2–ஆவது விமான நிலையம் இனியும் சாத்தியமா?

பரந்தூரை கைவிட்டதால் பாதகங்கள் என்னென்ன?

திக்குத் தெரியாமல் தவிக்கும் தொழில்துறைகள்!

மீனம்பாக்கத்தில் தற்போது இயங்கி வரும் விமான நிலையம் தான், தென்னிந்தியாவின் முதல் பன்னாட்டு விமான நிலையம். 1930ம் ஆண்டு முதல் இது பயன்பாட்டுக்கு வந்தது. பயணிகள் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பு, எதிர்கால தேவைகளை கருத்தில் கொண்டு அடுத்தடுத்து விரிவாக்கப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1985ல் புதிய உள் நாட்டு முனையம், 1989ல் புதிய சர்வதேச முனையம் பயன்பாட்டுக்குவந்தன. பின்னர் அடுத்தடுத்து விரிவாக்கம், மேம்பாட்டு பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, 2023 ஏப்ரல் 8ம் தேதி புதிய டெர்மினல் திறக்கப்பட்டது.

பயணிகள் கையாளும் திறன் ஆண்டுக்கு 2.3 கோடியில் இருந்து 3 கோடியாக உயர்ந்தது. இதன் 2ம் கட்டப் பணிகளும் திட்ட மிடப்பட்டன. இருப்பினும் விமான நிலையத்தை சுற்றியுள்ள நில அமைப்பு, ஓடுபாதைகளை அணுகும் வழியில் திரிசூலம் மலை போன்ற தடைகள், விமான நிலையத்தின் எதிர்கால விரிவாக்கத்துக்கு முட்டுக்கட்டையாக அமைந்து விட்டன. இந்த நிலையில் தான் 2வது விமான நிலையத்தின் தேவை மிக மிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக மாறியது. ஆனால், 2வது விமான நிலையத்துக்கான தொடக்கப்புள்ளி 1999ம் ஆண்டிலேயே வைக்கப்பட்டு விட்டது.

கலைஞர் தமிழ்நாட்டின் முதல்வராக இருந்தபோது ஸ்ரீபெரும்புதூரில் 2வது விமான நிலையம் அமைக்க தீர்மானி க்கப்பட்டது. பின்னர் 2007ல் அங்கு, சுமார் 4,820 ஏக்கரில் புதிய விமான நிலையம் அமைக்க திட்டமிடப்பட்டது. ஆனால் நிலம் கையகப்படுத்துதலில் ஏற்பட்ட சிக்கல்கள் காரணமாக திட்டத்துக்கு பின்னடைவு ஏற்பட்டது. இதற்கிடையில் தான் தற்போதைய சென்னை விமான நிலையத்தையே நவீனமயமாக்கும் திட்டம் முன்னெடுக்கப்பட்டது. 2வது விமான நிலையம் அமையும் வரை உடனடி தேவையாக பயணிகள் கையாளுதலை சமாளிக்க தற்காலிக முயற்சியாகவே பார்க்கப்பட்டது.

2008ல் அனுமதிக்கப்பட்ட நவீனமயமாக்கல் திட்டம் பயணிகள் திறனை 90 லட்சத்தில் இருந்து 2.3 கோடியாக உயர்த்த திட்ட மிடப்பட்டது. நில அமைப்பு, ஓடுபாதை அணுகலில் சிக்கல் உள்ளிட்ட காரணங்களால் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் மீனம்பாக்கம் விமான நிலையத்தை மேம்படுத்த வழியே இல்லை என்பதாலும், மாநில பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு முதுகெலும்பான எதிர்கால தொழில் வளர்ச்சிக்குஏற்றபோக்குவரத்துஇணைப்பை வலுப்படுத்தவும் நோக்க மாகக் கொண்டு, 2021ல் கிரீன் பீல்டு விமான நிலையம் அமைப்பதற்கான முனைப்பு தொடங்கப்பட்டது.

பரந்தூர், பன்னூர், படாளம், திருப்போரூர் ஆகிய இடங்களில் ஒன்றை இறுதி செய்வது என முடிவு செய்யப்பட்டது. இதில், பரந்தூர் மற்றும் பன்னூர் ஆகிய இரண்டு இடங்களை முடிவு செய்து, அங்கு இந்திய விமான நிலையங்கள் ஆணையம் ஆய்வு செய்தது. இதில், முதல் முக்கிய காரணம், சிறந்த போக்குவரத்து இணைப்பு . அதாவது, சென்னைபெங்களூரு விரைவுச்சாலை மற்றும் தொழில் வழித்தடத்துடன் பரந்தூருக்கு சிறந்த இணைப்பு இருப்பதாகக் கருதப்பட்டது. அடுத்த முக்கிய அம்சங்களாக, பன்னூருடன் ஒப்பிடும்போது, பரந்தூரில் குறைவான குடும்பங்களே இடம்பெயர வேண்டிய நிலை இருந்ததாக மதிப்பிடப்பட்டது.

நிலம் கையகப்படுத்துவதும் சாதகமாக அமைந்தது. அதாவது, நிலம் கிடைக்கும் தன்மை, உரிமை நிலை மற்றும் கையகப்படுத்தும் செலவு ஆகியவற்றை பொருத்தவரை பரந்தூர் சாதகமாக இருந்தது. இதுமட்டுமின்றி விமான இயக்கத்துக்கு இடையூறாக இருக்கும் தடைகள் பரந்தூரில் குறைவாக இருந்ததாக மதிப்பிடப்பட்டது. இறுதியாக, விமான நிலையம் அமைப்பதற்கும் எதிர்காலத்தில் விரிவுபடுத்துவதற்கும் தேவையான தொடர்ச்சியான நிலப்பரப்பு பரந்தூரில் கிடைத்தது.

இதுதவிர, விமான வழிகாட்டு வசதிகளுக்காக கூடுதல் நிலம் தேவைப்படாதது பரந்தூருக்கு மற்றொரு முக்கிய சாதக அம்சமாக இருந்தது. இந்த முடிவு கடந்த 2022 ஆகஸ்ட்டில் எடுக்கப்பட்டது. இரண்டு இணையான ஓடுபாதைகளுடன், ஆரம்பகட்டமாக ஆண்டுக்கு சுமார் 2 கோடி பயணிகளை கையாளும் திறன் கொண்ட விமான நிலையமாக அது திட்டமிடப்பட்டிருந்தது.

கடந்த 2021ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு முதல்வர் மு.க.ஸ்டாலின் தலைமையில் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றதும் கொரோன பரவல் மிகப்பெரும் சவாலாக இருந்தது. இதில் இருந்து மீண்ட பிறகுதான் அடுத்தடுத்து முதலீட்டாளர் மாநாடுகள் மூலம் பெரிய அளவில் முதலீடுகள் திரட்டப்பட்டன. முக்கிய தொழில்துறை ஒப்பந்தங்கள் கையெழுத்தாகின. தமிழ்நாட்டை ஒரு டிரில்லியன் டாலராக உயர்த்த வேண்டும் என்ற இலக்குடன் இவற்றை மு.க.ஸ்டாலின் அரசு முன்னெடுத்தது. 1 டிரில்லியன் டாலர் பொருளாதார மாநிலமாக உயர்த்துவதற்கான முக்கிய திட்டம் இது என பாராட்டுப்பெற்ற முயற்சி தான் இந்த பரந்தூர் விமான நிலைய திட்டம்.

ஆனால், திட்டம் அறிவிக்கப்பட்டதுடன் சிக்கல்கள் முடிவுக்கு வரவில்லை. மாறாக, நிலம் கையகப்படுத்துவதில் சிக்கல்கள் நீடித்தன. விமான நிலையத்துக்குத் தேவையான மொத்த நிலப்பரப்பு 4,700 ஏக்கர் என நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இதில் 2,800 ஏக்கர் தனியார் நிலமும், 1,972 ஏக்கர் அரசு நிலமும் அடங்கும். இதில் முதல் கட்டமாக 2,800 ஏக்கர் நிலத்தை தனியாரிடம் இருந்து கையகப்படுத்துவது என முடிவு செய்யப்பட்டது. கடைசியாக வெளியான தகவல்களின்படி, தனியாரிடம் இருந்து சுமார் 1,700 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு விட்டது.

கனவுத் திட்டம் நிறைவேறுவது கைக்கெட்டும் தூரம் தான் என தொழில்துறையினர் எதிர்பார்த்திருந்த நிலையில் தான் இந்த திட்டத்தை கைவிடுவதாக முதல்வர் விஜய் தலைமையிலான தற்போதைய தவெக அரசு அறிவித்துள்ளது. இது, மாநிலத்தின் பொருளாதார வளர்ச்சியையும், வேலை வாய்ப்பையும் எதிர்பார்த்திருந்த மக்கள் மத்தியிலும், தொழில் வளத்துக்கான அற்புதமான போக்குவரத்து இணைப்புச் சூழல் விரைவில் நனவாகப்போகிறது என்ற தொழில்துறையினருக்கும் பேரிடியாக இறங்கியிருக்கிறது.

த.வெ.க. அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு, தமிழ்நாட்டை ஒன்றரை டிரில்லியன் பொருளாதார மாநிலமாக்க வேண்டும் என இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இது முந்தைய ஆட்சியில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட இலக்கை விட அரை டிரில்லியன் அதிகம். ஆனால், இதற்கான மிக முக்கிய திட்டமான பரந்தூர் விமான நிலைய திட்டம் கைவிடப்பட்ட நிலையில், அரசு மீண்டும் ஒரு புதிய இடத்தைத் தேட வேண்டும்.

ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் தொடர்ச்சியான நிலம், குறைந்த அளவிலான குடியிருப்புகள், விவசாய நிலங்கள் மற்றும் நீர்நிலைகளுக்கு குறைந்த பாதிப்பு, விமான இயக்கத்துக்கு ஏற்ற நில அமைப்பு, சாலை மற்றும் ரயில் இணைப்பு என பல்வேறு அம்சங்களையும் ஒரே நேரத்தில் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய இடத்தைத் தேர்வு செய்வது எளிதான காரியம் அல்ல. இதனால், புதிய இடம் தேர்வு செய்யப்பட்டாலும் உடனடியாக விமான நிலையம் கட்டப்படப்போவதில்லை.

இடத் தேர்வு, தொழில்நுட்ப ஆய்வு, சுற்றுச்சூழல் நடைமுறைகள், நிலம் கையகப்படுத்துதல், பல்வேறு ஒப்புதல்கள் என மீண்டும் பல கட்டங்களை கடக்க வேண்டியிருக்கும். இதன் காரணமாக, சென்னையின் நீண்டகால விமானப் போக்குவரத்து தேவைக்கான தீர்வு மேலும் தாமதமாகும் அபாயம் உள்ளது. இந்த இடைக்காலத்தில், தற்போதைய சென்னை விமான நிலையத்தின் மீதான அழுத்தம் அதிகரிக்கலாம். அதனால்தான், பரந்தூர் திட்டம் கைவிடப்பட்ட உடனேயே தற்போதைய விமான நிலையத்தை மேலும் விரிவுபடுத்தும் திட்டத்துக்கு முக்கியத்துவம் கிடைத்துள்ளது.

புதிய முனையம், பயணிகள் கையாளும் வசதிகள் மற்றும் விமான நிலையத்தைச் சுற்றியுள்ள போக்குவரத்து வசதிகளை மேம்படுத்துவதன் மூலம் தற்போதைய விமான நிலையத்தின் திறனை அதிகரிக்க அரசு முயற்சி செய்ய வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. ஆனால், தற்போதைய விமான நிலைய விரிவாக்கம்என்பது 2வது விமானநிலையத்துக்கு நிரந்தர மாற்றாக இருக்குமா என்பதும் முக்கியமான கேள்வி.

ஏற்கெனவே பல கட்டங்களாக விரிவாக்கம் செய்யப்பட்டுள்ள மீனம்பாக்கம் விமான நிலையத்தில், நில அமைப்பு மற்றும் விமான ஓடுபாதைகளின் அணுகுமுறைப் பாதையில் உள்ள தடைகள் உள்ளிட்ட காரணிகள் எதிர்கால விரிவாக்கத்துக்கு கட்டுப்பாடுகளை உருவாக்குகின்றன. எனவே, தற்போதைய விமான நிலையத்தை எவ்வளவு தூரம் விரிவுபடுத்த முடியும் என்பதற்கும் ஒரு வரம்பு உள்ளது. எனவே, 2வது விமான நிலைய திட்டம் என்பது காலத்தின் கட்டாயம்.

காத்திருக்கும் சவால்கள் - தொழில் கூட்டமைப்பு கருத்து!

இந்திய தொழில் கூட்டமைப்பு சார்பில் தெரிவிக்கப்பட்ட கருத்தில், சென்னைக்கு மாற்று விமான நிலையம் அவசியம் என்றும், அடுத்த 2 முதல் 3 ஆண்டுகளுக்குள் புதிய விமான நிலையம் உருவாக்கப்படாவிட்டால் வர்த்தகம் மற்றும் பயண நடவடிக்கைகள் பாதிக்கப்படலாம். தமிழக அரசு புதிய தொழில் முதலீடுகளை ஈர்ப்பதற்காக பல்வேறு நிறுவனங்களுடன் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி வரும் நிலையில், போதுமான விமான நிலைய உள்கட்டமைப்பு இல்லா விட்டால் முதலீட்டாளர்கள் ஆந்திரா, கர்நாடகா, தெலங்கானா போன்ற அண்டை மாநிலங்களை தேர்வு செய்யக்கூடும்.

இதனால் புதிய தொழிற்சாலைகள் மட்டுமின்றி, அதனுடன் உருவாகும் வேலை வாய்ப்புகள், துணைத் தொழில்கள், ஏற்றுமதி மற்றும் மாநில வருவாய் ஆகியவற்றிலும் பாதிப்பு ஏற்படக்கூடும். செங்கல்பட்டு, திண்டிவனம் உள்ளிட்ட பகுதிகளில் விவசாய நிலங்கள் அதிகம் உள்ளதால் மீண்டும் நிலம் கையகப்படுத்தும் பிரச்சினை ஏற்பட வாய்ப்புள்ளது. பெங்களூரு மற்றும் ஆந்திரா நெடுஞ்சாலை பகுதிகளிலும் தொழிற்சாலைகள், குடியிருப்புகள் அதிகரித்துள்ளதால் பெரிய அளவில் நிலம் கிடைப்பது எளிதானதாக இருக்காது.

மாற்று விமான நிலையம் எங்கு அமையும், எப்போது பணிகள் தொடங்கும், எப்போது பயன்பாட்டுக்கு வரும் என்பதற்கான காலக்கெடுவை உடனடியாக அரசு அறிவிக்க வேண்டும். இல்லையெனில், தமிழகத்துக்கு வர வேண்டிய முதலீடுகள் அண்டை மாநிலங்களுக்கு சென்று, தொழில் வளர்ச்சியும் வேலைவாய்ப்புகளும் பாதிக்கப்படும் நிலை உருவாகும்,' என்றனர்.

பெரும்பான்மை நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு முதல் கட்ட நடவடிக்கைகள் ஏறக்குறைய முடியும் தருவாயில் உள்ள இந்த திட்டத்தை புறக்கணிப்பது, தமிழ்நாட்டிற்கு வர வேண்டிய முதலீடுகளையும் வேலை வாய்ப்புகளையும் வளத்தையும் தடுப்பதற்கு சமம் என்கின்றனர் தொழில் துறையினர். மேலும், பரந்தூருக்கான போக்குவரத்து உள்கட்டமைப்புகளை புறந்தள்ளிவிட்டு ஓசூரில் விமான நிலையம் அமைப்பதாக அமைச்சர் கீர்த்தனா கூறியிருப்பது பற்றி தெரிவித்த தொழில் துறையினர், சென்னைதான் தொழில்துறை மையம் சென்னை என்பதை அரசு ஏன் உணரவில்லை என கேள்வி எழுப்பியுள்ளனர்.

★ ஐதராபாத்துக்கு நிகராக இருந்திருக்கும்

பரந்தூர் விமான நிலையம் திட்டமிடப்பட்ட பரந்தூர் விமான நிலையம், நிலப்பரப்பில் ஹைதராபாத் ஷம்ஷாபாத் விமான நிலையத்துக்கு நிகரானதாக இருந்தது. ஷம்ஷாபாத் விமான நிலையத்தைச் சுற்றி உருவான விமானநகரம் போல, பரந்தூரும் சென்னை காஞ்சிபுரம் தொழில் மண்டலத்தின் புதிய பொருளாதார மையமாக உருவாகும் வாய்ப்பைக் கொண்டிருந்தது. ஷம்ஷாபாத் தொடங்கி 7 ஆண்டு கழித்துதான் 1 கோடி பயணிகளை தாண்டியது.

2024-25ல் சுமார் 2.9 கோடி பயணிகளை கையாண்டுள்ளது. இத்துடன் ஒப்பிடுகையில் பரந்தூர் திட்டம் எதிர்கால பயணிகள் தேவைக்கு ஏற்ப வடிவமைக்கப்பட்டதால், மிகத் தொலை நோக்குப் பார்வை கொண்ட திட்டமாக புகழப்பட்டது. இத்திட்டம் நிறுத்தப்பட்டது குறித்து விமான பயணிகள் சங்கத்தினர் கூறுகையில், தி.மு.க., அதிமுக ஆகிய 2 கட்சிகளின் ஆட்சியாக இருந்திருந்தால் இப்படியொரு முடிவை எடுத்திருக்க மாட்டார்கள் என அங்கலாய்த்தனர்.

★ காத்திருக்கும் சவால்கள் தொழில் கூட்டமைப்பு கருத்து

இந்திய தொழில் கூட்டமைப்பு சார்பில் தெரிவிக்கப்பட்ட கருத்தில், சென்னைக்கு மாற்று விமான நிலையம் அவசியம் என்றும், அடுத்த 2 முதல் 3 ஆண்டுகளுக்குள் புதிய விமான நிலையம் உருவாக்கப்படாவிட்டால் வர்த்தகம் மற்றும் பயண நடவடிக்கைகள் பாதிக்கப்படலாம். தமிழக அரசு புதிய தொழில் முதலீடுகளை ஈர்ப்பதற்காக பல்வேறு நிறுவனங்களுடன் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி வரும் நிலையில், போதுமான விமான நிலைய உள்கட்டமைப்பு இல்லாவிட்டால் முதலீட்டாளர்கள் ஆந்திரா, கர்நாடகா, தெலங்கானா போன்ற அண்டை மாநிலங்களை தேர்வு செய்யக்கூடும்.

இதனால் புதிய தொழிற்சாலைகள் மட்டுமின்றி, அதனுடன் உருவாகும் வேலை வாய்ப்புகள், துணைத் தொழில்கள், ஏற்றுமதி மற்றும் மாநில வருவாய் ஆகியவற்றிலும் பாதிப்பு ஏற்படக்கூடும். செங்கல்பட்டு, திண்டிவனம் உள்ளிட்ட பகுதிகளில் விவசாய நிலங்கள் அதிகம் உள்ளதால் மீண்டும் நிலம் கையகப்படுத்தும் பிரச்னை ஏற்பட வாய்ப்புள்ளது. பெங்களூரு மற்றும் ஆந்திரா நெடுஞ்சாலை பகுதிகளிலும் தொழிற்சாலைகள், குடியிருப்புகள் அதிகரித்துள்ளதால் பெரிய அளவில் நிலம் கிடைப்பது எளிதானதாக இருக்காது.

மாற்று விமான நிலையம் எங்கு அமையும், எப்போது பணிகள் தொடங்கும், எப்போது பயன்பாட்டுக்கு வரும் என்பதற்கான காலக்கெடுவை உடனடியாக அரசு அறிவிக்க வேண்டும். இல்லையெனில், தமிழகத்துக்கு வர வேண்டிய முதலீடுகள் அண்டை மாநிலங்களுக்கு சென்று, தொழில் வளர்ச்சியும் வேலைவாய்ப்புகளும் பாதிக்கப்படும் நிலை உருவாகும்,' என்றனர்.

★ கால் நூற்றாண்டு பயணம்

அதிகரித்து வரும் மக்கள் தொகை மற்றும் விமான நிலையத்தில் எதிர்கால பயணிகள் எண்ணிக்கை, தொழில் வளர்ச்சி என பல்வேறு அம்சங்களைகருத்தில் கொண்டு சென்னைக்கு 2வது விமான நிலையம் அமைப்பதற்கான முனைப்பு, இன்று நேற்றல்ல, கால் நூற்றாண்டாக மேற்கொள்ளப்பட்டு வந்திருக்கிறது. இதன் முக்கிய மைல்கற்கள் வருமாறு:

1999 2021: சென்னையின் 2வது விமான நிலையத்துக்கான இடத்தைத் தேர்வு செய்ய தமிழக அரசு பல்வேறு இடங்களை ஆய்வு செய்தது. ஸ்ரீபெரும்புதூர், பட்டூர், படாளம், திருப்போரூர் உள்ளிட்ட இடங்கள் பரிசீலிக்கப்பட்டன.

ஆகஸ்ட் 2022: சென்னையின் புதிய விமான நிலையத்துக்கான முன்னுரிமைத் தளமாக பரந்தூர் தேர்வு செய்யப்பட்டது.

2023-2025: நில அளவீடு, தொழில்நுட்ப ஆய்வுகள், சுற்றுச்சூழல் தாக்க மதிப்பீடு உள்ளிட்ட பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. அரசு நிலம் 1,972 கோடி போக, தனியார் நிலம் மட்டும் ஏறக்குறைய 1,700 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு விட்டது.

ஆகஸ்ட் 24, 2026: சுற்றுச்சூழல் மற்றும் விவசாயப் பாதிப்புகளைக் கருத்தில் கொண்டு பரந்தூர் விமான நிலையத் திட்டம் கைவிடப்படுவதாக முதலமைச்சர் விஜய் சட்டப்பேரவையில் விதி 110ன் கீழ் அறிவித்தார். இதன் மூலம் கால் நூற்றாண்டு முனைப்புக்கு கிடைத்த பலன் முழுமை பெறும் நிலையில் முற்றுப்புள்ளி வைக்கப்பட்டு விட்டது.

★ மறுபடியும் மொதல்ல இருந்தா?

விமான நிலையம் போன்று மிகப்பெரிய திட்டங்கள் செயல்பாட்டுக்கு வருவது அவ்வளவு சுலபம் அல்ல. பரந்தூர் போன்று எந்த பிரச்னையும் இல்லாத இடத்தை தேர்வு செய்ய வேண்டும். அதற்கான நிலப்பரப்பு இருக்கவேண்டும். சுற்றுச்சூழல் அனுமதி கிடைக்க வேண்டும். எல்லாவற்றுக்கும் மேலாக இந்திய விமான நிலையங்கள் ஆணையம் அதனை ஆய்வு செய்து உறுதிப்படுத்த வேண்டும்.

மெட்ரோ ரயில், எக்ஸ்பிரஸ் சாலை என பல்வேறு உள்கட்டமைப்பு வசதிகளையும் கருத்தில் கொள்ள வேண்டும். அப்படி இணைப்புச்சாலை, போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாவிட்டால் புதிதாக அவற்றை உருவாக்க வேண்டும். வெண்ணிலா கபடி குழு படத்தில் சூரியின் பரோட்டா காமெடி காட்சி போல, 'மறுபடியும் மொதல்ல இருந்தா' என இந்த திட்டம் மாறினால், மறுபடியும் ஐந்தாண்டுகள் அல்ல இன்னொரு கால் நூற்றாண்டு காத்திருக்க வேண்டிய அவலம் நேரலாம்.

அப்போது, போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பு இல்லாத காரணத்துக்காகவே தமிழகம் முதலீடுகளில் புறக்கணிக்கப்பட்டால், நாட்டிலேயே மிகவும் பின்தங்கிய மாநிலமாக மாறும் அபாயமும் உள்ளது. எனவே, பரந்தூரை கைவிட்டதன் மிகப்பெரிய பாதிப்பு, ஒரு விமான நிலையத் திட்டம் ரத்து செய்யப்பட்டது என்பதைக் காட்டிலும், சென்னையின் நீண்டகால விமானப் போக்குவரத்து திட்டம் மீண்டும் ஒரு புதிய இடத்திலிருந்து தொடங்க வேண்டிய நிலைக்கு தள்ளப்பட்டிருப்பதுதான்.

★ கடலில் கரைந்த பெருங்காயம் மக்கள் வரிப்பணம் ரூ.8,000 கோடி அம்போ!

இது ஒருபுறம் இருக்க, கையகப்படுத்தப்பட்ட 1,700 ஏக்கர் நிலத்தின் கதி என்ன? என்பதுதான் முதல் கேள்வியாக உள்ளது. விமான நிலையம் அமைப்பதற்காக ஒரு குறிப்பிட்ட நோக்கத்துக்காக கையகப்படுத்தப்பட்ட நிலத்தை, திட்டம் கைவிடப்பட்ட பிறகு வேறு பயன்பாட்டுக்கு மாற்ற முடியுமா என்பது சட்டரீதியாக ஆராய வேண்டிய விஷயமாகியுள்ளது. அந்த நிலத்தை வேறு தொழில் அல்லது அரசு திட்டத்துக்குப் பயன்படுத்தினால், ஏற்கெனவே நிலம் வழங்கியவர்களிடமிருந்து எதிர்ப்பும் சட்ட நடவடிக்கைகளும் வர வாய்ப்பு உள்ளது.

மேலும் நில உரிமையாளர்களுக்கு ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்ட இழப்பீடு, வீடுகள் மற்றும் மாற்று குடியிருப்பு வசதிகள் தொடர்பான விவகாரங்களும் அடங்கியுள்ளன. இந்த திட்டத்துக்கென கையகப்படுத்தப்பட்ட இடங்களுக்கு, சந்தை மதிப்பை விட இரண்டேகால் மடங்கு அதிகமாக பணம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதன்படி, கையகப்படுத்தப்பட்ட 1,700 ஏக்கர் நிலத்துக்கு ரூ.8,000 கோடியை அரசு வழங்கியுள்ளதாக அரசு வட்டாரங்கள் தெரிவிக்கின்றன.

திட்டம் ரத்து செய்யப்பட்டதால் நிலம் மற்றும் இழப்பீடு தொடர்பான அடுத்தகட்ட நடவடிக்கைகளை தெளிவுபடுத்தப்பட வேண்டிய கட்டாயமும் அரசுக்கு ஏற்பட்டுள்ளது. அரசியல்வாதிகள் தங்கள் சொந்த பணம் என்றால் வீணாக விடமாட்டார்கள். மக்கள் வரிப்பணம் என்று வரும்போது வீணாக்கி விட்டு பிளாஸ்ட் விடுவதா என்று பொதுமக்கள் வேதனை தெரிவிக்கின்றனர்.

உற்சாகத்தில் ஆந்திரா

சென்னையின் 2து விமான நிலையமாக பரந்தூர் உருவாகியிருந்தால், சென்னை காஞ்சிபுரம் தொழில் வளையத்தின் விமான, சரக்கு மற்றும் தளவாட இணைப்பு மேலும் வலுப்பெறும் வாய்ப்பு இருந்தது. குறிப்பாக ஆந்திர எல்லைக்கு அருகிலுள்ள ஸ்ரீசிட்டியை கருத்தில் கொண்டால் சென்னையில் இருந்து பரந்தூர் 63.6 கி.மீ தொலைவிலும், ஸ்ரீசிட்டி சுமார் 71.5 கி.மீ தொலைவிலும் உள்ளது.

கடலில் கரைந்த பெருங்காயம் மக்கள் வரிப்பணம் ரூ.8,000 கோடி அம்போ!

இது ஒருபுறம் இருக்க, கையகப்படுத்தப்பட்ட 1,700 ஏக்கர் நிலத்தின் கதி என்ன? என்பதுதான் முதல் கேள்வியாக உள்ளது. விமான நிலையம் அமைப்பதற்காக ஒரு குறிப்பிட்ட நோக்கத்துக்காக கையகப்படுத்தப்பட்ட நிலத்தை, திட்டம் கைவிடப்பட்ட பிறகு வேறு பயன்பாட்டுக்கு மாற்ற முடியுமா என்பது சட்டரீதியாக ஆராய வேண்டிய விஷயமாகியுள்ளது. அந்த நிலத்தை வேறு தொழில் அல்லது அரசு திட்டத்துக்குப் பயன்படுத்தினால், ஏற்கெனவே நிலம் வழங்கியவர்களிடமிருந்து எதிர்ப்பும் சட்ட நடவடிக்கைகளும் வர வாய்ப்பு உள்ளது.

மேலும் நில உரிமையாளர்களுக்கு ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்ட இழப்பீடு, வீடுகள் மற்றும் மாற்று குடியிருப்பு வசதிகள் தொடர்பான விவகாரங்களும் அடங்கியுள்ளன. இந்த திட்டத்துக்கென கையகப்படுத்தப்பட்ட இடங்களுக்கு, சந்தை மதிப்பை விட இரண்டேகால் மடங்கு அதிகமாக பணம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதன்படி, கையகப்படுத்தப்பட்ட 1,700 ஏக்கர் நிலத்துக்கு ரூ.8,000 கோடியை அரசு வழங்கியுள்ளதாக அரசு வட்டாரங்கள் தெரிவிக்கின்றன.

திட்டம் ரத்து செய்யப்பட்டதால் நிலம் மற்றும் இழப்பீடு தொடர்பான அடுத்தகட்ட நடவடிக்கைகளை தெளிவுபடுத்தப்பட வேண்டிய கட்டாயமும் அரசுக்கு ஏற்பட்டுள்ளது. அரசியல்வாதிகள் தங்கள் சொந்த பணம் என்றால் வீணாக விடமாட்டார்கள். மக்கள் வரிப்பணம் என்று வரும்போது வீணாக்கி விட்டு பிளாஸ்ட் விடுவதா என்று பொது மக்கள் வேதனை தெரிவிக்கின்றனர்.

பரந்தூரில் இருந்து ஸ்ரீசிட்டி 88.5 கி.மீ. பரந்தூர் கைவிடப்பட்டதால் அது ஆந்திரா மாநிலத்துக்கு சாதகமாகும்.

மேலும், ஸ்ரீபெரும்புதூர் முதல் கர்நாடக மாநிலம் ஹோஸ்கோடே வரையிலான 258 கி.மீ நீள பெங்களூரு எக்ஸ்பிரஸ் சாலை தமிழ்நாட்டின் பரந்தூர் விமான நிலைய திட்டத்துடன் இணைக்கும் வகையில் உள்ளது. மாறாக ஆந்திராவில் 9 விமான நிலையங்கள் அமைக்கப்பட உள்ளன. இவற்றில் பல மாநில எல்லையில் அதாவது தமிழ்நாடு, கர்நாடகா, ஒடிசா அருகில் அமைந்துள்ளன. இதனால் தமிழ்நாடு உட்பட இந்த மாநிலங்களின் முதலீடுகளையும், பயணிகள் மூலமான வருவாயும் ஆந்திராவுக்கு செல்லும் அபாயம் உள்ளது. எனவே, பரந்தூர் திட்டத்தை கைவிடும் முதல்வர் விஜய் அரசின் முடிவு ஆந்திராவுக்கு பெரும் உற்சாகத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது என தகவல்கள் தெரிவிக்கின்றன.

நன்றி :
'தினகரன்'
27.08.2026