

பிகாரின் கோசி-மெச்சி நதிகள் இணைப்புத் திட்டத்தால் உண்மையில் பயனடைவது யார்?

அவ்லி வர்மா



2018ஆம் ஆண்டில், உள்நாட்டு நீர்வழிகள் மூலம் இந்தியா-நேபாளம் இடையே புதிய இணைப்பு உருவாக்கப்படும் என்னும் அறிவிப்புக்குப் பிறகு நதிகளில் முன்னுரிமை அளிக்கப்பட்ட நீர்வழிகள், குறிப்பாக கோசி, கந்தக், பிகாரில் கங்கை ஆகிய தேசிய நீர்வழிகள் எவ்வாறு உருவாக்கப்படுகின்றன என்பதைப் புரிந்துகொள்வதற்காக, மந்தன் அத்யாயன் கேந்திரா என்னும் அமைப்பின் களப் பணிக் குழுவுடன் நேபாளத்திற்கும் பிகாருக்கும் சென்றேன். ஆற்றின் கால்வாய்களை மாற்றுவது தொடர்பான தன்மைகள், சிக்கல்கள், நீரை எடுத்துச் செல்லும் கால்வாய்கள் முழுவதிலும் போதுமான ஆழத்தைப் பராமரிப்பதில் உள்ள சவால்கள், அதிக வண்டல் சுமைகளைக் கையாள்வதற்காக முன்மொழியப்படும் தூர்வாரல் போன்ற நடவடிக்கைகளால் ஏற்படும் சுற்றுச்சூழல் பாதிப்புகள் ஆகியவற்றை ஆராய்வதற்கான திட்டத்தில் எங்கள் குழு பணியாற்றிவந்தது.

கோசி தேசிய நீர்வழிப்பாதைக்கான ஹனுமான் நகர் தடுப்பணையில் நேபாளத்தைச் சேர்ந்த பத்ரிஜியிடம் பேசினேன். அவர் கோசி கிழக்குக் கால்வாயையும் நதி வடிகாலுக்காகச் செய்யப்பட்ட வடிகுழாய் கட்டமைப்புகளையும் எங்களுக்குக் காட்டினார். மூன்று நிலத்தடி வடிகுழாய்களும் நிலத்திற்கு மேல் அமைந்த ஒரு வடிகுழாயும் இருப்பதாக அவர் விளக்கினார். “தரைக்கு மேலே உள்ள ஒன்று கட்டப்பட்டதிலிருந்தே பயனில்லாமலிருக்கிறது. ஏனென்றால் அது ஆற்றங்கரைக்கு மேலே உள்ளது, எனவே, அதன் வழியே தண்ணீர் பாய முடியாது” என்றார். கால்வாய் பராமரிப்பின்மை குறித்தும், இது எவ்வாறு தண்ணீர் தேங்கி நிற்கக் காரணமாக அமைந்து கால்வாயின் வலதுபுறம் நடைபெறும் விவசாயத்தை பாதிக்கிறது என்பது குறித்தும் அவர் விரிவாகப் பேசினார்.

பத்ரிஜியின் கவலைகளைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில், இந்தியாவில் நதிகளை இணைக்கும் திட்டங்களின் பாதகமான தாக்கங்களை விளக்கும் பிரசுரங்களும் குரல்களும் இப்போது பெருகிவருகின்றன. ஜல் சக்தி அமைச்சகத்தின் கீழ் உள்ள தேசிய நீர் மேம்பாட்டு முகமை (NWDA), நீர் உபரியாக இருக்கும் இடங்களிலிருந்து நீர் பற்றாக்குறையாக இருக்கும் படுகைகளுக்கு நீரை அனுப்பதல் என்னும் அடிப்படையில் மாநிலங்களுக்கு இடையேயான நதிகளை இணைக்கும் பல திட்டங்களை முன்மொழிந்துள்ளது. கென்-பெட்வா ஆகிய நதிகளை இணைக்கும் திட்டத்திற்குப் பிறகு முக்கியத்துவம் பெறும் திட்டங்களில் ஒன்று கோசி-மெச்சி நதிகள் இணைப்புத் திட்டமாகும், இது

ஆண்டுதோறும் வெள்ளத்தையும் வெள்ள நீர் தேங்குதலையும் எதிர்கொள்ளும் வட பிகாருக்குப் பருவமழைக் காலத்தில் நீர்ப்பாசனம் சார்ந்த நன்மைகளை வழங்குவதே இதன் நோக்கம்.

தேசியக் கண்ணோட்டத்திலான திட்டத்தின் கீழ், இந்தியாவில் முப்பது பெரிய நதி இணைப்புக் கால்வாய்களை NWDA முன்மொழிந்தது. இவற்றில் பதினாறு தீபகற்ப ஆறுகளிலும் பதினான்கு இமயமலை ஆறுகளிலும் (அவற்றில் ஆறு நேரடியாக பிகாருடன் தொடர்புடையவை) அமைந்துள்ளன. பிகாரில் இதுபோன்ற திட்டங்களின் நோக்கத்தை விரிவுபடுத்தும் வகையில், நவம்பர் 2021இல் நடைபெற்ற நதிகள் இணைப்புத் திட்டங்களின் சிறப்புக் குழுக் கூட்டத்தில், பிகார் அரசின் நீர்வளத் துறை அமைச்சர், அனைத்து சிறிய நதிகளையும் இணைப்பதற்கான சாத்தியக்கூறுகளை அளவிடுவதற்கான ஆய்வுகளை NWDA மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டார். பிகாரில் உள்ள நதிகளை இணைக்கும் திட்டங்களில், கோசி-மெச்சி திட்டத்திற்கு ஆகஸ்ட் 2019இல் முதலீட்டு அனுமதியும் சுற்றுச்சூழல் அனுமதியும் வழங்கப்பட்டன. 2019இல் நடந்த கூட்டத்தின்போது, கென்-பெட்வா இணைப்புத் திட்டத்தைப் போலவே இந்தத் திட்டத்திற்கும் தேசிய அந்தஸ்து வழங்கப்பட வேண்டும் என்று அமைச்சர் கோரினார்..

கோசி ஆற்றின் உபரி நீரின் ஒரு பகுதியைத் தற்போதுள்ள ஹனுமான் நகர் தடுப்பணையின் மூலம் 117 கி.மீ நீளமுள்ள இணைப்புக் கால்வாய் வழியாக மஹாநந்தா படுகையில் உள்ள மெச்சி ஆற்றுக்குத் திருப்பிவிடும் வகையில் கோசி-மெச்சி திட்டம் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. இப்படித் திருப்பிவிடப்படும் நீர், பிகாரில் உள்ள அராரியா, பூர்னியா, கதிஹார், கிஷன்கஞ்ச் மாவட்டங்களுக்கு மழைக்காலத்தில் சம்பா சாகுபடிக்கான பாசனத்தை வழங்கும். பருவமழை இல்லாத காலங்களில் இப்பகுதிகள் குறுவை சாகுபடிக்கான நீருக்கு சப்த் கோசி உயர் அணையின் கட்டுமானத்தைச் சார்ந்துள்ளன. இது தற்போது கோசி-மெச்சி திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாகச் சேர்க்கப்படவில்லை. கோசி நவ் நிர்மாண் மஞ்ச் இயக்கத்தின் உறுப்பினரான மகேந்திர யாதவ், சப்த் கோசி உயர் அணை என்றாவது ஒரு நாள் கட்டப்படும் என்ற கற்பனையான நிபந்தனையின் அடிப்படையில் கோசி-மெச்சி திட்டம் உருவாக்கப்பட்டுள்ளதாகக் கூறுகிறார். “கோசி, மகாநந்தம், மகாநந்தத்தின் துணை நதியான மெச்சி ஆகியவை ஒரே சுற்றுச்சூழல் மண்டலத்தில் அமைந்துள்ளன. எனவே, கோசியில் மழை அல்லது வெள்ளம் ஏற்படும்போது, அதே பருவமழை அல்லது வெள்ளம் ஓரிரு நாட்களில் மெச்சி அல்லது மகாநந்தத்தை வந்தடைகிறது. இந்த இரு பகுதிகளிலும் மழைக்காலத்தில் மழைநீர் இருப்பதால், மழைக்காலத்தில் தண்ணீர் தேவைப்படுவதில்லை. கோசி-மெச்சி திட்டம் உண்மையில் ஒரு நீர்ப்பாசனத் திட்டமாக இருந்தால், குறுவை சாகுபடிக்கான நீர்ப் பற்றாக்குறைக்கு இந்தத் திட்டத்தால் தீர்வு வழங்க

முடியுமா என்பதே இந்த மாநிலத்தின் எதிர்பார்ப்பாக இருக்கும்” என்கிறார் யாதவ்.

கோசி-மெச்சி திட்டத்தின் பொது விசாரணை ஆவணம், இந்தத் திட்டத்தால் பயன் பெறும் மாவட்டங்களில் உள்ள மக்களின் கவலைகளைப் பட்டியலிடும் ஒரே ஆவணம். மழைக்காலங்களில் இயற்கையாகவே தண்ணீர் பெறும் பகுதிகளுக்குத் தண்ணீர் வழங்குவது பற்றிய கவலைகளை இது கொண்டுள்ளது. உள்ளூர்வாசிகள் பலர் இது தங்கள் வயல்களில் வெள்ளப் பெருக்கை ஏற்படுத்தி, நீரைத் தேங்கவைத்துத் தங்கள் நிலத்தை அழிக்க வழிவகுக்கும் என்று அஞ்சுகின்றனர்.

இந்தத் திட்டத்தின் அபத்தம் மட்டுமே இதன் பிரச்சினை அல்ல. சுற்றுச்சூழலுக்கு இதனால் எந்தப் பிரச்சினையும் வராது என்றும் பிகார் மக்களுக்கு நன்மைகள் மட்டுமே விளையும் என்றும் இத்திட்டம் முன்வைக்கப்படுகிறது. ஆனால், இந்தத் திட்டம் குறித்த சுற்றுச்சூழல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கையில் ([EIA report](#)) ஏகப்பட்ட இடைவெளிகள் இருக்கின்றன,

முதலில், இந்தத் திட்டத்தால் பாதிக்கப்பட்ட ஆறுகள், ஓடைகளின் எண்ணிக்கையைப் பாருங்கள். கோசி கிழக்கு பிரதான கால்வாயை நீட்டித்து, அதை மறுவடிவமைத்து, அனுமன் நகர் தடுப்பணயிலிருந்து கோசி நீர் மெச்சி ஆற்றுக்கு மாற்றப்பட உள்ளது. தற்போதுள்ள 41 கிமீ கிழக்கு கோசி பிரதான கால்வாயை விரிவுபடுத்தி இந்திய-நேபாள எல்லைக்கு அருகில் 76 கிமீ நீளமுள்ள புதிய கால்வாய் கட்டப்படும். கூடுதலாக, இந்த திட்டத்தில் 14 வடிகுழாய் நீர்வழிகள், 9 கால்வாய் வடிகுழாய்கள், 10 குறுக்கு ரெகுலேட்டர்கள், 27 ஹெட் ரெகுலேட்டர்கள், 9 குழாய் கல்வெட்டுகள், 43 சாலைப் பாலங்கள், 1 வண்டல்களை அப்புறப்படுத்தும் சிறு குளங்கள், 8 உபரி நீரை வெளியேற்றும் கால்வாய்கள் ஆகியவையும் கட்டப்படும். பிகாரில் உள்ள இரண்டு நதிகளை மட்டுமே இணைக்கும் வகையில் அமைக்கப்பட்ட இந்தக் கால்வாய் தன்னுடைய வழித்தடத்தில் பர்மன், தெஹ்ரி, லோஹந்த்ரா, பலுவா, பக்ரா, காகி, பஹாரா, நோனா, ரதுவா, கவால், கன்காய் ஆகிய பதின்மூன்று நதிகளைக் கடந்து செல்லும். இந்தக் கால்வாய் மற்ற சிறு நீரோடைகளிலும் குறுக்கிடலாம், ஆனால் இந்தச் சிக்கல்கள் திட்டத்தைச் செயல்படுத்தும்போது மட்டுமே வெளிப்படும் என்று சுற்றுச்சூழல் தாக்க மதிப்பீட்டு அறிக்கை - இந்த அறிக்கையின் அடிப்படையில்தான் இந்த திட்டத்திற்கு சுற்றுச்சூழல் அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது - கூறுகிறது. இந்தச் சிறு நீரோடைகளைத் திசை திருப்புவது அல்லது குறுக்கு வடிகால் கட்டமைப்புகளை அமைப்பது ஆகியவற்றின் மூலம்தான் இந்தச் சிக்கலைத் தீர்க்க முடியும். எது கணக்கில் வரவில்லையோ அது சரியாக நிர்வகிக்கப்படுவதில்லை என்று சொல்லலாம்.

இரண்டாவதாக, இந்தத் திட்டமும் சுற்றுச்சூழலை அது கையாளும் விதமும் வண்டல் மண் அல்லது நீர்ப்பிடிப்புப் பிரச்சினைகளுக்குத் தீர்வை வழங்காது. வட பிகாரில் நதிகளை இணைக்கும் எந்தத் திட்டமும் உயிருடன் இருக்க இவை இரண்டும் இன்றியமையாதவை. கால்வாய் இணைப்புக்காக மட்டுமே இந்தத் திட்டம் என்று சுற்றுச்சூழல் தாக்க அறிக்கையும் ஒப்புக்கொள்கிறது. எனவே, நிதி, நிர்வாகம் தொடர்பான கட்டுப்பாடுகள் காரணமாக வண்டல் மணலை அள்ளும் நடவடிக்கைகளைச் செயல்படுத்த முடியவில்லை.

மூன்றாவதாக, கோசி-மெச்சி திட்டம் மக்களை இடமாற்றம் செய்யாது. எனவே, மீள்குடியேற்றம், மறுவாழ்வுத் திட்டம் ஆகியவற்றுக்கான தேவை எழாது என்று சுற்றுச்சூழல் தாக்க அறிக்கை கூறுகிறது. இருப்பினும், மக்கள் மீது எந்த பாதிப்பும் இருக்காது என்று இதற்குப் பொருளல்ல. திட்டத்திற்கு 1,396.81 ஹெக்டேர் (3,450 ஏக்கர்) நிலம் தேவைப்படுவதாகவும், அதில் 632.23 ஹெக்டேர் (1,560 ஏக்கர்) ஏற்கனவே கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ளதாகவும், 764.58 ஹெக்டேர் (1,890 ஏக்கர்) கிளைக் கால்வாய்களுக்காகவும் பகிர்மானங்களுக்காகவும் கையகப்படுத்தப்பட உள்ளதாகவும் அதே அறிக்கை கூறுகிறது. இதன் விளைவாக, மீள்குடியேற்றம் அல்லது இழப்பீடு தேவைப்படக்கூடிய மக்கள் தொடர்பான பிரச்சினை இப்போதைக்குக் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை.

இறுதியாக, இந்தத் திட்டத்தால் நதியின் கீழ்ப்பகுதிகளில் ஏற்படக்கூடிய பாதிப்புகள், திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டு ஐந்து ஆண்டுகள்வரை மதிப்பீடு செய்யப்படாது என்பது ஆபத்தானது. வளர்ச்சிப் பணியைச் செயல்படுத்துவதற்கு முன்பே அதன் சாத்தியமான தாக்கங்களை மதிப்பிடுவது, திட்டத்தைச் செயல்படுத்தும்போது தேவைப்படும் மேலாண்மை, அபாயத் தணிப்பு நடவடிக்கைகள் ஆகியவற்றை மதிப்பிடுவதுதான் சுற்றுச்சூழல் தாக்க மதிப்பீட்டின் முழுமையான நோக்கம்.

கோசி-மெச்சி திட்டத்திற்கு பச்சைக்கொடி காட்டப்பட்டாலும், நிலம், நீர், வண்டல்கள், இழப்பீடு தொடர்பான முக்கியமான முன் மதிப்பீடுகள் இன்னமும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை. இத்தகைய அவசரத்திற்கான காரணங்களைப் பற்றிப் பேசும் யாதவ், கிழக்கு கோசி கால்வாயின் தற்போதைய பிரச்சனைகளைப் பற்றிப் புலம்புகிறார். மேலும் அதன் உண்மையான பயன்பாட்டு அளவுடன் பொருந்தக்கூடிய வகையில் அதன் பயன்பாட்டுத் திறன் திருத்தப்பட்டதாக (குறைக்கப்பட்டதாக) அவர் கூறுகிறார். கோசி-மெச்சி திட்டத்தைப் பற்றிப் பேசும்போது அவரிடத்தில் நம்பிக்கையின்மையே வெளிப்படுகிறது. "இது நீர்ப்பாசனத் திட்டம் அல்ல. இது வெள்ளப் பாதுகாப்புத் திட்டம் அல்ல. இது நதிகளை இணைக்கும் திட்டம்கூட அல்ல" என்கிறார். "இந்தத் திட்டத்தால் பயனடையக்கூடியவர்கள் கால்வாய் கட்டுமானத்தில் ஈடுபட்டுள்ள சிலர் மட்டுமே" என்கிறார் முத்தாய்ப்பாக.

அவ்லி வர்மா மந்தன் அத்யயன் கேந்திரத்தில் ஆய்வாளராகப்
பணியாற்றுகிறார். பம்பாய் ஐஐடியில் எம்.ஃபில் பட்டம் பெற்றவர்.
இந்திய நதிகளின் கட்டுமானத் திட்டங்கள் குறித்து
ஆய்வுசெய்துவருகிறார்.

*