இன்றைய செய்தி நாளைய வரலாறு

முரசொலி

நிறுவனர் : கலைஞர் மு. கருணாநிதி

சனிக்கிழமை 22-11-2025

இதற்கு மேல் யார் சொல்ல வேண்டும்?

“சட்டமன்றத்தால் நிறைவேற்றி அனுப்பி வைக்கப்பட்ட மசோதாக்களை ஆளுநர் நிறுத்திவைப்பது கூட்டாட்சித் தத்துவத்திற்கு எதிரானது” என்று உச்சந்தலையில் ஆளுநர் ரவியை கொட்டி இருக்கிறது உச்சநீதிமன்றம். இதற்கு மேல் அவருக்கு அறிவுரையை யார் சொல்ல வேண்டும்.

“ஒரு மாநிலத்தில் இரண்டு அதிகார மையங்கள் இருக்க முடியாது” என்று கிண்டி ரவிக்கு கிடுக்குப் பிடி போட்டுள்ளது உச்சநீதிமன்றம். இதற்கு மேல் அவருக்கு உறைக்கும் அளவுக்கு யார் சொல்ல முடியும்?

நாகலாந்தில் இருந்து விரட்டப்பட்டவர் ஆர்.என். ரவி. தனக்கு வேண்டிய ஒரு அதிகாரியின் மூலமாக கெஞ்சிக் கூத்தாடி தமிழ்நாட்டுக்கு ஆளுநர் ஆனவர் ரவி. இங்கு இருந்த கெடுமதியானவர்கள் கையில் சிக்கினார். வந்தவர் தமிழ்நாட்டுக்குத் தொடர்ந்து குடைச்சல் கொடுத்து வருகிறார். தமிழ்நாடு சட்டமன்றத்தால் நிறைவேற்றி அனுப்பி வைக்கப்பட்ட மசோதாக்களை நிறுத்தி வைத்தார்.

இறுதியாக உச்சநீதிமன்றத்தில் வழக்குப் போட்டார் முதலமைச்சர் மாண்புமிகு மு.க.ஸ்டாலின் அவர்கள். ஆளுநரால் நிறுத்திவைக்கப்பட்ட 10 மசோதாக்களுக்கு சிறப்பு அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி உச்சநீதிமன்றம் ஒப்புதல் அளித்து தீர்ப்பு வழங்கியது.

“அரசமைப்புச் சட்டம் 142 ஆவது பிரிவின்படி உச்ச நீதிமன்றத்துக்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. இந்த அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி ஆளுநருக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்ட மசோதாக்களை ஒப்புதல் தரப்பட்டவையாக நாங்கள் அறிவிக்கிறோம். நீண்ட காலமாக மசோதாவை நிலுவையில் வைத்திருந்த ஆளுநர், அதனை குடியரசுத் தலைவருக்கு அனுப்பி வைத்த தன் மூலமாக நேர்மையற்ற செயல் செய்துள்ளார். இது போன்று பஞ்சாப் அரசு தாக்கல் செய்த வழக்கில் உச்சநீதிமன்றம் ஒரு தீர்ப்பைத் தந்தது. அன்றைய தினம், குடியரசுத் தலைவருக்கு தமிழ்நாடு ஆளுநர் திருப்பி அனுப்பி இருக்கிறார். எனவே, மசோதாக்கள் மறுபரிசீலனைக்கு எப்போது தமிழ்நாடு அரசால் அனுப்பி வைக்கப்பட்டதோ, அந்த நாளில் இருந்தே அவை ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டதாக அறிவிக்கப்படுகின்றன” என்று உச்ச நீதிமன்ற நீதியரசர்கள் ஜே.பி.பார்த்திவாலா, ஆர்.மகாதேவன் அமர்வு கடந்த ஏப்ரல் 8 அன்று தீர்ப்பு அளித்தது.

மசோதாக்கள் மீது ஆளுநர் மற்றும் குடியரசுத் தலைவர் மூன்று மாதங்களுக்குள் முடிவெடுக்க வேண்டும் எனவும் காலக்கெடு விதித்தது. இந்தத் தீர்ப்பு குறித்து குடியரசுத் தலைவர் 14 கேள்விகளை எழுப்பி உச்சநீதிமன்றத்திற்குக் கடிதம் அனுப்பினார்.

இந்த வழக்கை 5 நீதிபதிகள் கொண்ட அரசியல் சாசன அமர்வு விசாரணை நடத்தியது. தலைமை நீதிபதி கவாய் தலைமையிலான அமர்வு நேற்றைய தினம் மிக முக்கியமான சில கருத்துகளை அளித்துள்ளது.

★ ஆளுநர் காரணத்தைத் தெரிவிக்காமல் நீண்ட காலம் மசோதாவை நிறுத்திவைப்பது கூட்டாட்சித் தத்துவத்துக்கு எதிரானது.

★ மசோதாவுக்கு ஒப்புதல் அளிக்க வேண்டும், குடியரசுத் தலைவருக்கு அனுப்பலாம், சட்டப்பேரவைக்கு திருப்பி அனுப்பலாம். இந்த மூன்றில் ஒன்றைத்தான் ஆளுநர் தேர்ந்தெடுக்க முடியுமே தவிர, ஒன்றிய அரசு கூறுவதுபோல் நான்காவதாக எந்த வாய்ப்பும் இல்லை.

★ அரசியல் சாசனப்பிரிவு 200, 201-ன் படி மசோதாக்களுக்கு ஆளுநர் மற்றும் குடியரசுத் தலைவர் ஒப்புதல் வழங்க வேண்டும். இல்லையெனில் சட்டப்பேரவைக்கு மசோதாவை ஆளுநர் திருப்பி அனுப்ப வேண்டும்.

★ மசோதாக்கள் மீது முடிவெடுக்காமல் காலவரம்பின்றி கிடப்பில் வைக்க ஆளுநருக்கு அதிகாரம் கிடையாது. மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட அரசுக்கே அதிகாரம் இருக்கிறது.

★ மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட அரசும், அதன் அமைச்சரவையுமே முதன்மையான இடத்தில் இருக்கிறது. மசோதாக்கள் விவகாரத்தில் இடையூறு விளைவிக்கும் அணுகுமுறையை ஆளுநர்கள் மேற்கொள்ளக் கூடாது. ஆளுநர் செயல்படாமல் இருந்தால் அரசியல் அமைப்பு, நீதிமன்றங்கள் அதனை ஆய்வு செய்யும்.

★ அமைச்சரவையின் ஆலோசனையின்படியே ஆளுநர் செயல்பட வேண்டும்.

- இப்படி நெத்தியடியாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள் உச்சநீதிமன்ற நீதிபதிகள்.

சித்த மருத்துவப் பல்கலைக் கழக மசோதா மீண்டும் சட்டமன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப்பட்டபோது உரையாற்றிய முதலமைச்சர் மு.க.ஸ்டாலின் அவர்கள் சொன்ன கருத்துகள் முக்கியமானது.

“ஒரு சட்டமுன்வடிவு பேரவையில் விவாதிக்கப் படுகையில், மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பேரவை உறுப்பினர்களுக்கு மட்டுமே அதில் திருத்தங்களை முன்மொழியவும், அதற்கான விளக்கங்கள் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டால் திருத்தங்களைத் திரும்பப் பெறவும், இல்லையெனில், வாக்கெடுப்பைக் கோரவும் அதிகாரம் உள்ளது. இத்தகைய சட்டமுன்வடிவு பேரவையால் நிறைவேற்றப்படுவதற்கு முன்பு அதன்மீது கருத்துகளைத் தெரிவிக்கும் அதிகாரம் மாண்புமிகு ஆளுநர் அவர்களுக்கு வழங்கப்படவில்லை.

சட்டம் இயற்றுவது, இப்பேரவைக்கு மட்டுமே உள்ள அதிகாரம். ஆகவே, மாண்புமிகு ஆளுநர் அவர்களிடமிருந்து வரப்பெற்றுள்ள அந்தக் கருத்துகள் அடங்கிய செய்தி அவைக் குறிப்பில் இடம் பெறுவதை மாநில சுயாட்சியில் நம்பிக்கை கொண்ட எந்த ஓர் உறுப்பினரும் ஏற்றுக்கொள்ள மாட்டார்கள். ஆளுநர் அவர்கள் அனுப்பியுள்ள செய்தியில் இருக்கக்கூடிய அவரின் கருத்துகள் மற்றும் பேரவையின் மாண்பைக் குறைக்கக்கூடிய அந்த வார்த்தை அடங்கிய பகுதிகளை இப்பேரவை நிராகரிக்கிறது” என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் தீர்மானத்தை முன்மொழிந்தார்கள். இதனை தமிழ்நாடு சட்டமன்றம் ஒருமனதாக நிறைவேற்றித் தந்தது.

முதலமைச்சரின் உரிமைக் குரலை மிகச் சரியானது என்று உச்சநீதிமன்றம் உறுதி செய்துள்ளது. முதலமைச்சர் சொன்னபோதெல்லாம் அது அரசியல் என்று ஒதுக்கி வந்த ஆளுநர், உச்சநீதிமன்றத்துக்கு என்ன சொல்லப் போகிறார்?

இப்படி ஒரு பதவியில் வேறு யாராவது இருந்தால், அவர்கள் இந்த மாதிரியான தீர்ப்பைப் பார்த்தால் அடுத்த நொடியே பதவி விலகி இருப்பார்கள். ஆனால் ஆர்.என்.ஆரிடம் இதை எல்லாம் எதிர்பார்க்க முடியாதே!

கழகத் தலைவரும், முதலமைச்சருமான மு.க.ஸ்டாலின் அவர்கள் நேற்று (21.11.2025) சென்னை, அண்ணா அறிவாலயத்தில், “உடன்பிறப்பே வா” என்ற தலைப்பில் சட்டமன்றத் தொகுதி வாரியாக கழக நிர்வாகிகளை சந்திக்கும் நிகழ்வில், சீர்காழி, பேராவூரணி மற்றும் ஜெயங்கொண்டம் சட்டமன்றத் தொகுதிகளுக்குட்பட்ட கழக நிர்வாகிகளை தனித்தனியாக சந்தித்துப் பேசினார். அப்போது கழக நிர்வாகிகளுக்கு புத்தகத்தையும் வழங்கினார்.

கோயம்புத்தூர் & மதுரை மெட்ரோ ரயில் திட்டங்கள் மறுப்பு

சுற்றுச்சூழல் மற்றும் பருவநிலையில் பின்னடைவு!

கழக சுற்றுச்சூழல் அணிச் செயலாளர் கார்த்திகேய சிவசேனாபதி அறிக்கை!

கோயம்புத்தூர், நவ. 22 –

கோயம்புத்தூர் மற்றும் மதுரைக்கு முன்மொழியப்பட்ட மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்கு எதிராக எழுப்பப்பட்ட நிர்வாக தாமதங்கள் மற்றும் ஆட்சேபனைகளை மறுபரிசீலனை செய்யுமாறு மத்திய அரசை வலியுறுத்துகிறோம், ஏனெனில் இந்த முடிவுகள் சுற்றுச்சூழல் நிலைத்தன்மை, பொது சுகாதாரம், தேசிய எரிசக்தி நுகர்வு மற்றும் உலகளாவிய காலநிலை ஒப்பந்தங்களின் கீழ் இந்தியாவின் கடமைகளுக்கு கடுமையான தாக்கங்களை ஏற்படுத்துகின்றன.

மெட்ரோ ரயில் ஒரு உள்கட்டமைப்பு திட்டம் மட்டுமல்ல இது சுத்தமான இயக்கம், நகர்ப்புற நெரிசல் மற்றும் குறைந்த கார்பன் பொருளாதார வளர்ச்சியின் அடித்தளமாகும். ஒவ்வொரு ஆண்டும் தாமதம் நமது நகரங்களை போக்குவரத்து தடை, வாகன மாசுபாடு மற்றும் வீணான புதைபடிவ எரிபொருள் நுகர்வுக்கு ஆழமாக தள்ளுகிறது. மெட்ரோ அமைப்புகள் ஒரு மணி நேரத்திற்கு ஆயிரக்கணக்கான பயணிகளை ஏற்றிச் செல்ல முடியும், மேலும் ஆரம்ப கட்டங்களில் கூட, கோயம்புத்தூர் அல்லது மதுரை போன்ற நகரங்கள் ஒரு நாளைக்கு 30,000 50,000 பயணிகளை தனிப்பட்ட வாகனங்களிலிருந்து மாற்ற முடியும். இது குறிப்பிடத்தக்க ஆற்றல் சேமிப்பு மற்றும் கார்பன் உமிழ்வுகளில் கூர்மையான குறைப்பு என மொழி பெயர்க்கிறது.

இந்தத் திட்டங்களைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கு அறிவியல் அல்லது சுற்றுச்சூழல் நியாயம் இல்லை. COP மாநாடுகளில் காலநிலை பொறுப்பு பற்றி இந்தியா பேச முடியாது, அதே நேரத்தில் அதன் வேகமாக வளர்ந்து வரும் அடுக்கு II நகரங்களுக்குள் மிக அடிப்படையான காலநிலை நட்பு உள்கட்டமைப்பைத் தடுக்கிறது. இந்தியாவின் சொந்த காலநிலை உறுதிப்பாட்டுடன் ஒத்துப்போகவும், தமிழ்நாட்டின் நகர்ப்புற மக்களின் கோரிக்கை களுக்கு மதிப்பளிக்கவும், மேலும் தாமதமின்றி கோயம்புத்தூர் மற்றும் மதுரை மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களை உடனடியாக முடிக்கவும் ஒன்றிய அரசை வலியுறுத்துகிறோம்.

பசுமை இயக்கம், சுத்தமான காற்று மற்றும் நிலையான நகர்ப்புற வளர்ச்சி ஆகியவற்றில் தமிழ்நாடு உறுதியாக உள்ளது. அதே உறுதிமொழியை மையத்திடம் இருந்தும் எதிர்பார்க்கிறோம். விரிவான சுற்றுச்சூழல் மற்றும் ஆற்றல் பகுப்பாய்வு :

கோயம்புத்தூர் & மதுரையில் மெட்ரோ ரயில் ஏன் தாமதமானது சுற்று ச்சூழலுக்கும் பொருளாதாரத்திற்கும் தீங்கு விளைவிக்கும்

1. மெட்ரோ ரயில் அதிகபட்ச பயணிகள் கொள்ளளவு,

குறைந்தபட்ச ஆற்றல் பயன்பாடு ஒரு நவீன 6 பெட்டிகள் கொண்ட மெட்ரோ ரயில் ஒரு பயணத்திற்கு 1,000 1,800 பயணிகளை ஏற்றிச் செல்ல முடியும். ஒரு நாளைக்கு 30,000 பேர் கூட மெட்ரோவைப் பயன்படுத்தினால் தினசரி பயண தேவை (சராசரி 20 கிமீ) 6,00,000 பயணிகள் கிமீ சமமான கார்கள் தேவை 20,000 சமமான பைக்குகள் தேவை 35,000

சாலையில் பல்லாயிரக்கணக்கான புதைபடிவ எரிபொருள் வாகனங்கள் தேவைப்படுவதை மெட்ரோ நிறை வேற்றுகிறது.

2. ஆற்றல் பயன்பாட்டின் ஒப்பீடு (ஒரு பயணிக்குகிமீ)

போக்குவரத்து முறை ஆற்றல் பயன்பாடு (MJ/பயணிகள்கிமீ)

மெட்ரோ ரயில் 0.12 எம்.ஜே,
மின்சார பேருந்து 0.34 எம்.ஜே,
டீசல் பஸ் 0.40 எம்.ஜே,
பைக் 1.00 எம்.ஜே,
கார் 2.00 எம்.ஜே

மெட்ரோ ரயில் : கார்களை விட 16 மடங்கு அதிக ஆற்றல் திறன் கொண்டது, பைக்குகளை விட 8 மடங்கு அதிக திறன் கொண்டது, பேருந்துகளை விட 34 மடங்கு சிறந்தது, வேறு எந்த பயன் முறையும் இவ்வளவு அதிக பயணிகள் இயக்கத்துடன் இதுபோன்ற ஆற்றல் சேமிப்பை வழங்குவதில்லை.

3. கார்பன் தடம் தாக்கம் :

30,000 மெட்ரோ பயணிகள் கார்கள், பைக்குகளுக்கு மாறினால் ஒவ்வொரு நபரும் ஒரு நாளைக்கு 20 கிமீ பயணம் செய்கிறார்கள் வாகனங்கள் தேவை 20,000 –35,000, நாள் ஒன்றுக்கு எரியும் எரிபொருள் 70,000 – 90,000 லிட்டர், CO உமிழப்படும், நாள் 200 – 300 டன்கள், CO வெளியேற்றம்/ஆண்டு 75,000–1,00,000 டன்கள் இது சூழலியல் பேரழிவு.

மெட்ரோ மாற்று :

மெட்ரோ அமைப்புகள், புதுப்பிக்கத்தக்கவற்றின் அதிகரித்து வரும் பங்கில் மின்சாரத்தில் இயங்குகின்றன.

மெட்ரோ = பூஜ்ஜிய டெயில்பைப் உமிழ்வு. நகரங்கள் தூய்மையான காற்று, அமைதியான சாலைகள் மற்றும் எரிபொருள் நுகர்வு பெருமளவில் குறைக்கப்படுகின்றன.

4. மாசு மற்றும் எரிபொருள் கழிவுகளின் பொருளாதார செலவு :

தேசிய சுத்தமான காற்று திட்டம் (NCAP) மதிப்பிடுகிறது, இந்திய நகரங்களில் மாசு தொடர்பான நோய்களுக்கு ஆண்டுக்கு 1.3–1.5 லட்சம் கோடி செலவாகும். நெரிசலால் நகர்ப்புற இந்தியாவுக்கு ஆண்டுக்கு 1.4 லட்சம் கோடி எரிபொருள் மற்றும் நேரத்தை வீணாக்குகிறது.

மெட்ரோ அமைப்புகள் குறைக்கின்றன :

PM2.5 & NOx உமிழ்வுகள், போக்குவரத்து நெரிசல், சுகாதாரச் சுமை, எரிபொருள் இறக்குமதி, சாலை பராமரிப்பு செலவு, ஒவ்வொரு நாளும் தாமதம் = மீள முடியாத பொருளாதார இழப்பு.

5. நகர்ப்புற வளர்ச்சி இப்போது மெட்ரோ உள்கட்டமைப்பைக் கோருகிறது : கோயம்புத்தூர் மற்றும் மதுரை ஆகியவை இந்தியாவின் வேகமாக வளரும் அடுக்கு II பெருநகரங்களில் ஒன்றாகும். அதிகரித்து வரும் தகவல் தொழில்நுட்பம்/தொழில்துறை செயல்பாடு, வெளிப்புற வளைய இயக்கத்தை விரிவு படுத்துதல், வாகன உரிமையை அதிகரிப்பது, அதிக பாரம் நிறைந்த தமனி சாலைகள், அதிக பீக் ஹவர் நெரிசல், மெட்ரோ திட்டங்கள் தற்போதைய தேவைக்காக மட்டும் அல்ல 20 ஆண்டுகளில் டெல்லி மெட்ரோ தில்லியை மாற்றியமைத்தது போல், எதிர்காலத் திறனுக்கானது.

6. இந்தியாவின் காலநிலை உறுதிப்பாடுகளுக்கு நிலையான நகர்ப்புற இயக்கம் தேவை :ஒவ்வொரு COP உச்சிமாநாட்டிலும், இந்தியா வலியுறுத்துகிறது, புதுப்பிக்கத்தக்க ஆற்றல் விரிவாக்கம், கார்பன் குறைப்பு, நிலை யான வளர்ச்சி ஆனால் போக்குவரத்து உமிழ்வுகள் வேகமாக வளர்ந்து வரும் துறைகளில் ஒன்றாகும். மெட்ரோ திட்டங்களை நிராகரித்தல் அல்லது தாமதப்படுத்துதல் இந்தியாவின் NDC களுடன் முரண்படுகிறது. புதைபடிவ எரிபொருள் சார்பு நிலையை அதிகரிக்கிறது, காலநிலை நம்பகத்தன்மையை பலவீனப்படுத்துகிறது, நகரங்களை நீண்ட கால மாசு சுழற்சிக்குள் தள்ளுகிறது, வெளிநாட்டில் காலநிலை நடவடிக்கைகளை ஊக்குவிக்க முடியாது மற்றும் உள்நாட்டில் காலநிலை முக்கியமான இயக்கம் திட்டங்களை தாமதப்படுத்த முடியாது.

7. மெட்ரோ மட்டுமே அளவிடக்கூடிய நீண்ட கால தீர்வு : நகரங்களுக்கான நீண்ட கால இயக்கத் தேவையை பேருந்துகளால் மட்டும் பூர்த்தி செய்ய முடியாது, 20 லட்சத்திற்கும் அதிகமான மக்கள் தொகை, புறநகர்ப் பகுதிகளை விரிவுபடுத்துதல், அடர்த்தியான தமனி போக்குவரத்து, மெட்ரோ தான் முதுகெலும்பு, பேருந்துகள் ஊட்டி.

மெட்ரோ இல்லாமல் போக்குவரத்து விரிவடைகிறது, உமிழ்வுகள் துரிதப்படுத்தப்படுகின்றன, சாலைகள் நிறைவுற்றது, புதைபடிவ எரிபொருள்கள் ஆதிக்கம் செலுத்துகின்றன.

முடிவுரை : கோவை மற்றும் மதுரையில் மெட்ரோ ரயில் தாமதம், சுற்றுச்சூழலுக்கு கேடு விளைவிக்கும், பொருளாதார ரீதியாக வீண் விரயம், ஆற்றல் திறனற்றது, இந்தியாவின் காலநிலை உறுதிமொழிகளுக்கு முரணானது, பொது சுகாதாரத்திற்கு தீங்கு விளைவிக்கும், நிலையான நகர்ப்புற வளர்ச்சிக்கு ஒரு தடை, இந்த திட்டங்களுக்கு உடனடியாக ஒப்புதல் அளிக்குமாறு ஒன்றிய அரசை வலியுறுத்துகிறோம், இதனால் தமிழ்நாட்டின் நகரங்கள் தூய்மையான இயக்கம், குறைக்கப்பட்ட உமிழ்வு மற்றும் உலகளாவிய காலநிலை பொறுப்பை நோக்கி நகர முடியும் என்று கழக சுற்றுச்சூழல் அணி செயலாளர், அயலக தமிழர் நலவாரிய தலைவர்

கார்த்திகேய சிவசேனாபதி தனது அறிக்கையில் தெரிவித்துள்ளார்.