தமிழ்நாட்டின் வளர்ச்சிக்கும் தொழில் முன்னேற்றத்திற்கும் அடித்தளமாக அமையும் "பரந்தூர் விமான நிலையம்" போன்ற

முக்கியத் திட்டங்களை அரசியல் காரணங்களுக்காகத் தடுத்து நிறுத்தும் போக்கைக் கைவிடுவீர்!

சட்டப்பேரவையில் கழகம் வெளிநடப்பு! தங்கம் தென்னரசு பேட்டி!

சென்னை, ஆக.26-

தமிழ்நாட்டின் வளர்ச்சிக்கும், தொழில் முன்னேற்றத்திற்கும் அடித்தளமாக அமையும் முக்கியத் திட்டங்களை அரசியல் காரணங்களுக்காகத் தடுத்து நிறுத்தும் போக்கைக் கைவிட வேண்டும் என முன்னாள் அமைச்சர் தங்கம் தென்னரசு நேற்று, அளித்தப் பேட்டியில் குறிப்பிட்டார்.

தமிழ்நாடு சட்டப் பேரவையில் முதலமைச்சர் 110விதியின் கீழ் படித்த அறிக்கையில் பரந்தூர் விமான நிலையம் கைவிடப்படுவதாக அறிவித்தார். இதற்கு விளக்கம் கேட்டுப் பேசுவதற்கு சட்டமன்ற எதிர்க்கட்சி துணைத் தலைவர் கே.என்.நேரு, மற்றும் கொறடா எ.வ. வேலு ஆகியோர் வாய்ப்புக் கேட்டனர். அதற்குப் பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் மறுத்தார். இதையடுத்து கழக உறுப்பினர்கள் பேரவையில் இருந்து வெளிநடப்புச் செய்தனர். வெளிநடப்புக்குப் பின் முன்னாள் அமைச்சர் தங்கம் தென்னரசு செய்தியாளர்களுக்குப் பேட்டியளித்தார். அப்போது அவர் குறிப்பிட்டதாவது:-

தமிழ்நாட்டின் வளர்ச்சிக்கும், குறிப்பாக சென்னை மற்றும் அதன் சுற்று வட்டாரப் பகுதிகளின் தொழில் வளர்ச்சிக்கும் அடித்தளமாகவும், எதிர்கால பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான முக்கிய ஆதாரமாகவும் அமையக்கூடிய பரந்தூர் விமான நிலையத் திட்டம் குறித்து விவாதிப்பதற்காக, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் விதி எண் 55ன் கீழ் கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தை பேரவைத் தலைவரிடம் வழங்கியிருந்தோம்.

நம்முடைய கழகக் கொறடா ஏ.வ. வேலு மற்றும் எதிர்க்கட்சித் தலைவர்கள் தொடர்ந்து பல நாட்களாக வலியுறுத்தியும், இந்த விவகாரத்தை இன்று எடுத்துக்கொள்கிறோம், நாளை எடுத்துக் கொள்கிறோம் என்று ஒவ்வொரு நாளும் தள்ளிப்போட்டுக் கொண்டே இருந்தனர். இறுதியாக, திங்கட்கிழமை அன்று எங்களுடைய கவன ஈர்ப்பை சிறப்பு கவன ஈர்ப்பாக எடுத்துக்கொள்கிறோம் என்று எங்களிடம் தெரிவித்திருந்தனர்.

எனவே, இந்தச் சிறப்பு கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தின் மூலம் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் மட்டுமல்லாமல், அனைத்து எதிர்க்கட்சிகளும் பரந்தூர் விமான நிலையத் திட்டத்தின் அவசியம் குறித்தும், தமிழ்நாட்டின் எதிர்காலப் பொருளாதார வளர்ச்சியில் அதன் முக்கியத்துவம் குறித்தும் அரசின் கவனத்திற்கு எடுத்துரைக்க இந்த வாய்ப்பை எதிர்பார்த்திருந்தோம்.

குறிப்பாக, விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் தமிழ்நாடு மற்ற மாநிலங்களுடனும், அண்டை மாநிலங்களுடனும் ஒப்பிடும்போது எவ்வாறு வாய்ப்புகளை இழந்து வருகிறது என்பதையும், எதிர்காலத்தில் அந்த வாய்ப்புகளை எவ்வாறு பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும் என்பதையும் இந்த அவையில் விரிவாக எடுத்துரைப்பதற்காகவே இந்தச் சிறப்பு கவன ஈர்ப்பில் உரையாற்றத் தயாராக இருந்தோம்.

குரல்வளையை நெரிக்கும் சூழ்நிலை!

ஆனால், அவை கூடியவுடன், நம்முடைய முதலமைச்சர் 110விதியின் கீழ் பரந்தூர் விமான நிலையம் தொடர்பாக ஓர் அறிவிப்பை வெளியிட்டார். அதனைத் தொடர்ந்து, விதிகளின்படி இதற்கு மேல் விவாதிக்க எதுவும் இல்லை என்று கூறி, எதிர்க்கட்சிகளின் குரலை ஒலிக்க விடாமல் செய்துள்ளனர்.

தமிழ்நாட்டின் எதிர்கால வளர்ச்சி, பரந்தூர் விமான நிலையத்தின் அவசியம், அதனைச் செயல்படுத்துவதில் நாம் எதிர்கொள்ளக்கூடிய சவால்கள், குறிப்பாக இந்தத் திட்டம் நிறைவேறாவிட்டால் தமிழ்நாடு எதிர்கொள்ளக்கூடிய பொருளாதாரத் தேக்கநிலை ஆகியவை குறித்து எதிர்க்கட்சிகள் தங்களுடைய கருத்துகளையும், நியாயங்களையும் இந்த அவையில் எடுத்துரைப்பதற்கான வாய்ப்பு முற்றிலுமாக மறுக்கப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாட்டின் மிக முக்கியமான இந்தப் பிரச்சினையில் எதிர்க்கட்சிகளின் கருத்துகளைப் பதிவு செய்வதற்கான வாய்ப்பை திட்டமிட்டு மறுக்கும் வகையில், 110 விதியின் கீழ் அறிக்கை வெளியிடப்பட்டு, அதற்கு மேல் விவாதம் இல்லை என பேரவைத் தலைவர் இன்று அறிவித்துள்ளார். இதன் மூலம், முக்கியமான மக்கள் பிரச்சினையில் எதிர்க்கட்சிகளின் குரலை நெரிக்கக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலையை பேரவைத் தலைவர் உருவாக்கியிருக்கிறார்.

நாங்கள் மீண்டும் எழுந்து 110 விதியின் கீழ் வெளியிடப்பட்ட அறிவிப்பின் மீது விவாதிக்க நாங்கள் விரும்பவில்லை. ஏற்கனவே, 55விதியின் கீழ் பரந்தூர் விமான நிலையம் தொடர்பாக கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தை நாங்கள் அளித்திருக்கிறோம். அதனைச் சிறப்பு கவன ஈர்ப்பாக எடுத்துக்கொள்வதாக நீங்கள் பல முறை உறுதியளித்திருந்தீர்கள்.

அப்படி இருக்கும்போது, இன்று 110விதியின் கீழ் ஓர் அறிக்கையை வெளியிட்டு, அதன் மீது விவாதத்திற்கு வாய்ப்பில்லை என்று கூறி, நாங்கள் ஏற்கனவே அளித்திருந்த கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தின் மீதான விவாதத்தை திட்டமிட்டு தவிர்த்திருக்கிறீர்கள்.

எனவே, 55 விதியின் கீழ் நாங்கள் அளித்துள்ள கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தை அவையில் எடுத்துக்கொண்டு விவாதிக்க உரிய வாய்ப்பை வழங்க வேண்டும் என்று நம்முடைய எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவரும், நம்முடைய கழகக் கொறடா ஏ.வ.வேலுவும் வலியுறுத்தினார்கள்.

இதனைத் தொடர்ந்து பலமுறை வலியுறுத்தியும், இந்த அரசு எங்களுடைய கோரிக்கைகளுக்குச் செவிசாய்க்காத நிலையில், எதிர்க்கட்சிகளின் அடிப்படை ஜனநாயக உரிமையை மறுத்து, அவர்களின் குரலை ஒடுக்கி, முக்கியமான கருத்துகளை அவையில் பதிவு செய்வதற்கான வாய்ப்பையும் மறுத்துள்ள பேரவைத் தலைவரின் நடவடிக்கையைக் கண்டித்து, நாங்கள் இன்று முழுமையாக வெளிநடப்பு செய்திருக்கிறோம்.

பொருளாதார உயர்நிலைக்கு அவசியமான திட்டம் இது!

எங்களுடைய குரலை அவைக்குள் பதிவு செய்யும் வாய்ப்பு மறுக்கப்பட்டாலும், இந்தவிவகாரத்தில் உள்ள உண்மை நிலைமைகளையும், தமிழ்நாட்டின் எதிர்கால வளர்ச்சியைப் பாதிக்கக்கூடிய அம்சங்களையும் மக்களிடம் எடுத்துச் சொல்வது எங்களுடைய ஜனநாயகக் கடமை என்று கருதுகிறோம். அதனால்தான், வெளிநடப்பு செய்த பின்னரும் இந்த உண்மைகளை உங்களிடம் எடுத்துரைக்கிறோம்.

நாம் அனைவரும் அறிந்தவகையில், ஒரு விமான நிலையம் என்பது ஒரு நகரத்தின் போக்குவரத்துத் தேவையை மட்டுமே பூர்த்தி செய்யும் கட்டமைப்பு அல்ல; அது அந்தப் பகுதியின் பொருளாதார வளர்ச்சி, தொழில் வளர்ச்சி மற்றும் எதிர்கால முன்னேற்றத்திற்கான முக்கிய அடித்தளம்.

குறிப்பாக, தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்த வரை சென்னையில் அமைந்துள்ள விமான நிலையம் மாநிலத்தின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், தொழில் முதலீடுகளை ஈர்ப்பதற்கும், உலகளாவிய வர்த்தகத் தொடர்புகளை வலுப்படுத்துவதற்கும் மிக முக்கியமானதாக இருந்து வருகிறது.

சுதந்திரத்திற்குப் பிறகான காலகட்டத்தில், சென்னை விமான நிலையம் நாட்டின் முக்கியமான மற்றும் சிறப்பான விமான நிலையங்களில் ஒன்றாகத் திகழ்ந்தது. ஆனால், காலப்போக்கில் விமானப் போக்குவரத்தின் தேவை மற்றும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை பெருமளவில் அதிகரித்த நிலையில், தற்போதைய விமான நிலையத்தின் திறன் மற்றும் கட்டமைப்பு போதுமானதாக இல்லாத சூழ்நிலை உருவாகியுள்ளது.

அதனால்தான், சென்னையின் எதிர்கால வளர்ச்சியையும், தமிழ்நாட்டின் பொருளாதார மற்றும் தொழில் வளர்ச்சியையும் கருத்தில் கொண்டு, புதிய விமான நிலையத்தின் அவசியத்தை நாம் தீவிரமாகப் பார்க்க வேண்டிய கட்டாயத்தில் இருக்கிறோம்.

இந்தியாவில் உள்ள முக்கியமான விமான நிலையங்களின் செயல்பாடுகளை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, ஒரு காலத்தில் சென்னை விமான நிலையம் முன்னணியில் இருந்தது. குறிப்பாக, 2008ஆம் ஆண்டில் பயணிகள் போக்குவரத்து அடிப்படையில் சென்னை விமான நிலையம் இந்திய அளவில் மூன்றாவது இடத்தில் இருந்தது. அப்போது பெங்களூரு விமான நிலையம் ஐந்தாவது இடத்தில்தான் இருந்தது.

ஆனால், கடந்த ஆண்டுகளில் நிலைமை முற்றிலும் தலைகீழாக மாறியுள்ளது. இன்று, பெங்களூரு விமான நிலையம் சுமார் 4.5 கோடி பயணிகளைக் கையாளும் அளவுக்கு வளர்ந்து, இந்தியாவின் மூன்றாவது பெரிய விமான நிலையமாக முன்னேறியுள்ளது. அதே நேரத்தில், சுமார் 2.3 கோடி பயணிகள் போக்குவரத்துடன் சென்னை விமான நிலையம் ஐந்தாவது இடத்திற்குப் பின்தங்கியுள்ளது.

ஒரு காலத்தில் நம்மைவிட பின்தங்கியிருந்த பெங்களூரு இன்று நம்மை முந்திச் சென்றிருக்கிறது. இது வெறும் விமானப் போக்குவரத்து குறித்த புள்ளிவிவரம் அல்ல; தமிழ்நாட்டின் எதிர்கால தொழில் மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சியில் நாம் இழந்து கொண்டிருக்கும் வாய்ப்புகளுக்கான ஓர் எச்சரிக்கை.

அதேபோல, விமான சரக்கு போக்குவரத்தும் மிக முக்கியமானதாகும். ஒரு மாநிலத்தின் பொருளாதார வளர்ச்சியில் சரக்குகளை விரைவாகவும், அதிக அளவிலும் கையாளக்கூடிய விமான நிலையக் கட்டமைப்பு முக்கியப் பங்கு வகிக்கிறது.

அந்த வகையில், பெங்களூரு விமான நிலையம் இன்று ஏறத்தாழ 5.5 லட்சம் டன் அளவிலான சரக்குகளைக் கையாளும் திறனுடன் வேகமாக முன்னேறியுள்ளது. குறிப்பாக, ஐரோப்பிய நாடுகளுடனான வர்த்தகத் தொடர்புகளை வலுப்படுத்தி, சர்வதேச சரக்கு போக்குவரத்தில் வலுவான இணைப்பை உருவாக்கியுள்ளது.

விமான நிலையம் என்பது பயணிகளின் வருகை, புறப்பாடு மட்டுமல்ல; அது தொழில், வர்த்தகம், ஏற்றுமதி, முதலீடு என ஒரு மாநிலத்தின் பொருளாதார இயக்கத்தையே தீர்மானிக்கும் முக்கியக் கட்டமைப்பு. அந்த வகையில், சரக்கு போக்குவரத்திலும் தமிழ்நாடு தனது முன்னேற்றத்தை தக்கவைத்துக்கொள்ள வேண்டிய அவசியம் உள்ளது.

எலக்ட்ரானிக்ஸ் ஏற்றுமதியில் மிகப்பெரிய முன்னேற்றம்!

இந்தச் சூழ்நிலையில்தான் தமிழ்நாட்டிலும், குறிப்பாக சென்னையிலும், நமக்கு ஒரு கிரீன் ஃபீல்ட் ஏர்போர்ட் (Greenfield Airport) வர வேண்டியது அவசியமாகிறது. இந்த கிரீன் ஃபீல்ட் ஏர்போர்ட் அமைந்தால்தான் சென்னையினுடைய தொழில் வளர்ச்சி இன்னும் பன்மடங்கு வளர்ச்சியடையும்.

ஏனென்றால், சென்னையைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் இன்று ஏராளமான தொழிற்சாலைகள் அமைந்துள்ளன. குறிப்பாக, ஸ்ரீபெரும்புதூர் பகுதியில் அமைந்துள்ள தொழிற்சாலைகள் இதற்கு மிகச் சிறந்த எடுத்துக்காட்டு. இன்று எலக்ட்ரானிக்ஸ் ஏற்றுமதியில் தமிழ்நாடு மிகப்பெரிய முன்னேற்றத்தைப் பெற்று, முதலிடத்தில் இருக்கிறது என்றால், அதற்கு ஸ்ரீபெரும்புதூரில் உருவாகியுள்ள தொழில் வளர்ச்சியும், அங்கு அமைந்துள்ள ஏராளமான எலக்ட்ரானிக்ஸ் தொழிற்சாலைகளும் முக்கிய காரணமாகும்.

அந்த நிறுவனங்கள் ஸ்ரீபெரும்புதூர் உள்ளிட்ட பகுதிகளைத் தேர்ந்தெடுத்து தொழிற்சாலைகளை அமைத்ததற்கு முக்கிய காரணங்களில் ஒன்று, எதிர்காலத்தில் இந்தப் பகுதியில் ஒரு மிகப்பெரிய கிரீன் ஃபீல்ட் விமான நிலையம் உருவாகும் என்ற நம்பிக்கையும்தான். அந்த எதிர்பார்ப்பின் அடிப்படையிலேயே பல்வேறு தொழில் நிறுவனங்கள் அப்பகுதியில் முதலீடு செய்து தங்களது தொழிற்சாலைகளை அமைத்துள்ளன.

இதையெல்லாம் கருத்தில் கொண்டுதான், அப்போதைய முதலமைச்சர் மு.க. ஸ்டாலின் தமிழ்நாட்டினுடைய பொருளாதாரத்தை 2030ஆம் ஆண்டுக்குள் ஒரு டிரில்லியன் அமெரிக்க டாலர் (1 Trillion USD) அளவிற்கு உயர்த்த வேண்டும் என்று ஒரு மிகப்பெரிய இலக்கை நிர்ணயித்தார்கள். அந்த இலக்கை அடைவதற்கு மிக முக்கியமான அடித்தளமாகவும், ஆதாரமாகவும் இருக்கக்கூடிய இந்த விமான நிலையத்தை அமைக்கும் பணிகளையும் அன்றைக்கே நாம் தொடங்கினோம்.

ஒரு விமான நிலையத்தை அமைப்பதற்கான இடத்தைத் தேர்வு செய்கிறபோது, பல முக்கியமான காரணிகளை நாம் கருத்தில் கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. முதலில், விமான நிலையம் அமைப்பதற்குத் தேவையான அளவிற்கு போதுமான நிலப்பரப்பு இருக்கிறதா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அதேபோல, அந்தப் பகுதியில் வசிக்கக்கூடிய மக்கள் எந்த அளவிற்கு குறைவாக பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதும் மிக முக்கியமான காரணியாகும். அதாவது, குடியிருப்புகள் மற்றும் மக்கள் வசிக்கும் பகுதிகள் குறைந்த அளவிலேயே இருக்க வேண்டும்.

அடுத்ததாக, டெக்னிக்கல் ஃபீசிபிலிட்டி என்பதும் மிக முக்கியம். நாம் தேர்வு செய்யக்கூடிய இடங்களில் விமான நிலையத்தை அமைப்பதற்கு எந்தவிதமான தொழில்நுட்பத் தடைகளும், சாத்தியமின்மைகளும் இருக்கக்கூடாது.

எனவே, எல்லாவற்றையும் நாம் கருத்தில் எடுத்துப் பார்க்கிறபோது, சென்னையினுடைய புவியியல் அமைப்பு நமக்கு நன்றாகத் தெரியும். சென்னையின் கிழக்குப் பகுதி முழுவதும் வங்கக்கடலாக இருக்கிறது. அதனால், கிழக்குப் பகுதியில் எந்தவிதமான வளர்ச்சிப் பணிகளையும் மேற்கொண்டு விரிவுபடுத்துவதற்கான வாய்ப்பு இல்லை.

அதேபோல, வடபகுதியைப் பார்த்தீர்கள் என்றால், வடசென்னையிலிருந்து தொடங்கி எண்ணூர் வரையிலும் தொடர்ச்சியாக ஏராளமான தொழிற்சாலைகள் அமைந்திருக்கின்றன. அந்தத் தொழிற்சாலைகளையும் தாண்டிச் சென்றால், பழவேற்காடு என்கிற புலிக்காட் ஏரி அமைந்திருக்கிறது. அது மிக முக்கியமான சூழலியல் அமைப்பாக இருக்கிறது. அதற்கும் அடுத்து பார்த்தால் ஆந்திர மாநிலத்தின் எல்லை வந்துவிடுகிறது.

எனவே, கிழக்குப் பகுதியிலும் நம்மால் விரிவுபடுத்த முடியாது; வடபகுதியிலும் நமக்கு அதற்கான வாய்ப்பு இல்லை.

தொழில்நுட்ப ரீதியில் ஆய்வு!

தென்பகுதியிலும் பல்வேறு இடங்களை நாம் ஆய்வு செய்தோம். பரந்தூர் விமான நிலையத்தைத் தேர்வு செய்வதற்கு முன்பாக, பல இடங்களில் தொழில்நுட்ப ரீதியாக விரிவான ஆய்வுகளை மேற்கொண்டோம். ஏனென்றால், ஒரு விமான நிலையத்திற்கான இடத்தைத் தேர்வு செய்வது என்பது நம்முடைய முடிவு மட்டுமல்ல; Airports Authority of India (AAI) உள்ளிட்ட ஒன்றிய அரசின் சம்பந்தப்பட்ட அமைப்புகளிடமிருந்தும் தேவையான அனுமதியை பெற வேண்டியிருக்கிறது.

சென்னையின் தென்பகுதியைப் பார்த்தால், தாம்பரத்தில் நம்முடைய விமானப்படையின் ஏர் ஸ்டேஷன் அமைந்திருக்கிறது. அதற்கென தனியான ஏர் ஸ்பேஸ் உள்ளது. அதைத் தாண்டி தெற்குப் பகுதியில் சென்றபோது, திருப்போரூர் உள்ளிட்ட பகுதிகளையும் ஆய்வு செய்தோம். ஆனால், அங்கும் விமான நிலையம் அமைப்பதற்கான சாத்தியம் இல்லை.

அதற்கும் மேலும் தெற்குப் பகுதியில் சென்றால், படாளம் பகுதியில் கல்பாக்கம் அணுமின் நிலையம் அமைந்திருக்கிறது. அதேபோல, மற்றொரு பகுதியில் மிக முக்கியமான சூழலியல் அமைப்பான வேடந்தாங்கல் பறவைகள் சரணாலயமும் உள்ளது. எனவே, தென்பகுதியிலும் விமான நிலையத்தை அமைப்பதற்கான சாத்தியமான இடத்தைத் தேர்வு செய்வது மிகவும் சவாலானதாக இருந்தது.

காரணிகளை ஆராய்ந்த பிறகே இடம் தேர்வு!

ஆகவே, சென்னையில் புதிய விமான நிலையம் அமைப்பதற்கான சாத்தியமான இடம் மேற்கு பகுதியில்தான் அமைகிறது. மேற்கு பகுதியிலும், நான் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டதைப் போல, நிலம் எந்த அளவிற்கு கிடைக்கிறது, நிலத்தின் விலை, எத்தனை பேர் தங்கள் இருப்பிடங்களிலிருந்து வெளியேற்றப்படும் சூழ்நிலை உருவாகும், அப்பகுதியில் மிக உயர் மின்னழுத்த மின் பாதைகள் போன்ற தொழில்நுட்பப் பிரச்சினைகள் ஏதேனும் உள்ளனவா, இரண்டு ரன் வேக்கள் அமைப்பதற்கான போதுமான வாய்ப்புகள் உள்ளனவா என்பதையெல்லாம் மிக விரிவாகவும், தொழில்நுட்ப ரீதியாகவும் ஆய்வு செய்தோம். இந்த அனைத்து காரணிகளையும் முழுமையாகப் பரிசீலித்த பிறகுதான், பரந்தூர் விமான நிலையத்திற்கான இடமாகத் தேர்வு செய்யப்பட்டது.

இப்போது அவர்கள் என்ன சொல்கிறார்கள் என்றால், பரந்தூர் விமான நிலையத் திட்டத்தை கைவிடுவதாக இன்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் பரந்தூர் விமான நிலையத் திட்டம் குறித்து, ஒன்றிய அரசின் அமைச்சரிடம் நம்முடைய மாநிலங்களவை உறுப்பினர் வில்சன் கேள்வி எழுப்பியபோது, இதுவரை எங்களுக்கு அரசாங்கத்திடமிருந்து எந்தவிதமான கோரிக்கையும் வரவில்லை என்று தெரிவித்திருந்தார்கள்.

இது ஒருபுறமிருக்க, இந்தத் திட்டத்தை கைவிட்டிருப்பதாக முதலமைச்சர் அறிவித்திருக்கிறார். அரசாங்கம் ஒரு கொள்கை முடிவை எடுத்திருக்கிறது. ஆனால், இந்தத் திட்டத்தின் மூலமாக வரக்கூடிய மிகப்பெரிய தொழில் வாய்ப்புகள் இன்றைக்கு மறுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

நான் ஏற்கனவே சொன்னதைப் போல, இந்தத் திட்டம் அந்தப் பகுதியில் வருவதன் மூலம் ஸ்ரீபெரும்புதூரைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும், சென்னையைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும் மிகப் பெரிய அளவில் தொழில் வளர்ச்சி ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்பு உருவாகும். இப்போது நீங்கள் என்ன செய்திருக்கிறீர்கள் என்றால், நிலம் கையகப்படுத்தும் பணிக்குச் சென்றிருக்கிறீர்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட நோக்கத்திற்காக நிலத்தை கையகப்படுத்துகிறீர்கள் என்றால், அந்த நோக்கத்திற்காகத்தான் அந்த நிலத்தைப் பயன்படுத்த முடியும்.

இந்தப் பரந்தூர் பகுதியில்கூட பார்த்தீர்கள் என்றால், ஏறத்தாழ 5,746 ஏக்கர் நிலத்தை நாம் கையகப்படுத்துவதாக இருந்தோம். இதில் ஏறத்தாழ 90 சதவீதத்திற்கும் அதிகமான நிலங்கள் ஏற்கனவே கையகப்படுத்தப்பட்டுவிட்டன. இந்த இடத்தைத் தேர்வு செய்து, அங்குள்ள மக்களுடன் பேச்சுவார்த்தை நடத்தியபோது, அப்போது பொதுப்பணித்துறை அமைச்சராக இருந்த எ.வ. வேலு தலைமையில், முன்னாள் அமைச்சர் அன்பரசன் அவர்களும் ஒரு குழுவாக அமைக்கப்பட்டு, பலமுறை அங்குள்ள விவசாயிகளிடம் நேரடியாகப் பேசி, இந்தத் திட்டத்தின் அவசியத்தை நாங்கள் எடுத்துச் சொன்னோம்.

அந்தப் பேச்சுவார்த்தைகளின் அடிப்படையில், அங்கே இருக்கக்கூடிய பலரும் – ஒரு கிராமத்தைத் தவிர பெரும்பாலானவர்களும் இந்தத் திட்டத்திற்கு ஒப்புக் கொண்டு, தங்களுக்கான இழப்பீட்டுத் தொகையையும் பெற்றிருக்கிறார்கள்.

இப்போது, இந்தத் திட்டம் வேண்டாம் என்று நீங்கள் சொல்லிவிட்டால், நிலம் கையகப்படுத்தும் சட்டத்தின்படி, எந்த நோக்கத்திற்காக நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டதோ, அந்த நோக்கத்திற்காகத்தான் அதை பயன்படுத்த முடியும். அப்படியிருக்க, இப்போது இந்தத் திட்டத்தைக் கைவிட்டுவிட்டதாக நீங்கள் சொன்னால், ஏற்கனவே கையகப்படுத்தப்பட்ட அந்த நிலங்களை என்ன செய்யப் போகிறீர்கள்? ஏற்கனவே இழப்பீடு பெற்றிருக்கக் கூடிய மக்களுக்கு உங்களுடைய பதில் என்ன?

புதிய இடங்கள் எப்படி இருக்கும்?

சரி, இங்கே விமான நிலையம் வரவில்லை என்றால், வேறு ஏதேனும் திட்டத்தை வைத்திருக்கிறீர்களா? அப்படியானால், அந்தத் திட்டம் வரும்போது அங்கே இருக்கக்கூடிய நீரியல் சூழ்நிலைகள் மற்றும் சூழலியல் பிரச்சனைகள் தீர்ந்துவிடுமா? அங்கே இருக்கக்கூடிய விவசாயிகளின் பிரச்சனைகள் தீர்ந்துவிடுமா?

இன்றைக்கு நீங்கள், இந்த இடத்திலிருந்து வேறு ஒரு இடத்தைப் பார்ப்போம்; அது குறித்து ஆய்வு நடத்துவோம் என்று சொல்கிறீர்கள். அந்தப் புதிய இடம் எப்போது பார்க்கப்படும்? அங்கே இருக்கக் கூடிய எத்தனை பேர் வெளியேற்றப்படும் சூழ்நிலை உருவாகும்? அங்கே என்ன மாதிரியான உள்கட்டமைப்பு இருக்கிறது?

இதே பரந்தூரில் விமான நிலையம் வரப்போகிறது என்ற அடிப்படையில்தான், அங்கே மெட்ரோ திட்டத்தையும் நாம் திட்டமிட்டிருந்தோம். அதேபோல, பெங்களூரு-சென்னை இடையிலான புதிய நான்கு வழிச்சாலையும் தற்போது அமைக்கப்பட்டு வருகிறது. அதன் வழித்தடத் திட்டத்திலும் பரந்தூர் இடம்பெற்றிருந்தது. இத்தனை திட்டங்களை உடைத்து இனி நீங்கள் தேர்வு செய்யப் போகும் புதிய இடங்கள் எப்படி இருக்கும்? அந்த இடத்தில் எந்த வகையில் இந்த உள்கட்டமைப்புகளை உருவாக்கப் போகிறீர்கள்?

நான் ஏற்கனவே சொன்னதைப் போல, சென்னையைச் சுற்றியுள்ள பல்வேறு பகுதிகளிலும் இதுபோன்ற பல்வேறு பிரச்சனைகள் உங்களுக்கு இருக்கின்றன. ஆகவே, அதையெல்லாம் நீங்கள் எவ்வாறு எதிர்கொள்ளப் போகிறீர்கள் என்பதை நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தொடர்ச்சி 6 ஆம் பக்கம்

முந்திரிக்கொட்டை மந்திரி