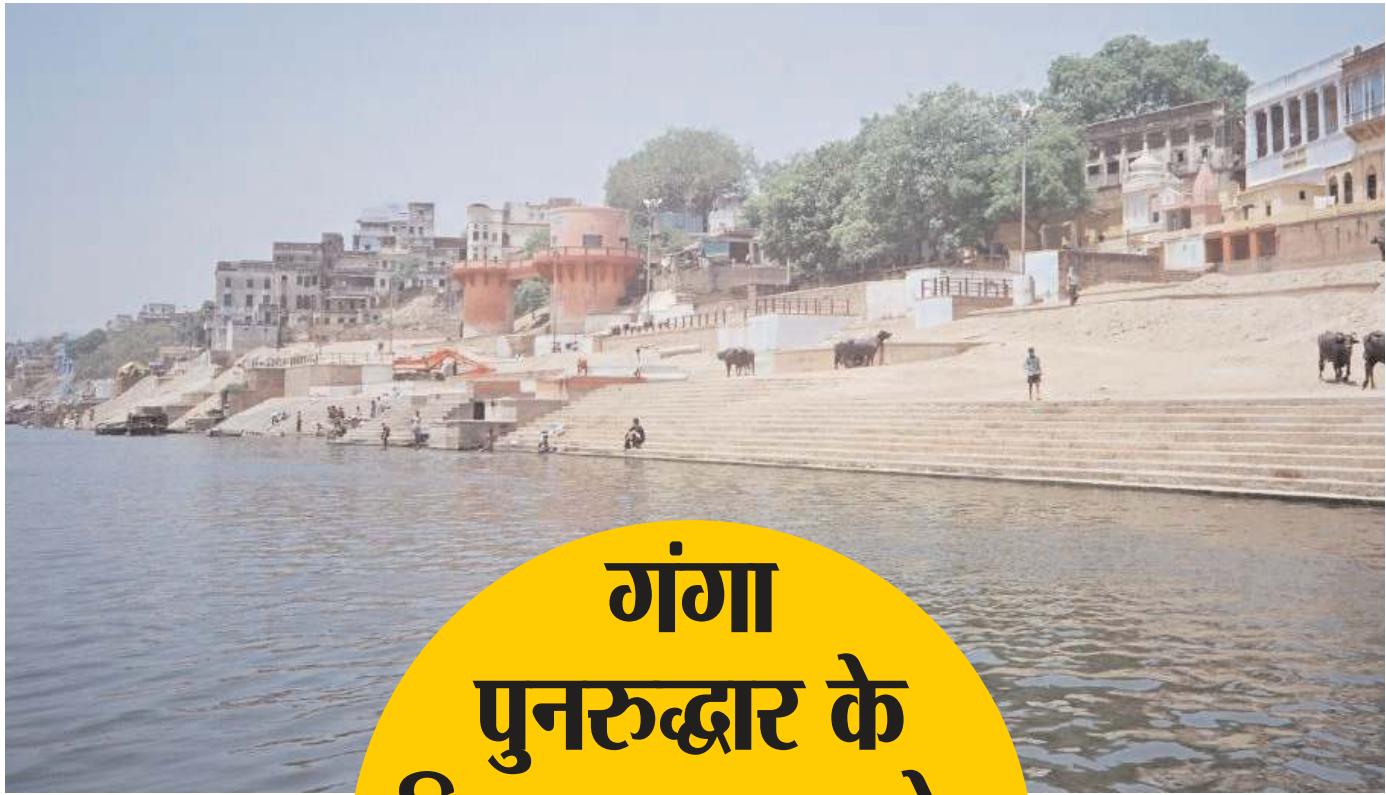
पर्यावरण, बन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा पर्यावरण प्रभाव आकलन ईआईए, 2020 का एक मसौदा जारी किया गया था। यह इसलिए महत्वपूर्ण है क्योंकि इसमें सभी नए तरह के बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को शामिल किया गया है। इसमें मौजूदा सड़कों का निर्माण, खनन परियोजनाएं, कारखाने, बिजली संयंत्र आदि शामिल हैं जोकि एक पर्यावरण प्रभाव आकलन रिपोर्ट का संचालन करने के लिए आवश्यक हैं। यह रिपोर्ट हमें बताएगी कि ये परियोजनाएं पर्यावरण को कैसे प्रभावित करेंगी और यह मंत्रालय पर निर्भर करेगा कि वह किस परियोजना को मंजूरी देगा या किसे खारिज करेगा। हालांकि

व्यापार करने में सहायता को बढ़ावा देने के लिए पर्यावरण सुरक्षा उपायों को मौलिक रूप से समाप्त करने के लिए अधिसूचना की भारी आलोचना की जा रही है। यह प्रत्येक नागरिक के स्वच्छ पर्यावरण के अधिकार को कमजोर करता है और लोकतांत्रिक प्रक्रिया को प्रभावित करता है। इसके एवज में हमने पर्यावरण मंत्रालय को एक पत्र भेजा है जिसमें इस मसौदे को वापस लेने का अनुरोध किया गया है। साथ ही उनसे पर्यावरण, बन, प्राकृतिक परिस्थितिकी तंत्र और वन्यजीवों की सुरक्षा के लिए मौजूदा ईआईए 2006 अधिसूचना को मजबूत करने की बात कही गई है। हमारी यह आलोचना बनें, वन्यजीवों, प्राकृतिक परिस्थितिक तंत्रों,

प्रभावित स्थानीय समुदायों और देश के नागरिकों पर मसौदा अधिसूचना ईआईए के प्रभावों पर प्रकाश डालती है। इस पत्र में व्यक्तियों, शोधकर्ताओं, पारिस्थितिक विदेशी, संस्करणवादियों और संबद्ध पेशेवरों द्वारा हस्ताक्षर किए गए हैं। वहाँ सह-हस्ताक्षरकर्ताओं में नेशनल बोर्ड फॉर वाइल्डलाइफ, प्रोजेक्ट टाइगर, बन सलाहकार समिति, राष्ट्रीय बाघ संरक्षण प्राधिकरण और विभिन्न राज्य वन्यजीव बोर्ड्स के पूर्व सदस्य शामिल हैं। हम सभी से अनुरोध करते हैं कि इच्छुक व्यक्ति इस पत्र को सदर्भित करे तथा इसका संसाधन के रूप में उपयोग करके इस पर अपनी टिप्पणी करें। इनकास्ट्रक्चरल विस्तार के लिए इस तरह की पोस्ट-

क्लीयरेंस उन क्षेत्रों में परिस्थितिकी के लिए अपरिवर्तनीय क्षति का कारण बनती है जिनके पास उच्च जैव विविधता मूल्य है। साथ ही यह वन्यजीव आबादी के लिए बंदरगाह का काम कर सकती है। यह विचार कि पर्यावरणीय गिरावट की भरपाई की जा सकती है, एक त्रुटिपूर्ण अवधारणा है, क्योंकि इससे जल, मिट्टी, वायु की गुणवत्ता को जो नुकसान होता है वह अपरिवर्तनीय है। पर्यावरण न्यायशास्त्र के मूल सिद्धांत पूर्व-पश्चात मंजूरी की अवधारणा को मान्यता नहीं देते हैं। सुप्रीम कोर्ट, विभिन्न उच्च न्यायालयों, और नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल द्वारा पिछली अदालतों के फैसले से पहले मिसाल पेश की गई है, जहाँ पोस्ट- फैक्टो

के मामलों को अवैध और निंदनीय माना गया है। एलेम्बिक फार्मास्युटिकल्स लिमिटेड बनाम रोहित प्रजापति के सिविल अपील नंबर 1526/2016 के मामले में भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने फैसला सुनाया जोकि पोस्ट-फैक्टो पर आधारित था। इसके अनुसार इसी पर्यावरणीय न्यायशास्त्र के विपरीत है। 2013 में एसोसिएशन फॉर एनवायरनमेंटल प्रोटेक्शन बनाम केरल राज्य की सुनवाई के दौरान सर्वोच्च न्यायालय ने कहा कि पूर्व इसी प्राप्त किए बिना परियोजनाओं को शुरू करना सविधान के अनुच्छेद 21 के तहत क्षेत्र के लोगों के लिए गरंटीकृत जीवन के मौलिक अधिकार का उल्लंघन है।



# गंगा पुनरुद्धार के लिए 3000 करोड़ रूपए का ऋण देगा विश्वबैंक

गंगा को बचाने और उसके पुनरुद्धार के लिए वर्ल्ड बैंक करीब 3000 करोड़ रुपए (40 करोड़ डॉलर) का ऋण देगा। विश्व बैंक द्वारा दिया जा रहा यह ऋण नमामि गंगे परियोजना के लिए दिया जाएगा। विश्वबैंक ने अपने बयान में कहा कि इस 3,000 करोड़ रुपए में से 2,858 करोड़ रुपए (38.1 करोड़ डॉलर) ऋण का रूप में और 142 करोड़ रुपए (1.9 करोड़ डॉलर) प्रस्तावित गारंटी के रूप में होगे। इसके साथ ही विश्व बैंक ने यह भी कहा कि इस दूसरी राष्ट्रीय गंगा नदी बेसिन परियोजना (एसएनजीआरबीपी) से गंगा में प्रदूषण को कम करने और नदी बेसिन प्रबंधन में सुधार लाने में मदद मिलेगी। 2011 से ही विश्वबैंक गंगा पुनरुद्धार के प्रयासों में सरकार का समर्थन कर रहा है। यह ऋण 18.5 वर्षों के लिए दिया गया है जिसमें 5 वर्ष की मोहल्लत अवधि भी शामिल है।

गंगा न केवल आध्यात्मिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण है बल्कि इसके महत्व का अंदाजा आप इसी बात से लगा सकते हैं कि इसका नदी बेसिन 50 करोड़ से भी ज्यादा लोगों को आवास प्रदान करता है। भारत का सरहंश पर मौजूद एक तिहाई जल इसी नदी बेसिन में है। जोकि देश का सबसे बड़ा सिर्चित क्षेत्र भी है। जिससे देश की एक बड़ी आबादी को खाना और रोजगार मिलता है। यह बेसिन देश का करीब 40 फीसदी जीडीपी उत्पन्न करता है। पर

जिस

तरह से

इस नदी का

दोहन हो रहा है।

उसका असर इसकी गुणवत्ता और जल के बहाव पर पड़ रहा है।

देश में इसी को ध्यान में रखकर नमामि गंगे परियोजना की स्थापना की गई थी। जिसका उद्देश्य गंगा को प्रदूषण मुक्त करना और उसके इकोसिस्टम में सुधार लाना था। नेशनल मिशन फॉर क्लीन गंगा के महानिदेशक राजीव रंजन मिश्रा ने बताया कि विश्व बैंक की मदद से शुरू की गई पहली परियोजना से प्रदूषण को रोकने में जो मदद मिली थी। उसमें इस द्वितीय राष्ट्रीय गंगा नदी बेसिन परियोजना से गति मिलेगी। भारत में वर्ल्ड बैंक के कंट्री डायरेक्टर श्री जुनैद अहमद ने बताया कि, नमामि गंगे परियोजना ने गंगा के पुनरुद्धार के लिए किये जा रहे प्रयासों को पुनर्जीवित किया है।

विश्व बैंक की पहली परियोजना की मदद से नदी के किनारे स्थित 20 सबसे प्रदूषित हॉटस्पॉटों में सीवेज के निर्माण में मदद मिली थी। अब इस

परियोजना के तहत इस

काम को गंगा की

सहायक नदियों तक बढ़ाने में मदद मिलेगी। मौजूदा राष्ट्रीय गंगा नदी बेसिन परियोजना के तहत अब तक गंगा के किनारे स्थित 20 शहरों में सीवेज ट्रीटमेंट के लिए बुनियादी ढांचे के विकास में मदद मिली है। जिसके अंतर्गत 1,215 एमएलडी सीवेज ट्रीटमेंट की व्यवस्था की जा चुकी है। साथ ही 3,632 किमी का सीवेज नेटवर्क बनाया गया है।

कहाँ, कितना किया जाएगा खर्च गौरतलब है कि गंगा प्रदूषण का एक बड़ा कारण आसपास के कस्बों और शहरों से निकला अपशिष्ट जल है। आंकड़ों के अनुसार गंगा में 80 फीसदी प्रदूषण घरों से निकलने वाले अपशिष्ट जल के कारण होता है। इनके ट्रीटमेंट की कोई व्यवस्था न होने के कारण इस गंगे पाने को ऐसे ही गंगा और उसकी सहायक नदियों में छोड़ दिया जाता है।

नेशनल मिशन फॉर क्लीन गंगा के अनुसार इसमें से 1,134 करोड़ रुपये

(15 करोड़ डॉलर) का उपयोग तीन नई हाइब्रिड एन्यूइटी मोड परियोजनाओं में किया जाएगा। यह राशि आगरा, मेरठ सहारनपुर (उत्तरप्रदेश) में गंगा की सहायक नदियों (यमुना और काली) पर खर्च की जाएगी। साथ ही 1200 करोड़ रुपए (16 करोड़ डॉलर) की राशि बक्सर, मुंगेर, बेगूसराय (बिहार) की मौजूदा डिजाइन, निर्माण, परिचालन और स्थानांतरण (डीबीओटी) परियोजनाओं एवं दीचा, कंकड़बाग-पटना तथा हावड़ा, बैली और बड़ानगर (पश्चिम बंगाल) की हाइब्रिड एन्यूइटी मोड परियोजनाओं पर खर्च की जाएगी। जबकि बाकि बचे 1.1 करोड़ डॉलर अन्य गतिविधियों पर खर्च किये जाएंगे।

यह सुनिश्चित करने के लिए कि इस परियोजना के तहत निर्मित ढांचा प्रभावकारी ढांग से काम करता रहे और उसका प्रबंधन ठीक तरह से होता रहे, यह परियोजना मौजूदा एनजीआरबीपी के तहत शुरू किए गए सार्वजनिक-निजी भागीदारी बालों नए हाइब्रिड वार्षिकी मॉडल (एचएम) के आधार पर शुरू की जाएगी। इस मॉडल के तहत सरकार निजी ऑपरेटरों को निर्माण अवधि के दौरान सीवेज ट्रीटमेंट संयंत्र बनाने के लिए लागत का 40 फीसदी भुगतान करेगी और शेष 60 फीसदी का भुगतान इन संयंत्रों के प्रदर्शन के आधार पर 15 वर्षों की अवधि में किया जाएगा। जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि ऑपरेटर संयंत्र का संचालन एवं रखरखाव ठीक तरह से कर रहे हैं।