விதானம்

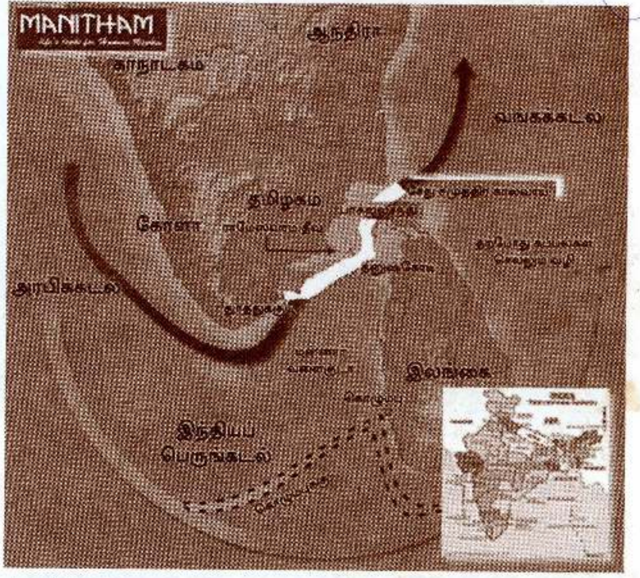
2004 – பதினொன்றாவது இதழ்
ரூபா 10/=

சேது சமுத்திரம் திட்டமும் எமது நாட்டின் எதிர்காலமும்

சேது சமுத்திரம் என்பது பற்றி இந்த நாட்களில் அடிக்கடி வாசித்து தெரிந்து கொள்வது மிக முக்கியமாகும். இதன் அர்த்தமாவது இரண்டு சமுத்திரங்களை ஒன்றினைப்பதாகும். சேது சமுத்திரம் இந்த நாட்களில் தொடர்ந்து வாசிப்பதற்கு முக்கியமான தொன்றாக இருப்பது இந்தியாவில் அண்மையில் நடைமுறை படுத்தப்பட விருக்கும் திட்டத்திற்கு இந்த பெயர் கிடைத்திருப்பதாலேயாகும். உண்மையாக சமுத்திரத்தோடு நேரடியாக தொடர்புள்ள இந்த செயற்திட்டம் இலங்கையில் எமக்கும் குறிப்பிடக்கூடிய அளவிற்கு தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் செயற்திட்டமாக கணிக்கப்பட்டுள்ளது. இம்முறை விதானத்தில் இந்தி யாவின் சேது சமுத்திர திட்டமும் அதனால் ஏற்படும் விளைவுகள் தொடர்பாக உள்வாங்கப்பட்டுள்ளது.

சேது சமுத்திர திட்டம்பற்றி இன்று நேற்று கதைக்கப்பட்டாலும் அதற்கு நூற்றி நாட்பது வருட வரலாறொன்று இருக்கிறது. இந்த திட்டம் தென் இந்திய மக்களின் கூடிய கவனத்திற்கு உள்ளானதோடு அது தமிழ் மக்களின் கனவாக ஒரு சில வேலைகளில் அறிமுகம் செய்யப்பட்டது. சேது சமுத்திரம் கப்பல் கால்வாய் (Sethusamudram Ship Canal Project – SSCP) என இத்திட்டம் உத்தியோகப்பூர்வமாக அறிமுகப்படுத் தப்படுகின்றது. இதன் மூலமாக இடம் பெறுவது மன்னார் வீரிகுடா விலிருந்து பாக்கு நீரினை சமுத்திர சந்திவரை பெரிய கப்பல் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய கால்வாய் மார்க்கமொன்றை அமைப்பதாகும். இலங்கையின் மன்னார் தீவிற்கும், இந்தியாவின் ராமேஸ்வரத்திற்கும் இடையில் அமைந்துள்ள ஆதாமின் பாலம் எனக்கூறப்படும் மணற்பார்த்தொடர் ஊடாக இந்த கால்வாயை அமைக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

ஆதாமின் பாலப்பிரதேசத்தில் தற்போதைய ஆழம் சாதாரணமாக 1.5 முதல் 3.5 மீட்டர்(11அடி) வரையிலான அளவாகும். இதனால் இந்த பிரதேசத்திற்கூடாக பெரிய கப்பல்களுக்கு பிரயாணம் செய்ய இயலாமலிருக்கிறது. அதன் பிரதிபலனாக இந்தியாவின் மேற்கு கரையிலிருந்து கிழக்கு கரைவரை பிரயாணம் செய்யம் கப்பல்களுக்கு இலங்கையைச்சுற்றி பிரயாணம் செய்ய வேண்டியுள்ளது. அதனால் மேலதிகமாக 400கடல் மைல்களையும் 36மணித்தியால காலத்தையும் செலவிட வேண்டியுள்ளது. இந்த நிலைமையை தவிர்ப்பதற்காக முன்மொழியப்பட்டுள்ள திட்டத்தின் மூலமாக கால்வாயொன்றை அமைக்க தீர்மானிக்கப் பட்டுள்ளது. இந்த கால்வாயின் ஆழம் 12.8மீட்டராக இருக்கும். அகலம் 300மீட்டராக இருப்பதோடு நீளம் 44.9 கப்பல் மைல்களாகும்.



தொடர்ச்சி 2ம் பக்கம்....

Digitized by Noolaham Foundation.
noolaham.org | noolaham.media

1ம் பக்கத்தொடர்ச்சி

இந்த கால்வாய் வழியை அமைப்பதற்கு முக்கியமான காரணமாக இந்தியா பார்ப்பது பெரிய கப்பல்களுக்கு இலங்கையைச்சுற்றி பிரயாணம் செய்வதற்கு தேவைப்படாததால் மட்டுமல்ல இதன் மூலமாகக் கிடைக்கும் பொருளாதார இலாபம் தொடர்பாகவும் இந்திய ஆட்ச்சியாளர்களின் கவனம் ஈர்க்கப்பட்டுள்ளது. உதாரணமாக எமது நாட்டின் கொழும்புத்துறைமுகம் போன்ற நிலைமைக்கு தமிழ் நாட்டின் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்வதே இந்த திட்டத்தின் ஒரு நோக்கமாகும். கொழும்புத்துறைமுகம் இன்று வலயத்திலேயே பிரதானமான துறைமுகமாக இருக்கிறது. அது கொள்கலன் (Cotainer) இறங்குதுறையாகவும் மீள கப்பலுக்கு ஏற்றும் துறைமுகமாக (Transit Port) வும் செயற்படுகிறது. இந்தியாவில் உள்ள துறைமுகங்களில் விசாலத்துவத்தில் அந்த நாட்டின் 11வது துறைமுகமான தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை கொழும்பு துறைமுக மட்டத்திற்காகவாவது அல்லது அதற்கு மேலாக அபிவிருத்தி அடைந்த நிலைமைக்கு கொண்டு வருவதாகும்.

எப்படி இருந்தாலும் இந்த திட்டத்தின் பிரதிபலனாக பாரதூரமான பின்விளைவுகள் ஏற்படும் என தெரிய வந்துள்ளது. அது இந்தியாவிற்கு மட்டுமல்ல எமது நாட்டிற்கும் பாதிப்பை ஏற்படுத்தும் விதத்திலான விளைவுகளாகும். இந்திய அமைப்புகள் மீனவர்கள் உட்பட தனிநபர்கள் இந்த திட்டத்திற்கு எதிர்ப்பு தெரிவித்திருப்பது இதனாலேயேயாகும். இந்த அனர்த்தம் தொடர்பாக கவனம் செலுத்தாது அதை நடைமுறைப்படுத்தினால் இடம்பெறப்போகும் நிலைமை பாராதூரமானதாகும்.

நடைமுறை நிலைமையில் இந்த திட்டத்திற்கு அரசியல் தலையீடு தவிர்க்க முடியாத ஒரு விடயமாகும். அந்த சேது சமுத்திரம் திட்டம் தமிழர்களின் கனவு என பாரதியாரின் சிந்து நதியின் இசை பாடலிலே சிங்களத் தீவினிற்கோர் பாலம் அமைப்போம் என்ற வசனத்தை உதாரணமாக வைத்து தெரிவிப்பதனாலேயேயாகும். 1999ம் ஆண்டு இந்த திட்டம் மீண்டும் கலத்திற்கு வந்தது. பிறகு 2001 – 2004ம் ஆண்டுகாலக் கட்டத்தில் ஆட்ச்சியிலிருந்த ஐக்கிய தேசியக்கட்சி முன்மொழிந்த ஆலோசனையாக இருந்தது இரண்டு நாடுகளுக்கிடையில் ஆதாமின் பாலத்திற்கு குருக்காக பாலத்தை அமைப்பதாகும். இதற்கு இந்தியர்கள் அளித்த மறுமொழிக்கு காரணமாக அமைந்ததும் சேது சமுத்திர திட்டமாகும். இந்த திட்டம் எமது நாட்டிற்கு தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் என விஷனம் தெரிவித்திருந்தாலும் திட்டம் தொடர்பாக எமது நாட்டிற்கு உத்தியோகப்பூர்வமாக அறிவிக்கபட்டிருக்கவில்லை. அது தொடர்பாக எமது அமைச்சரொருவரும் தெரிவித்திருந்தார். அது கடந்த செப்டம்பர்மாதம் அமைச்சரவையில் சேது சமுத்திர திட்டத்தின் தாக்கம் தொடர்பாக தேடிப்பார்பதற்கு அமைச்சரவை மட்டத்தில் குழு வொன்றை அமைத்த வேளையிலேயேயாகும்.

நாங்கள் இந்த திட்டம் தொடர்பாக அவதானமாக இருக்க வேண்டும். அதன் தாக்கம் தொடர்பாக அவதானமாக இருக்க வேண்டும். எப்படியிருந்தாலும் எமது நாட்டின் அரசாங்கம் இந்த நிலைமையிலுள்ள பாராதூரத்தை அறிந்திருக் கிறதென்பது தெரிகிறது. சுற்றாடல், பொருளாதார, சமூக, கப்பல் மற்றும் பாதுகாப்பு போன்ற துறைகள் தொடர்பாக எமது கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும். அதில் மிக முக்கியமாவது விஞ்ஞான ரீதியான ஆய்வுகளை மேற்கொள்வதாகும். அதோடு தற்பொழுதும் எமது நாட்டில் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள ஆய்வுகளின் தரவுகளின் மூலமாக மிக வெற்றிகரமான விமர்சனத்தை ஏற்படுத்துவதாகும். இருந்தும்

நிலையான வாழ்க்கைக்கு ஒரு முன்னோடி

விதானம்

இலங்கை பசுமை ஒன்றியத்தின்
சுற்றாடல் மற்றும் அபிவிருத்தி செய்தித்தாள்

பத்தாவது இதழ்

பிரதான ஆசிரியர்
ச.விஸ்வலிங்கம்

அச்சுப்பதிப்பு
Neo Graphics
074-300372

விதானம்
இலங்கை பசுமை ஒன்றியம்
இல 09, முதலாம் ஒழுங்கை
வளாத்த ரோட், கங்கொடவில
நுகேகொட

தொலைபேசி
011 – 2817156 / 011 – 4306274

தொலைநகல்
074 – 306274

மின் அஞ்சல்
green @ pan. lk

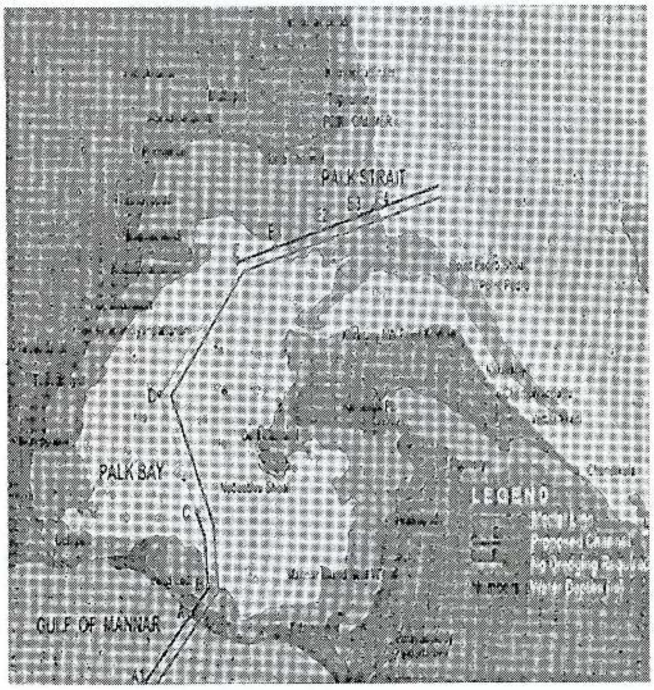
இந்தியா இந்த திட்டத்தை வெகு விரைவில் நடைமுறைப்படுத்த இருப்பதால், எமது நடவடிக்கைகள் துரிதப்படுத்தப்பட வேண்டும். கடந்த நவம்பர் மாதம் திட்டத்தின் பொருளாதார மற்றும் தொழில்நுட்ப அறிக்கை கிடைத்தது. ஏற்கனவே குறிப்பிட்டிருந்தவாறு எப்படியாவது 2005ம் ஆண்டு ஜனவரி மாதத்தில் இந்த திட்டத்தை ஆரம்பிக்க இந்தியா எதிர்பார்க்கிறது என்பது தெரிய வருகிறது.

எப்படியிருந்தாலும் தற்பொழுது இந்த திட்டத்திற்க எதிராக குரல் கொடுப்பது முழு தமிழ் மக்களுக்கு எதிரான போராட்டம் என இனங்காட்ட முயற்ச்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது. முழு தென் இந்தியாவிலும் விஷேடமாக தமிழ்நாட்டு அரசியல் வாதிகள் இந்த திட்டம் தொடர்பாக மிகுந்த ஆர்வம் செலுத்துகின்றனர். அதனால் நாங்கள் இங்கு மிக கவனமாகவே செயற்பட வேண்டும். அதனால் இராஜதந்திர ரீதியாக மேற்கொள்ள வேண்டிய நடவடிக்கைகள் தொடர்பாக கவனம் செலுத்துவது மிக முக்கியமாகும். எப்படியிருந்தும் எமது நாட்டின் அமைச்சரொருவர் சேது சமுத்திரம் திட்டத்தால் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு எந்தவித தாக்கமும் ஏற்படாதென தெரிவித்திருக்கிறார். இருந்தும் பாராதூரமாக அமைவது இந்த திட்டத்தால் ஏற்படும் சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பொருளாதார ரீதியாக ஏற்படும் பாதிப்பாகும். அதை முறையாக மதிப்பீடு செய்வது இன்றைய தேவையாகவுள்ளது. அப்படியான ஒரு மதிப்பீட்டை மேற்கொள்ளாமல் இதுபோன்ற அறிவித்தலை விடுவது பொறுப்புள்ள அமைச்சரொருவருக்கு அவ்வளவு உகந்ததல்ல. இந்த அறிவித்தலுக்கு இந்திய ஊடகங்களின் மூலமாக பெற்றுக்கொடுத்த பிரபல்யத்தை பார்க்கும் பொழுது இந்தியாவின் இது தொடர்பாக கொண்டிருக்கும் ஆர்வத்தையே காட்டுகிறது.

1982ம் வருடத்தில் கையொப்பமிடப்பட்ட சர்வதேச கடல் சட்ட உடன்படிக்கை (UN Law of Sea Convention) யின்படி இந்த பிரதேசத்தில் விலங்கின மற்றும் தாவர இனங்களின் பாதுகாப்பு தொடர்பாக செயற்பட சந்தர்ப்பம் உள்ளது. அதோடு இந்த உடன்படிக்கைக்கு கையொப்ப மிட்டுள்ள இரண்டு நாடுகளாக எமக்கு பாதிப்பை ஏற்படுத்துகின்ற விதத்தில் நிர்மாணிக்கப் படுவது தொடர்பாகவும் எமக்கு ஒரு சில நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள சந்தர்ப்பம் இருக்க வேண்டும். இந்த நிலைமை அமைச்சரவை செயற்குழுவின் கவனத்திற்கு ஈர்க்கப்பட வேண்டு மென்பதே எமது எண்ணமாகும்.

Digitized by Noolaham Foundation.
noolaham.org | noolaham.media

சேதுசமுத்திரம் கால்வாய் இரு நாடுகளினதும் சுற்றாடல் அனர்த்தத்திற்கான வழியா?



உலகத்தில் இதைப்போன்ற கால்வாய் மார்க்கத்தின் மூலமாக கப்பல் போக்குவரத்து இடம்பெறுகின்றன சுவஸ் கால்வாயும் பனாமா கால்வாயும் அதற்கு உதாரணமாகும். இருந்தும் அந்த கால்வாய்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளது மேட்டுநிலத்திற்கு குருக்காகவேயாகும். இருந்தும் சேது சமுத்திரம் கால்வாய் மார்க்கம் நிர்மானிக்கப்படவுள்ளது கடலை தோன்றுவதன் மூலமாகவாகும். அதாவது இது பெரும்பாலும் உலகத்தின் ஏற்படுத்தப்படும் பாரிய கால்வாய் மார்க்கமாக இருக்கலாம்.

சேது சமுத்திரம் திட்டத்தால் ஏற்படக்கூடிய சுற்றாடல் பிரச்சினைகள் பலவற்றை இந்திய நிறுவனங்கள் சுட்டிக்காட்டியுள்ளது. அந்த நாட்டில் செயற்படும் அரச சார்பற்ற நிறுவனமான மனிதம் (Manitham) நிறுவனம் இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வின் பின் கடந்த ஜீலை மாதத்தில் அந்த நாட்டின் மத்திய அரசாங்கத்திடம் வேண்டிக்கொண்டது என்ன வெனில் இந்த திட்டத்திற்கு அங்கிகாரமளிப்பதற்கு முன் சர்வதேச மற்றும் சுதந்திர சர்வதேச நிபுணர்களின் உதவியோடு இந்த திட்டம் தொடர்பான சுற்றாடல் விடயங்களை கவனத்தில் கொள்ளுமாறாகும். அவர்கள் இந்த திட்டத்திற்கு முழுமையாக எதிர்ப்பு தெரிவிக்காமல் அது தொடர்பான ஒருசில முன்மொழிவுகளை முன்வைத்தனர். அதோடு குறிப்பிட்ட சுற்றாடல் தாக்க விளைவு மதிப்பீட்டு அறிக்கையில் குறைகளையும் அவர்கள் விமர்சனத்திற்கு உள்ளாக்கினர்.

இதனால் ஏற்படும் சுற்றாடல் சீரழிவுகளில் கீழ்குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விடயங்கள் முக்கியமானதாகும்.

- **உயிரின பல்வகைமைக்கு ஏற்படும் பிரச்சினை**

இந்த திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்படும் பிரதேசம் மன்னார் விரிகுடா, ஆதாமின் பாலம் பாக்குநீரினை சமுத்திர சந்தி போன்ற பிரதேசங்களிலாகும். மன்னார் விரிகுடா உயிரின வளங்களில் உயர்ந்த நிலைமையிலுள்ள கடல் பிரதேசமாகும். 2001ம் ஆண்டு இதை உயிரின கோல பாதுகாப்பு பிரதேசமாக பிரகடனப்படுத்தப்பட்டதோடு அதற்கான காரணமாக அமைந்தது உயிரின விஞ்ஞான ரீதியாகவும் சுற்றாடல் ரீதியாகவும் உள்ள முக்கியத்துவமாகும். (1மில்லியன் ஹெக்டயாருக்கு கூடிய பிரதேசத்தில் படர்ந்துள்ள உயிரின கோல பாதுகாப்பு பிரதேசத்திற்கு உள்ளடக்கப்டுவது இந்திய கடலை அண்மித்த பிரதேசமாகும்.) அங்கு நதிமுகம், கடலோர சுற்றாடல் தொகுதி, தீவு, முருகைகற்பார்த்தொடர், கண்டல், உவர்த்தன்மையுடைய சேற்று நிலம் போன்ற பல்வேறு சுற்றாடல் தொகுதிகள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது. இங்கு உயிர்வாழும் சீவி வகைகளின் எண்ணிக்கை 3600ஆகும். இதோடு கடல் பன்றி, அரிதான கடல் குதிரை போன்ற அரிதான உயிரின வகைகள் அடங்கியுள்ளது. இது இந்தியாவின் உயிரின பல்வகைமையின் செல்வாக்கு செலுத்தும் பிரதேசமாக கருதப்படுகிறது. இந்த திட்டத்தின் சுற்றாடல் தாக்க விளைவு மதிப்பீட்டறிக்கையில் (EIA) மன்னாரில் இருக்கும் முருகை கற்பார்த்தொடர் தொடர்பாக கவனம் செலுத்தப்படவில்லை. அதோடு திட்ட பிரதேசத்தில் இருக்கும் விலங்கினங்களினதும் தாவரங்களினதும் சுற்றாடல் ரீதியாக உள்ள பெறுமதியை புறக்கனித்திருப்பது முக்கிய காரணமாகும். அதோடு மன்னார் விரிகுடாவினதும் பாக்குநீரினை சமுத்திர சந்தியினதும் பிரதேசத்தில் இயற்கை சுற்றாடலுக்கும் உயிரின பல்வகைமைக்கும் ஏற்படும் தாக்கம் இலங்கைக்கும் தாக்கத்தை ஏற்படுத்துவதாக அமையும். உதாரணமாக இந்த திட்டம் முடிவடைந்ததன் பிறகு அந்த சுற்றாடலில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் பாரதூரமாக அமையலாம். அதோடு ஆழமான கால்வாய் உருவாவதோடு இந்த பிரதேசத்தில் இயற்கையாக காணமுடியாத சீவிகளும் இந்த பிரதேசத்தை ஆக்கிரமிக்கலாம் அது சுற்றாடல் சமநிலைக்கு பாரிய அச்சுறுத்தலாக அமையலாம்.

- **கடலில் ஏற்படும் மாற்றம்**

இந்த திட்டத்தால் ஆதாமின் பாலம் பிரதேசத்தில் 6 சதுர கிலோமீட்டர் பிரதேசம் நிரந்தரமாக மாற்றமடையலாம். அதோடு கால்வாய் அகழ்ந்ததன் பின் அதிகரிக்கும் கப்பல் பிரயாணத்தின் காரணமாக இந்த பிரதேசத்தைப்போல் அருகாமையிலுள்ள பிரதேசத்தில் காணக்கூடிய கடல் அரிப்பு அதிகரிக்கலாம்.

தொடர்ச்சி 7 ம்பக்கத்தில்.......

Digitized by Noolaham Foundation.
noolaham.org | noolaham.media

சேது சமுத்திர கால்வாயில் இலங்கை மிதக்குமா?

"இந்த திட்டத்தை ஆராய்ந்து பார்க்கும்பொழுது இதில் பல்வேறு சுற்றாடல் பிரச்சினைகள் எழுவதாக தெரிய வருகிறது. இந்த கால்வயை அகழும்பொழுது ஏற்படும் அதிர்வின் காரணமாக எமது வடக்கு மட்டும் வடமேற்கு கடல் வலயமுமே பாரிய நிலையற்ற தன்மைக்கு உள்ளாகும். அதனை மையமாகக் கொண்டு அந்த பிரதேசத்திலுள்ள மீனின வளங்கள் சகலவையும் அழிவடைவது நிச்சயமாக இடம்பெறும்."

இந்தியா என்பது தெற்காசிய வலயத்தில் பெரும் பலம்பொருந்திய ஒரு நாடாகும். இராவணன் காலம் முதல் இன்று வரை இந்தியாவின் ஆதிக்கம் இலங்கைக்கு தாக்கத்தை ஏற்படுத்திக் கொண்டு வருகிறது. ஒருசில தாக்கங்கள் கண்ணால் காணக்கூடியவைகளாக இருந்தாலும், ஒருசில தாக்கங்கள் எமக்கோ எமது அரசாங்கங்களுக்குக் கூட எல்லளவாவது தென்படாதவைகளாகும். இருந்தும் இவற்றால் இந்தியாவின் எதிர்பார்ப்பு நிறைவுறுகிறது.

இந்தியா எமக்கு அருகிலுள்ள அயல்நாடாவதோடு நேசநாடாகவும் விலங்குகிறது. இவ்வாறு இந்தியாவுடன் நேசக்கரம் தொடர்ந்தாலும், ஒவ்வொரு வினாடியும் இந்தியாவுடன் எமக்கு பிரச்சினைகளும் தொடர்ந்தே வந்துள்ளது. இராவணன் காலம் தொட்டே இந்நிலை தொடர்ந்து வந்துள்ளதென்பது சிந்திக்கக்கூடிய விடயமாக இருக்கிறது. எவ்வாறாயினும் தற்பொழுது "சேதுசமுத்திரம்" பிரச்சினை வந்துள்ளது.

"சேது சமுத்திரம் என்பது மன்னாருக்கு அண்மையில் கடலில் அமைக்கப்படவிருக்கும் பாரிய கப்பல் போக்குவரத்து கால்வாய் மார்க்கமாகும். அக்காலத்திலிருந்து இந்தியாவிற்கும் எமக்கும் இடம்பெற்ற உறவுக்கு தீர்க்கமான சாதகமாக இருந்தது மன்னாருக்கு இராமேஸ்வரத்திற்கும் இடையிலிருந்த ஆழமற்ற கடல் பரப்பாகும். இராமாயண காண்டத்திலே இராம இராவண யுத்தத்திற்காக வானரப்படைகளை இராமேஸ்வரத்திலிருந்து மன்னாரை நோக்கியே கொண்டுவரப்பட்டது. அண்மைக்காலம் வரை மன்னாருக்கும் இராமேஸ்வரத்திற்கும் இடையில் பிரயாணிகள் படகுசேவை ஒன்று நடைபெற்றது. கொழும்பு கோட்டையிலிருந்து டிக்கட்டுக்களை வாங்கி புகையிரதம் மூலமாக தலைமன்னார் சென்று அங்கிருந்து கப்பல் மூலமாகவே இராமேஸ்வரத்திற்கு எம் நாட்டிலிருந்து பெரும்பாலானோர் இந்தியாவிற்கு சென்றனர். கடந்த காலத்தில் இந்த மார்க்கத்தில் பாலமொன்றை அமைப்பதற்காக அப்போதிருந்த ஐக்கிய தேசியக்கட்சி அரசாங்கம் முன்மொழிவு ஒன்றை வைத்தது. இருந்தும் அதை செயற்படுத்தப்படவில்லை.

"சேது சமுத்திரம்" கப்பல் போக்குவரத்து கால்வாய் தொடர்பான யோசனை முன்வைக்கப்பட்டது இற்றைக்கு 144 வருடங்களுக்கு முன்பாகும். இதை இந்தியாவின் பாதுகாப்பு தந்திரோபாயமாகவே அக்காலக்கட்டத்தில் முன் மொழியப்பட்டது. நேருவின் ஆட்சிக்காலத்தில் இராணுவ ஆலோசகராகவிருந்த பனிக்கார் அவர்கள் இந்த கால்வாய் மார்க்கம் மிக முக்கியமான தொன்றென மிக உறுதியாக சுட்டிக்காட்டிய நபராவார். இருந்தும் அது எப்பொழுதும் முன்மொழிவாகவே இருந்தது. இந்தியா என்பது வலயத்தில் பிரபலமான நாடாக இருந்தாலும் பல்வேறு ஆபத்துக்களுக்கு முகங்கொடுக்கும் பெரிய நாடாகும். அதில் ஒரு புறத்தில் சீனா அமைந்துள்ளது இந்தியா எந்த இடர்பாடுகளும் இன்றி அந்த நாட்டு எல்லையில் நிலை கொண்டுள்ளது. காஷ்மீருக்காக நீண்ட போராட்டத்தை இந்தியா நடாத்த வேண்டியுள்ளது. அதோடு சிறுசிறு போராட்டக்குழுக்கள் இந்திய பிராந்தியங்களில் போராடிக் கொண்டிருக்கின்றன.

இது இந்தியாவின் பாதுகாப்பை அடிப்படையாகக்கொண்ட திட்டம் மிகவும் தெளிவான விடயமாகும். இது இந்தியாவின் கடல் படையின் வலிமையை வலுப்படுத்துவதற்கான தந்திரோபாயமாகும். தற்பொழுது இந்தியாவின் பெரிய போர்க்கப்பல்கள் கிழக்கு இந்தியாவிலிருந்து மேற்கு இந்தியாவை நோக்கி செல்வது மிக நீண்ட தூர பிரயாணத்தின் பின்னேயாகும். இது இந்தியாவின் பாதுகாப்பு உத்திகளுக்கு பாரிய பாதிப்பாக அமைகிறது. இந்த புதிய கப்பல் போக்குவரத்து கால்வாய் மூலம் கிழக்கிலிருந்து மேற்குக்கரைக்கு இரண்டு மணித்தியாலங்களுக்கு குறைந்த காலத்தில் செல்லக்கூடியதாக இருக்கும். இதன் பிரதான நோக்கமாக அமைவது இந்தியாவின் தென்கடல் பிராந்தியத்தின் முழு பலத்தையும் தன்வசமே வைத்திருக்க வேண்டுமென மத்திய அரசாங்கம் நினைப்பதாகும்.

ஆனால் இதன் மூலமாக ஏற்படும் சுற்றாடல் பாதிப்புக்கள் எவருக்கும் நன்மைபயக்கக் கூடியதாக இருக்காதென்பதே எமது நம்பிக்கையாகும். இதனால் ஏற்படலாம் எனக்கருதும் பல அனர்த்தங்கள் இனங்கானப்பட்டுள்ளது. அவற்றில் பிரதானமான அனர்த்தமாக அமைவது சுற்றாடல் பிரச்சினையாகும். இந்த முன்மொழியப்பட்ட கப்பல் போக்குவரத்து கால்வாயின் முழு நீளம் 260 கிலோமீற்றராகும். இந்த முழு கால்வாயை அகலும் பொழுது 84.5 மில்லியன் வர்க்க மீற்றர் மணலை வெளியேற்ற எண்ணியுள்ளனர். இது மிக பாராதூரமான நிலைமை என இந்திய தேசிய சுற்றாடல் பொறியியலாளர்களின் ஆய்வு நிறுவன (National Engineerng Research Institiute) த்தால் மேற்கொள்ளப்பட்ட சுற்றாடல் மதிப்பீட்டு அறிக்கையில் (E.I.A) அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

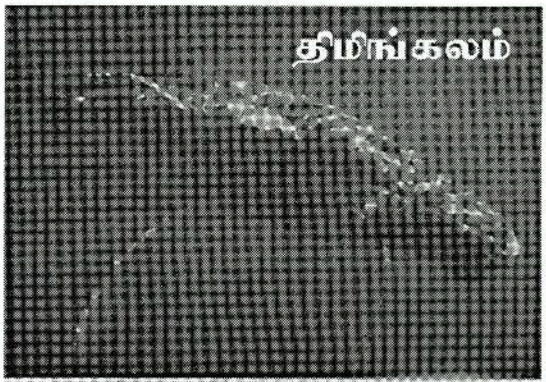
இந்த மண்ணை அகழும் பொழுது மிக கவனகாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டுமெனவும் அதில் கூறப்பட்டுள்ளது. இந்த நடவடிக்கை சம்பந்தமாக எம்.எஸ். சுவாமிநாதன் ஆய்வு மன்றம் (M.S.Suwaminathan Research Foundation) தனது எதிர்ப்பை தெரிவித்துள்ளது. இந்தியாவிற்குள் இந்த திட்டத்திற்கு பல எதிர்ப்புகள் தோன்றி வருகின்றது. இந்திய மக்களில் பெரும்பாலானோர் இத்திட்டத்தினை எதிர்ப்பதாக இந்து பத்திரிகை தனது தலைப்பில் கடந்த காலத்தில் தெரிவித்திருந்தது. இந்த திட்டம் தொடர்பாக சுருக்கமான திடீர் தீர்மானம் எடுப்பது உசிதமற்றது, இதனால் வலயத்தின் கப்பல் போக்குவரத்திற்கும் அதில் பாதிப்பு ஏற்படும். தமிழ்நாடு அரசாங்கம் இதற்கு அங்கீகாரமளித்தாலும் அங்குள்ள

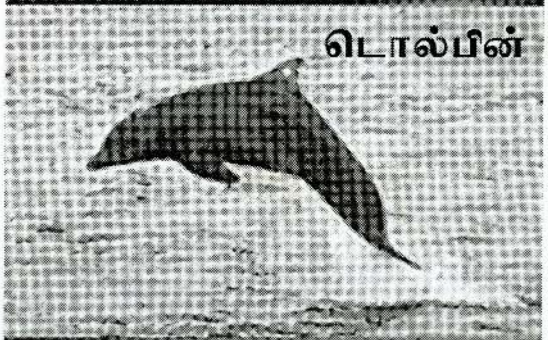
தொடர்ச்சி 7 ம்பக்கத்தில்....

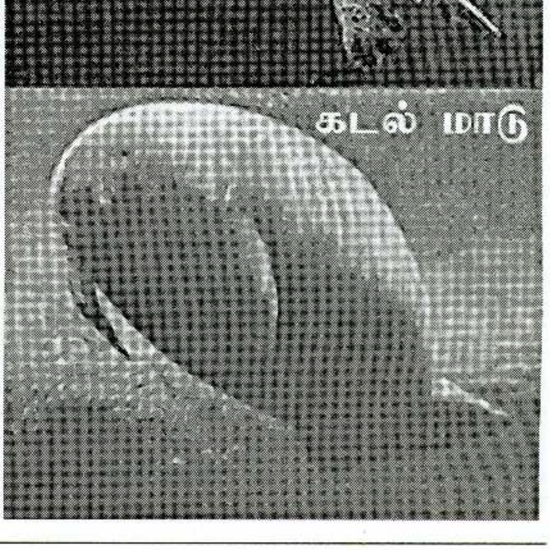
Digitized by Noolaham Foundation.
noolaham.org | noolaham.media

சேது சமுத்திரம் திட்டம் இலங்கைக்கு அச்சுறுத்தலாக அமையுமா?

" கப்பல் போக்குவரத்திற்காக திறந்து விடப்படும் நோக்கில் இந்தியாவிற்கு சொந்தமான சமுத்திர எல்லைக்கோட்டிற்குள் அண்மையில் நிர்மானிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ள ''சேதுசமுத்திரம்'' ஆரம்பிக்கப்படுவது தென் இந்தியா விலுள்ள தூத்துக்குடி துறைமுகத்திலிருந்தேயாகும். அங்கிருந்து அது மன்னார் விரிகுடா ஆதாமின் பாலம் மற்றும் யாழ்ப்பான பாக்குநீரினை சமுத்திர சந்தியினூடாக வங்காள விரிகுடாவரை பரந்து செல்கிறது. ஆதலால் ''சேது சமுத்திரத்திர கால்வாயில்'' ஏற்படும் சலனம் இலங்கை மக்களுக்கு பெரும் பாதிப்பை ஏற்படுத்தும். இந்த கால்வாய் அகல்வை திட்டமிடுவது இந்திய அரசாங்கத்தின் கப்பல் போக்குவரத்து நடவடிக்ககள் அமைச்சினாலாகும். அவர்களின் தகவல்களின்படி அதன் நீளம் 260 கிலோ மீற்றராகும். அகலம் 300மீற்றராகும். ஆழம் 12.5 மீற்றராகும். கால்வாய் அகல்விற்காக செலவிட எதிர்ப்பார்த்திருக்கும் மொத்த தொகை 2000கோடி இந்திய ரூபாவாகும். இதனால் இது மிகப்பாரிய திட்டமென கூறலாம். "







வங்காள விரிகுடா எமது நாட்டின் காலநிலை தொடர்பான விற்பனராகும். அந்த பிரதேசத்திலே ஆரம்பிக்கும் மழை, வாயு, கொந்தளிப்பு, வாயுஅதிர்ச்சி, தாக்கம் போன்ற மாற்றங்கள் நெடுங்காலமாக எமக்கு ஓரளவு தாக்கத்தை ஏற்படுத்திக் கொண்டு வருகிறது. கண்களால் காணாவிட்டாலும் வங்காள விரிகுடாவை ஞாபகப்படுத்தியவுடன் ஒருசில பழக்கப்பட்டத்தன்மை ஏற்படுகிறது. வங்காள விரிகுடா இந்த காலங்களில் மிகவும் சலனத்திற்குள் ளாக்கியுள்ளது. இது காலநிலை மாற்றத்தால் அல்ல இந்திய அரசாங்கத்தால் மன்னார் குடாவிற்கூடாக சேதுசமுத்திரம் என்ற பெயரில் கப்பல் போக்குவரத்து கால்வாய் ஆரம்பிக்கப் படுவதாலாகும்.

கப்பல் போக்குவரத்துக்காக திறந்து விடப்படும் நோக்கத்தில் இந்தியாவிற்கு சொந்தமான சமுத்திர எல்லைக்கோட்டிற்குள் அண்மையில் நிர்மானிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ள "சேதுசமுத்திரம்" ஆரம்பிக்கப்படுவது தென் இந்தியாவிலுள்ள தூத்துக்குடி துறைமுகத்திலிருந்தேயாகும். அங்கிருந்து அது மன்னார் விரிகுடா ஆதாமின் பாலம் மற்றும் யாழ்ப்பான பாக்குநீரினை சமுத்திர சந்தியினூடாக வங்காள விரிகுடாவரை பரந்து செல்கிறது. ஆதலால் "சேது சமுத்திரத்திர கால்வாயில்" ஏற்படும் சலனம் இலங்கை மக்களுக்கு பெரும் பாதிப்பை ஏற்படுத்தும்.

இந்த கால்வாய் அகல்வை திட்டமிடுவது இந்திய அரசாங்கத்தின் கப்பல் போக்குவரத்து நடவடிக்ககள் அமைச்சினாலாகும். அவர்களின் தகவல்களின்படி அதன் நீளம் 260 கிலோ மீற்றராகும். அகலம் 300மீற்றராகும். ஆழம் 12.5 மீற்றராகும். கால்வாய் அகல்விற்காக செலவிட எதிர்ப்பார்த்திருக்கும் மொத்த தொகை 2000கோடி இந்திய ரூபாவாகும். இதனால் இது மிகப்பாரிய திட்டமென வருகிறது. "சேது சமுத்திரம்" திட்டம் இலங்கைக்கு பாரிய பாதிப்பை ஏற்படுத்துமென்பதே இது தொடர்பாகஆர்வமுள்ள பெரும்பாலான புத்திஜீவிகளின் கருத்தாகும். இது எமது நாட்டில் தேசிய பாதுகாப்பிற்கு, துறைமுக நடவடிக்கைகளுக்கு, சமுத்திர உயிரின பல்வகைமைக்கு மற்றும் மீன்பிடி கைத்தொழிலுக்கு பாரிய அச்சுறுத்தலாக அமையலாம் எனவும் அவர்கள் கூறுகின்றனர்.

Digitized by Noolaham Foundation.
noolaham.org | noolaham.media

மன்னாருக்கு அண்மையில் அமைந்துள்ள தூத்துக்குடி துறைமுகம் இந்தியாவில் அமைந்துள்ள துறைமுகங்களின் பரிணாமத்தில் பார்க்கும் பொழுது 11வதுஇடத்தை வகிக்கிறது. அது 1974ம் ஆண்டு வியாபார சரக்குகப்பல்களுக்காக திறக்கப்பட்டது தற்பொழுது எமது கொழும்பு துறைமுகத்தைப்போல் இருபது மடங்கு பெரியதாகும். இந்தியா "சேதுசமுத்திரம்" திட்டத்தை நடைமுறைப் படுத்தப்பட இருப்பது இந்த தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை மேலும் விரிவு படுத்தும் நடவடிக்கையில் ஒரு அங்கமாகவேயாகும்.

இது பல நோக்கங்களை மையமாகக் கொண்டே அமைக்கப்படுகிறது. அதில் ஒன்று தென் இந்தியாவின் மேற்கு பகுதியிலிருந்து கிழக்கு பகுதியிலுள்ள துறைமுகங்களுக்கு இலகுவில் செல்வதற்கான மார்க்கத்தை அமைத்துக் கொள்வதாகும். தற்பொழுதுள்ள முறையின்படி இந்தியாவில் மேற்கிழக்கில் அமைந்துள்ள "மும்பாய்" "கொச்சின்" அல்லது தூத்துக்குடி துறைமுகத்தில் புறப்படும் கப்பலொன்று சென்னை அல்லது கல்கத்தா போன்ற கிழக்கு வலயத்தின் துறைமுகத்தை வந்தடைவதற்கு இலங்கையைச்சுற்றி பியாணம் செய்ய வேண்டியுள்ளது. இந்த நிலைமை ஏற்பட்டுள்ளது, மன்னார் குடாவில் அமைந்துள்ள ஆதாம் பாலம் மற்றும் யாழ்ப்பாணத்தில் அமைந்துள்ள பாக்குநீரிணைக்கு அருகாமையில் உள்ள மண் மேடைகள் மற்றும் பல தீவுகள் தடையாக அமைந்திருப்பதாலேயாகும். அந்த கடலும் ஆழமற்றதாகும். ஆதலால் எந்தவொரு கப்பலுக்கும் இதனூடக பிரயாணம் செய்து வங்காள விரிகுடாவிற்குள் பிரயாணம் செய்ய இயலாதிருக்கிறது.

இவ்வாறு இலங்கையைச்சுற்றி பிரயாணம் செய்ய 900கிலோமீற்றர் தூரத்தை இரண்டு அல்லது இரண்டரை நாட்கள் பிரயாணம் செய்ய வேண்டியுள்ளது. "சேதுசமுத்திரம்" கால்வாயை அகழ்வதன் மூலமாக இதை தீர்த்துக்கொள்வது ஒரு நோக்கமாகும்.

இந்தியா இன்று மிக வேகமாக கைத்தொழில் உற்பத்திகளை ஏற்றுமதிக்கு உட்படுத்திக் கொண்டிருக்கும் ஒரு நாடாகும். தற்பொழுது அவர்கள் தாங்களின் ஏற்றுமதி நடவடிக்கைகள் பலவற்றை செயற்படுத்திக்கொள்வது கொழும்பு துறைமுகத்தின் மூலமாகவேயாகும். கொழும்பு துறைமுகம் "கெண்டய்னர்" எனும் கொள்களன்களை இறக்கி மீள ஏற்றுவதற்கு பிரபல்யம் பெற்றிருக்கின்றது. இந்திய துறைமுகங்களில் இருந்து கொண்டு வரப்படும் பொருட்களை, சர்வதேச வியாபார கப்பல்களுக்கு ஏற்றப்படுவது கொழும்பிலிருந்தேயாகும். கொழும்பு மேற்கையும், கிழக்கையும் ஒன்றிணைக்ககூடிய பிரதான சர்வதேச வியாபார கப்பல் மார்க்கம் கைகெட்டும் தூரத்தில் இருப்பதால், பாரிய அளவிலான வியாபார கப்பல்கள் தொடர்ச்சியாக அங்கு வருகைத் தருகிறது.

சாதாரணமாக வருடத்திற்கு இந்தியாவின் "மும்பாய்" துறைமுகத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் ஏற்றுமதி நூற்றிற்கு பன்னீரெண்டும், கொச்சின் துறைமுகத்தில் இடம்பெறும் ஏற்றுமதிகள் நூற்றுக்கு 95ம் கல்கத்தா துறைமுகத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் ஏற்றுமதிகள் நூற்றுக்கு 20 ம் சென்னை துறைமுகத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் ஏற்றுமதிகளில் நூற்றுக்கு 35 ம் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் இறக்குமதிகளில் நூற்றுக்கு 90ம் வியாபார கப்பல்களுக்கு ஏற்றியிருப்பது கொழும்பு துறைமுகத்தின் ஊடாகவேயாகும். இந்தியா மட்டும் அல்ல வங்காளதேசம் மற்றும் பர்மாவும் தமது ஏற்றுமதி இறக்குமதி நடவடிக்கைகளுக்காக பாவிப்பது கொழும்பு துறைமுகத்தையேயாகும். அங்கு இடம்பெறும் நடவடிக்கைகளில் 57வீதமானவை மீள கப்பல்களுக்கு ஏற்றுவதேயாகும்.

இந்தியாவின் சார்ப்பில் பார்க்கும் போது கொழும்புக்கு சமாந்திரமாக அதற்கு பார்க்க போட்டியாக ஒரு துறைமுகத்தை அமைத்து கொள்வதில் அவர்களுக்கு தேவையுள்ளது. கொழும்பிற்கூடாக கப்பல் பொருட்களை அனுப்புவது கூடிய செலவானதும் போட்டியானதுமான நடவடிக்கையாகும் அதனால் "சேது சமுத்திரம்" கால்வாயை அமைத்து, தூத்துகுடி துறைமுகத்தின் ஊடாக தமது உற்பத்திகளை ஏற்றுமதி செய்ய தீர்மானித்துள்ளது. இந்த கால்வாய் நிர்மானிக்கப்படுமானால் சுவேஸ்கால்வாய் மற்றும் செங்கடல் ஊடாக கிழக்கிற்கிற்கு செல்லும் கப்பல்கள் அதில் பிரயாணம் செய்யும் தனது கால்வாயினூடாக வங்காள விரிகுடாவிற்கு வந்து "சென்னை" "கல்கத்தா" "ரங்கூன்" "சிற்றகொங்" போன்ற துறைமுகங்களுக்கு பிராயாணம் செய்யும்

சேது சமுத்திரம் திட்டம் தொடர்பாக கவனம் செலுத்தும் பெருபாலானோர் கூறுவது, அப்படி இடம் பெறுமாயின் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு இருக்கும் கேள்வி வெகுவாக குறைவதற்கு சந்தர்ப்பம் ஏற்படும் எனவாகும். இதுவரையில் கொழும்பில் இடம்பெற்ற கொள்கலன்கள் நடவடிக்கைகளில் குறிப்படத்தக்க பகுதியை தூத்துக்குடி துறைமுகத்திற்கும் சேது சமுத்திர கல்வாய்க்கும் இட்டுச் செல்வதால் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு வேலையில்லாமல் போவதும் அவர்களின் கருத்தாகும். இவ்வாறு சிந்திக்க எமக்கு இந்தியா அரசாங்கத்தின் இரகசிய தன்மையை நேரடியாகவே வெளிப்படுத்திக்கொள்ள முடியும். அதாவது, இந்தியா என்ற எமது அயல்நாட்டார் ஆசியாவில் வியாபாரதுறைமுகம் தொடர்பான வலிமைப்படைத்ததாக ஆவதற்கான முயற்சியாகும்.

இது இலங்கைக்கு பாரிய நட்டத்தை ஏற்படுத்தும் ஒரு நிலைமையாகும் முன்மொழியப்பட்ட ஹம்பாந்தொட்டை துறைமுகத்திற்கும் விடுக்கப்படும் ஓர் அச்சுறுத்தலாகும். இருந்தும் எமது நாட்டின் அரசியல் வாதிகள் இன்னும் வானத்தை பார்த்து கொண்டே இருக்கின்றனர். அவர்கள் இது வரை மேற்கொண்டிருப்பது சேதுசமுத்திர கால்வாயின் வடிவமைப்பு தொடர்பான ஆய்வை மேற்கொள்ள மேல் மட்டத்தில் ஒரு குழுவை அமைத்தது ஆகும். இதைப்பற்றி ஒரு சில பொருப்பான உயர் அதிகாரிகளிடம் கேட்டால் இந்திய அரசாங்கம் இன்னும் இது தொடர்பாக உத்தியோக பூர்வமாக அறிவிக்க வில்லை அதனால் நாங்கள் இதைப்பற்றி அ ச்சம் கொள்ள தேவையில்லை என கூறுகின்றனர். அதோடு அவர்கள் இந்த கால்வாய் நிர்மானிக்கப்பட மாட்டாது எனவும் அப்படி நிர்மானிக்கப்பட்டாலும் கொழும்பு துறைமுகத்திற்கு அதில் எந்த அச்சுறுத்தலும் இருக்காது எனவும் மேலும் கூறுகின்றனர்.

இலங்கையில் நாங்கள் கூறிக்கொண்டிருந்தாலும் இந்திய கப்பல் போக்குவரத்து அமைச்சு இது தொடர்பான அங்கிகாரத்தை அமைச்சரவை மூலமாக பெற்று இந்த வருட மத்தியில் ஆரம்பிக்கப்படவிருப்பதாக இணையதளத்தின் மூலமாக வரும் தகவல்களின் மூலமாக அறிவித்துள்ளது. இந்தியா இப்படி கற்பனை செய்யும் போது சேதுசமுத்திரம் கால்வாயை ஒரு யதார்த்தமாக ஏற்படுத்திக் கொள்வது இலகுவான காரியம் அல்ல. இந்த திட்டத்தின் ஊடாக சுற்றாடல் மற்றும் சமூக பிரச்சினைகள் பல மேலெழுந்துள்ளதே இதற்கு காரணமாகும். அதில் பிரச்சினைகள் பலவற்றின் தாக்கத்தை ஏற்படுத்துவது இலங்கைக்கேயாகும் இந்தியாவின் சுற்றாடல் அமைப்புகள் மற்றும் ஏனைய மக்கள் அமைப்புகள் தற்பொழுதும் இந்த திட்டத்திற்கு எதிராக எதிர்ப்பு ஆர்பாட்டத்தை ஆரம்பித்துள்ளது.

Digitized by Noolaham Foundation.
noolaham.org | noolaham.media

சேது சமுத்திர திட்டத்தால் ஏற்படும் பாரிய சுற்றாடலபாதிப்பாக கால்வாயை அகலும் போது வெளியேற்றப்படும் மணல் மற்றும் களிமண்களே ஆகும் மனிதம் என்ற இந்திய மனித உரிமை அமைப்பு இது தொடர்பாக ஆய்வுகளை நடத்தி அறிக்கை ஒன்றையும் வெளிப்படுத்தி இருந்தது அதற்காக அவர்கள் இந்தியாவில் நாபூரில் அமைந்துள்ள தேசிய சுற்றாடல் பொறியியலாளர் ஆய்வு நிறுவணத்தின் (NEERI) மூலமாக தயாரிக்கப்பட்ட சுற்றாடல் தாக்க விளைவு மதிப்பீட்டு அறிக்கை (EIA) யை பிரயோகிக்கிறது. அதில் கூறப்பட்டுள்ளவாறு கால்வாய் அகலும் போது ஆதாமின் பாலத்துக்குள்ளேயும் மன்னார் விரிகுடாவிலும் 32.5 வர்க்க மில்லியன் மீற்றர் மணல் தொகையும், பாக்கு நீரிணை சமுத்திர சந்தியில் 52.00 வர்க்க மில்லியன் மீற்றர் மண் தொகையும் வெயியேற்றப்படும். இவற்றை வங்காள விரிகுடாவிலே சேர்ப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது இதில் மன்னார் விரிகுடாவில் (ஆதாமின் பாலத்திற்கு அருகில் உள்ள மண்மேடு) ஆறு வர்க்க கிலோ மீற்றர் நிலபரப்பில் முழுமையாக அகழ்ந்தெடுப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது. அதோடு முழு நடவடிக்கைகளினால் மன்னார் விரிகுடா மற்றும் பாக்கு நீரிணை சமுத்திர சந்தியில் அமைந்துள்ள சிறிய தீவுகள் 85தும் கடலுக்குள் தாளக்கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்படலாம் என கூறப்படுகின்றது.

கால்வாயை அகழ்வதற்கு தெரிவு செய்யப்பட்டுள்ள கடல் பரப்பில் இந்து சமுத்திரத்தில் உயிரின வளங்கள் கூடுகளாக காணப்படும் பிரதேசங்களாகும். இதில் மன்னார் குடா 2001 ஆண்டு உயிரின கோல பாதுகாப்பு பிரதேசமாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. இங்கு வாழும் கடல் சீவிகளின் 3600 விசேடத்துவ இனங்கள் மேலாக இருப்பதாக அறிய வந்துள்ளது. இலங்கையில் கல்பிட்டியில் இருந்து பாக்கு நீரிணை சமுத்திர சந்திக்கூடாக பறந்து செல்லும் கடல் மார்க்கம் மீனினங்கள் உற்பத்தியாகும் வளயமாகும் என்பது பிரபல்யமான விடயமாகும். "பார் என்ற பிரசித்தியான முருகை கற்பரை தொடரும், மேலும் பல முருகை கற்பார்த் தொடர்களும் ஏனைய கடல் வளங்களும் அதிகமாக காணப்படுவது இந்த கடல் பிரதேசத்திலாகும். அகழ்வின் மூலமாக வெளியேற்றப்படும் மணல் மற்றும் களிமண் போன்றவை நீரின் ஊடாக பெறுக்கெடுத்து இவற்றின் அழிவிற்கு காரணமாகலாம் என சுற்றாடல் வியலாளர்கள் கருத்து தெரிவிக்கின்றனர். அதோடு முருகைக்கற்பார்த் தொடர்கள் அழிவடைந்து மீனின வளர்ச்சியும் குன்றும் என அவர்கள் கூறுகின்றனர்.

4 ம்பக்கத்தொடர்ச்சி........

கரையோர மாவட்ட மக்கள் இதற்கு எதிர்ப்பு தெரிவிக்கின்றனர். அப்படியாயின் இந்திய அரசாங்கத்திற்கும் அதன் அரசியல்வாதிகளுக்கும் இந்த திட்டம் தொடர்பாக அவசர தேவை ஏன் ஏற்பட்டுள்ளது? அதுவே பிரச்சினையாகும். இந்த பிரச்சினைக்குள் பல விடயங்கள் அடங்கியுள்ளன என்பதே எமது நம்பிக்கையாகும்.

எப்படியிருந்தும் எமக்கு இலங்கையின் அரசாங்கத்திடமும் ஏனைய அரசியல் வாதிகளிடமும் கேட்க வேண்டிய கேள்வியொன்று இருக்கிறது. அதாவது இந்த பாரிய திட்டம் சம்பந்தமாக ஏன் மௌனியாக இருக்கின்றீர்கள் ? தாங்கள் தாங்களது நிலைப்பாட்டை எந்த காரணத்தால் வெளிப்படுத்தாமல் இருக்கின்றீர்கள்? என்ற வினாக்களாகும். இதில் பல்வேறு சுற்றாடல் பிரச்சினைகள் இருப்பதாக இந்த திட்டம் தொடர்பாக ஆய்வை மேற்கொள்ளும் பொழுதே தெரிய வந்தது. கால்வாயை அகழும்பொழுது ஏற்படும் அதிர்வின் காரணமாக வடக்கு மற்றும் வடமேற்கு கடல் பிரதேசம் ஒரு நிலையற்ற தன்மையை அடையும். அதனூடாக அங்கிருக்கும் மீனின வளங்கள், முருகை கற்பார்த்தொடர் போன்றவை அழிவது நிச்சயமாக இடம்பெறும். அதோடு முத்து சிப்பிகள், சங்குகள், சிங்கிறால் போன்ற கடல் சீவிகளுக்கு பாதிப்பை ஏற்படுத்தும்.

இரு நாடுகளுக்கிடையில் ஏற்படுத்தப்படும் இ தைப்போன்ற திட்டங்களுக்கு இரு நாடுகளும் ஒன்றிணைந்து சுற்றாடல் மதிப்பீட்டு அறிக்கையை தயாரிக்க வேண்டும். இது தொடர்பாக எமது அரசாங்கம் நேரடியாக இந்திய அரசாங்கத்துடன் கதைக்க வேண்டும். அதோடு இதனால் ஏற்படவிருக்கும் பொருளாதார பயன்கள் மற்றும் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் தொடர்பாக நேரடியாக ஆராய வேண்டும்.

3 ம்பக்கத்தொடர்ச்சி.......

- **கடல் மாசடைவு**

கடல் போக்குவரத்து இடம்பெறும் பொழுது பல்வேறு மட்டங்களில் கடல் மாசடைவு ஏற்படும். எண்ணெய் கசிவு மற்றும் ஏனைய திரவியங்கள் அப்புறப்படுத்தல் போன்றவை இதில் அடங்கும். இந்த நிலைமை இந்த பிரதேசத்தின் நேர்த்தியான சுற்றாடலுக்கு அச்சுறுத்தலை ஏற்படுத்தும். இது இலங்கைக்கும் ஏற்புடையதாகும். எண்ணெய் கசிவு ஏற்படுவதில் கவனமாக இருப்பதாக கூறுவோர் கசிவு ஏற்பட்டால் எடுக்கும் நடவடிக்கைகள் தொடர்பாக நம்பிக்கை வைக்க முடியுமா என்பது முரண்பாடாகும்.

- **நிர்மாணிக்கும்பொழுது ஏற்படக்கூடிய தாக்கம்**

கால்வாயை அகழும் பொழுது வெயியேற்றப்படும் மணல் மற்றும் சேற்றை அகற்றுவது பிரதானமாக வங்காள விரிகுடா பிரதேசத்திற்கேயாகும். அது 84.5 வர்க்க மீட்டர் வரையிலான அளவாகும். இந்த மண் அளவினால் ஏனைய பிரதேசங்களுக்கு ஏற்படவிருக்கும் கடல் கொந்தளிப்பு மற்றும் அலை தொடர்பாக கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும். இதனால் கடலின் வேறு பிரதேசங்களில் பாராதூரமான பிரச்சினைகள் ஏற்படலாம்.

- **சமூக பொருளாதார தாக்கம்**

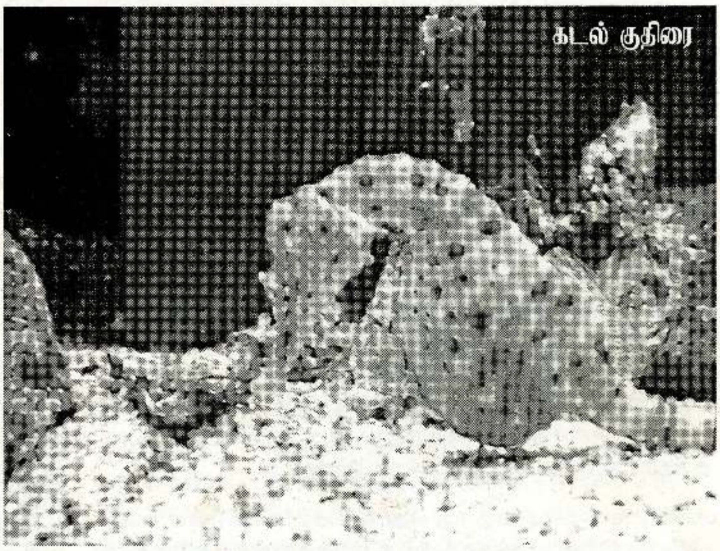
திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்படும் வலயம் உலகத்தில் பாரம்பரிய சமூக கலாச்சார நிலைமைகளைக்கொண்ட பிரதேசமாகும். மீன்பிடிக்கைத்தொழிலைப்போல் முத்துக்குழிப்பு கைத்தொழிலும் இந்த பிரதேசம் பிரசித்து பெற்று விலங்கியது. அதோடு சங்கு கைத்தொழிலுக்காக இந்த பிரதேசம் பிரசித்து பெற்று விலங்கியது. இத்திட்டத்தால் பாரம்பரிய மீன்பிடி கைத்தொழிலுக்கு தாக்கத்தை ஏற்படுத்தலாம். அதனால் தொழிலின்மை ஏற்படலாம். இந்த நிலைமை வடக்கில் மீன்பிடி கைத்தொழிலுக்கும் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்.

இந்த திட்டத்தால் இந்தியாவில் குறிப்பிடத்தக்க அளவு மக்கள் இடம்பெயர்வார்களெனக் கூறுவதோடு இந்த நிலைமை இலங்கைக்கும் ஏற்புடையதாக அமையலாம். விசேடமாக கடல் அரிப்பு அதிகரிப்பு போன்ற திட்டத்தின் பிரதிவிளைவின் ஊடாக ஏற்படும் தாக்கத்தினால் இந்த நிலைமை பாராதூரமாகலாம்.

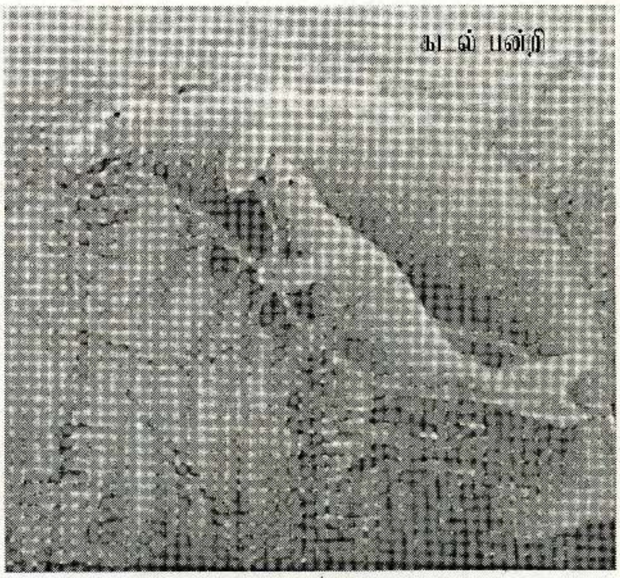
Digitized by Noolaham Foundation.
noolaham.org | noolaham.media

சேது சமுத்திர கப்பல் போக்குவரத்து கால்வாய் நிர்மானிக்கப் பட்டால் மன்னார் குடாக்கடலில் உள்ள அரிதான கடல் சீவிகள் அருகிவிடும்

முன்மொழியப்பட்டுள்ள சேதுசமுத்திரம் கப்பல் போக்குவரத்து கால்வாய் கால்வாய் நிர்மானிக்கப்பட்டால், மன்னார் குடாக்கடலை தனது வாழ்விடமாகக் கொண்டுள்ள கடல் பன்றி (dugong) என்ற மிக அரிதான கடல் பாலூட்டிகள் அருகுவதற்கான சந்தர்ப்பங்கள் இருப்பதாக உயிரின பல்வகைமை தொடர்பான நிபுனர்கள் தெரிவிக்கின்றனர்.



இந்த போக்குவரத்து கால்வாய்க்கு உட்படும் மன்னார் குடாக்கடல், இந்திய சமுத்திரத்தில் இதைப்பான்ற விலங்கினத்திற்கு உள்ள ஒரே வாழ்விடமாக இருப்பதால் இந்த விலங்கினத்திற்கு ஏற்படப்போகும் தலைவிதி மிக துக்ககரமானதாகும்.



மன்னார் குடாக்கடலிலும் மற்றும் ஆதாமின் பாலம் போன்ற மணற்தரைகள் உள்ள பிரதேசங்களின் தீவுகளுக்கண்மையில் கடல் தானியங்கள் செழிப்பாக வளரும். அவற்றை உணவாக உற்கொள்ளும் கடல் பன்றி, திமிங்கலம், டொல்பின், கடல் குதிரை போன்ற சமுத்திர முலையூட்டிகள் அங்கு பெரும்பாலும் வாழ்கின்றன. இந்த திட்டம் நிர்மானிக்கப்படுமானால் கடல் தானிய வளர்ச்சிக்கு இது அச்சுறுத்தலாக அமையும் அதன் மூலமாக இந்த அரிதான கடல் வாழ் முலையூட்டி களுக்கு உணவுக்கிடைக்காமல் அருகிவிடும் சந்தர்பம் ஏற்படும் வாய்ப்புக்கள் பெரும்பாலும் உள்ளது.

சேது சமுத்திரம் நாளேடு

1860 – காலணித்துவ ஆட்ச்சிக்காலத்திலே இந்தியாவில் பணிபுரிந்த பிரித்தானிய அதிகாரியான ஏ.டி.டெய்லர் மன்னார் விரிகுடா மற்றும் பாக்கு நீரினை சமுத்திர சந்திக்கும் இடையிக் கப்பல் கால்வாய் ஒன்றை அமைப்பது தொடர்பாக முதலாவதாக தெரிவித்தார். அதன் பின் இடைக்கிடை பல்வேறு திட்டங்கள் மற்றும் முன்மொழிவுகள் இது தொடர்பாக முன்மொழியப்பட்டது. அதோடு டவுன்செண்ட் (1861), சென்னை தேசாதிபதி ஸ்ரீமத் வில்லியம் டெனிசன் (1863), ஸ்டோடாட் (1871), துறைமுக பொறியியலாளரான ரொபட்சன் (1872), ஸ்ரீமத் ரொபட் பிரிஸ்டோவ் (1922) போன்றோரின் முன்மொழிவுகள் முக்கியமானதாகும்.

வாசகர்களின் கவனத்திற்கு.......
விதானம்ஆக்கங்கள் தொடர் பான உங்களின் கருத்துக்களையும் விமர்சனங்களையும் உங்கள் பிரதேசதத்தில் ஏற்படுகின்ற சுற்றாடல் தொடர்பான பிரச்சினைகளையும் சுற்றாடல் தொடர்பான தரமான ஆக்கங்களையும் எமக்கு அனுப்பி வையுங்கள்

ஆசிரியர்
விதானம்
09, 1ம் ஒழுங்கை,
வனாத்த ரோட்,
கங்கொடவில, நுகேகொட

Digitized by Noolaham Foundation.
noolaham.org | noolaham.media