பரந்தூர் திட்டத்தை கைகழுவிய நிலையில்

மீனம்பாக்கம் விமான நிலையத்தை விரிவுபடுத்துவது இனி சாத்தியமா?

தொடரும் சவால்களும் யதார்த்தமும்!

வளர்ந்து வரும் மக்கள் தொகை, தொழில் முதலீடுகள் அதிகரிப்பு ஆகிய வற்றுக்கு ஏற்ப போக்குவரத்து வசதி களை மேம்படுத்துவதும் முக்கியம். இதைக் கருத்தில் கொண்டு தான். 4,700 ஏக்கரில் பரந்தூர் விமான நிலைய திட்டத்தை முந்தைய தி.மு.க. அரசு செயல்படுத்தியது. இதற்கு தேவை யான பெரும்பான்மை நிலங்கள் கைப் பற்றப்பட்டு, இழப்பீடாக ரூ.8,000 கோடி வழங்கப்பட்டு விட்டது. ஆனால், ஆட்சி மாற்றம் ஏற்பட்டு, முதல்வர் விஜய் தலை மையில் த.வெ.க. அரசு பொறுப்பேற்ற தும் பரந்தூர் விமான நிலையத் திட்டம் கைவிடப்பட்டு விட்டது.

இதனை சட்டப்பேரவையில் முதல் வர் விஜய் அதிகாரப்பூர்வமாக அறிவித்து விட்டார். இதன்மூலம் பரந்தூர் திட்டத்துக்கு நிரந்தர முற்றுப்புள்ளி வைக் கப்பட்டு விட்டது. இந்திய தொழில் கூட்ட மைப்பினர் முதல்வர் விஜயை நேரில் சந்தித்து, பரந்தூர் விமான நிலைய திட் டத்தை தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண் டும் என்று வலியுறுத்திய ஒரு சில வாரங் களிலேயே வந்த இந்த அறிவிப்பு தொழில் துறையினர் மத்தியிலும், பொதுமக்கள் மத்தியிலும் கடும் அதிர்ச்சி அலைகளை ஏற்படுத்தி விட்டது.

பரந்தூர் புதிய விமான நிலையத் திட் டம் கைவிடப்பட்டதால் தற்போதுள்ள மீனம்பாக்கம் விமான நிலையத் தையே நம்பியிருக்க வேண்டிய கட்டா யம் ஏற்பட்டுள்ளது. பரந்தூர் திட்டத் துக்கு மாற்றாக, சென்னையின் எதிர்கா லப் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், பெரு கிவரும் பயணிகளின் தேவையை ஈடு செய்யவும், மீனம்பாக்கம் விமான நிலையத்தை ஆண்டுக்கு 5.5 கோடி பயணிகளை கையாளும் வகையில் விரிவுபடுத்த தமிழ்நாடு அரசு திட்டமிட்டுள்ளதாக தொழில்துறை அமைச்சர் கீர்த்தனா அறிவித்தார்.

ஆனால், நடைமுறையில் மீனம் பாக்கம் விமான நிலையத்தை இனி மேல் முழுமையாக விரிவுபடுத்துவது சாத்தியமா என்றால், அது பெரும் கேள் விக்குறியே என தொழில்துறையின ரும், இந்த துறை சார்ந்த நிபுணர்களும் தெரிவிக்கின்றனர். கைவிடப்பட்ட இணை ஓடுதள திட்டம் (Parallel Run way) மற்றும் நகரமயமாக்கல்: சுமார் 20 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு, விமான நிலையத்தின் நெரிசலைக் குறைக்க வும், திறனை அதிகரிக்கவும் 'இணை ஓடுதளம்' அமைக்கும் திட்டத்தை இந் திய விமான நிலைய ஆணையம் (ஏஏஐ) முன்வைத்தது.

ஆனால், அப்போது ஸ்ரீபெரும்பு தூரில் 2வது விமான நிலையம் ஏற்ப டுத்த திட்டமிட்டிருந்ததால் இந்த திட்டம் கிடப்பில் போடப்பட்டது. சென்னைக்கு 2வது விமான நிலையம் அமைக்க முதலில் ஸ்ரீபெரும்புதூரில் தான் திட் டம் கொண்டுவரப்பட்டது. 1999ம் ஆண்டில் இந்த திட்டம் வகுக்கப்பட்டு, 2007ம் ஆண்டில் அங்கு 4,000 ஏக் கர் பரப்பளவில் விமான நிலையம் அமைக்க ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. ஆனால், அரசிடம் 800 ஏக்கர் மட்டுமே இருந்தது. மீதி நிலத்தை கையகப்படுத் துவதில் சிக்கல் மற்றும் நில மதிப்பு உயர்வால் பொருளாதார ரீதியாக அர சுக்குச் சாத்தியமற்றதாக மாறியது.

ஸ்ரீபெரும்புதூரை நம்பி மீனம் பாக்கம் விமான நிலையத்தை விரிவு படுத்துவது கைவிடப்பட்டு ஏறக்குறைய 20 ஆண்டுகள் ஆகி விட்டன. அதற் குள் விமான நிலையத்தை சுற்றியுள்ள கொளப்பாக்கம், மணப்பாக்கம், மற் றும் கெருகம்பாக்கம் ஆகிய பகுதிகள் அபரிமிதமான நகரமயமாக்கலைச் சந் தித்துவிட்டன. ஆயிரக்கணக்கான குடி யிருப்புகளும், அடுக்குமாடிக் கட்டடங்க ளும் இந்தப் பகுதிகளை ஆக்கிரமித்து விட்டதால், இன்று அங்கு நிலம் கைய கப்படுத்துவது என்பது சாத்தியமற்ற ஒன்றாகிவிட்டது.

மேலும், விமான நிலையத்தின் 2வது ஓடுதளத்தின் அணுகு பாதையில் உள்ள பல தடைகள் இன்றுவரை முழு மையாக அகற்றப்படவில்லை என அதி காரிகள் சுட்டிக்காட்டு கின்றனர். பெரிய விமானங்களை கையாள வசதி யில்லை: விமானங்கள் அளவை பொறுத்து கோட் இ (Code E), கோட் எஃப் (Code F) என வகைப்படுத்தப்படு கிறது. சென்னை விமான நிலையம் தற்போது 'கோட் இ' (போயிங் 777, ஏர் பஸ் 330) வகை விமானங்களைக் கையாளும் தரத்திலேயே உள்ளது.

இவற்றின் இறக்கை நீளம் 52 மீட் டர் முதல் 65 மீட்டர் வரை. இவற்றில் 200 பயணிகள் முதல் 400 பேர் வரை செல்லலாம். கோட் எஃப் வகை விமா னங்களின் இறக்கை நீளம் 65 மீட்டர் முதல் 80 மீட்டர் வரை. இவை 500க்கும் மேற்பட்ட பயணிகளை ஏற் றிச் செல்லக் கூடியவை. இந்த கோட் எஃப் வகை விமானங்களை இயக்குவ தற்குத் தேவையான முழுமையான கட்டமைப்பு இங்கு இல்லை. இது போல், அன்டோனோவ் ஏஎன்124 அல் லது போயிங் 747 800 போன்ற மிகப் பெரிய விமானங்களை தரையிறக்க நிரந்தர பயணிகள் போர்டிங் பிரிட்ஜ் வசதிகளும் இல்லை.

சென்னை விமான நிலையத்தை 'கோட் எஃப்' தரத்திற்கு உயர்த்த அரசு வலியுறுத்தினாலும், இடப்பற்றாக் குறை காரணமாக இது பயன்பாட்டுக்கு வருவது மிகவும் சவாலானது என்கின் றனர் நிபுணர்கள்.

நிலப்பரப்பு மற்றும் புவியியல் சவால்கள்:

கடந்த கால நிகழ்வுகளை வைத்துப் பார்க்கும்போது, மீனம்பாக்கத்தை விரி வுபடுத்துவதில் உள்ள இயற்கை மற் றும் புவியியல் தடைகள் அதிகம் என்றே கூறலாம்.

இந்தியாவின் பிற முக்கிய நகரங்க ளுடன் ஒப்பிடுகையில், மீனம்பாக்கம் மிகக் குறைந்த பரப்பளவிலேயே அதா வது சுமார் 1,317 ஏக்கரில் உள்ளது. மேலும், இங்குள்ள ஓடுதளங்கள் ஒன்றை ஒன்று குறுக்கிடும் (Intersect ing runways) வகையில் அமைந்துள்ள தால், ஒரே நேரத்தில் 2 ஓடுதளங்களை யும் பயன்படுத்துவது எளிதல்ல.

மேலும், இது அடையாறு ஆற்றின் வெள்ளப் படுகையில் அமைந்துள்ளது. 2015ம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பெருவெள்ளத் தின் போது ஓடுதளங்கள் மற்றும் முனை யங்களில் தண்ணீர் புகுந்து, விமான நிலையம் ஒரு வாரம் முழுமையாக முடங்கியதை மறக்க முடியாது. இதை மேலும் விரிவுபடுத்துவது என்பது இயற்கை நீர்நிலைகளை அழித்து, வெள்ள அபாயத்தை இன்னும் அதிகரிக் கும் எனவும் அஞ்சப்படுகிறது.

நெரிசல் மிகுந்த ஜிஎஸ்டி சாலை:

சென்னையின் முக்கிய நுழைவாயி லாக உள்ள ஜிஎஸ்டி சாலை, வாகனப் பெருக்கம் காரணமாக கடும் நெரிசலை சந்தித்து வருகிறது. இதனால் விமான நிலையத்துக்கு செல்லும் பலர் விமா னத்தை தவற விட்டு விடுகின்றனர். இந்த சூழ்நிலையில், விமான நிலையத்தை விரி வாக்கம் செய்தாலும் கூட பயன்பாட்டள வில் சாத்தியமற்றதாகிவிடும் என பொது மக்களும், தொழில் துறையினரும் கருத்து தெரிவிக்கின்றனர்.

கடந்த 2024-25 வெளியிடப்பட்ட புள்ளிவிவரத்தின்படி சென்னை விமான நிலையத்தில் 3.79 லட்சம் டன் சரக்குகள் கையாளப்பட்டுள்ளன. அதாவது மொத்த திறனில் இது 35 சத வீதம் மட்டுமே. எனினும், ஜிஎஸ்டி சாலை நெரிசல் மற்றும் விமான நிலை யத்தில் இடவசதி இல்லாததால் இவற்றை முழுமையாக பயன்படுத்த இயலாது என கூறப்படுகிறது.

எனவே, மீனம்பாக்கம் விமான நிலையத்தைச் சுற்றியுள்ள அபரிமித மான நகரமயமாக்கல், கொளப்பாக்கம் மற்றும் மணப்பாக்கம் பகுதிகளில் நிலத்தை கையகப்படுத்துவதில் உள்ள நடைமுறைச் சிக்கல்கள், அடையாறு ஆற்றின் வெள்ள அபாயம் மற்றும் இடப்பற்றாக்குறை ஆகியவை இதனை மேலும் விரிவுபடுத்து வதை கிட்டத்தட்ட சாத்தியமற்றதாக் குகின்றன.

தற்போதுள்ள இடத்திற்குள் சில தொழில்நுட்ப மாற்றங்க ளைச் செய்ய முடியுமே தவிர, சென்னையின் எதிர்காலப் பன் னாட்டுப் போக்குவரத்துத் தேவையை மீன ம்பாக்கத்தால் மட்டுமே முழுமை யாகப் பூர்த்தி செய்ய முடியாது. எனவே, பரந்தூர் திட்டத்தை கைவிட்டிருக்கக்கூடாது. அத் தகைய இடத்தில் ஒரு புதிய விமான நிலையத்தை உருவாக்குவதே சென்னைக்கான ஒரே நீண்டகாலத் தீர்வு என தொழில்துறையினரும் பல்வேறு துறை நிபுணர்களும் தெரிவிக்கின்றனர்.

★ மீனம்பாக்கம் விமான நிலையம் சில தகவல்கள்...

★ சென்னை விமான நிலையம் 1930ல் செயல்பட தொடங்கியது. இது தென்னிந்தியாவின் முதலாவது விமான நிலையம்.

★ பயணிகள் எண்ணிக்கை அதிக ரித்ததால் உள்ளூர் பயணிகள் விமா னங்கள் 1985 முதல் திரிசூலத்தில் இருந்து இயக்கப்பட்டன. 1989ல் சர்வ தேச விமான நிலைய முனையம் அமைக்கப்பட்டது.

★ இந்தியாவில் சென்னை விமான நிலையம் மட்டுமே நதி பாலத்தின் மீது (அடையாறு) உள்ளது.

★ இரண்டு ஓடுதளங்கள் உள்ளன. முதன்மை ஓடுதளம் 13,123 அடி (4,000 மீட்டர்). அதன் குறுக்கே செல் லும் 2வது ஓடுதளம் 12,007 அடி (3,660 மீட்டர்).

★ கட்டமைப்புக்கு இடமில்லை

நவீன சரக்கு போக்குவரத்திற்கு பிரம்மாண்டமான குளிர்பதனக் கிடங்கு கள், ஆன்லைன் வணிக நிறுவ னங்க ளின் பார்சல்களை பிரிக்கும் மையங்கள் போன்றவை தேவை. ஆனால் மீனம்பாக் கத்தைச் சுற்றி நெரிசலான ஜிஎஸ்டி சாலை அடையாறு ஆறு மற்றும் மக்கள் நெருக்கடி மிகுந்த குடியிருப்புகள் உள் ளதால், சரக்கு முனையத்தை விரிவு படுத்த ஒரு அடி நிலம் கூட இல்லை. ஒரு பெரிய சரக்கு முனையம் அமைந்தால், தினமும் ஆயிரக்கணக்கான கனரக லாரிகள் வந்து செல்ல வேண்டும்.

நகரின் மையத்தில், பரபரப்பான ஜி.எஸ்.டி சாலையில் இவ்வளவு லாரி கள் வந்து செல்வது நகரின் போக்குவரத்தை முற்றிலு மாக முடக்கி விடும். பெரிய விமான நிலையங்களுக்கு விமானங்களைப் பழுது பார்க்கும் மற்றும் பராமரிப்ப தற்கான இடமும் மீன ம்பாக் கத்தில் இல்லை என துறை நிபுணர்கள் கூறுகின்றனர். எனவே, எதிர்கால சரக்கு மற் றும் வர்த்தகத் தேவைக ளைக் கருத்தில் கொண்டால், மீனம்பாக்கத் தில் இடப்பற்றாக்குறை என்பது தீர்க்க முடியாத ஒரு மிகப்பெரிய தடை என்பதே அவர்களின் கருத்தாக உள்ளது.

★ சர்வதேச நாடுகளுக்கு நேரடி போக்குவரத்து கனவாகிவிடும்

போயிங் 747 800 போன்ற மிகப் பெரிய விமானங்களை தறையிறக்க சென்னை விமான நிலையத்தில் வசதி இல்லாததால், இந்த விமானங்கள் இயக்கப்படும் சர்வதேச நாடுகளுக்கு செல்ல பெங்களூரு கெம்பே கவுடா,மும்பை சிஎஸ்எம்டி,டெல்லி இந் திரா காந்தி விமான நிலையம், ஐதரா பாத் ராஜீவ் காந்தி விமான நிலையம் ஆகிய சர்வதேச விமான நிலைய முனையங்களுக்கு சென்றுதான்மாற வேண்டும்.

மேலும், மாறி மாறி செல்வதால் காத்திருப்பு நேரமும் பயண நேரமும் அதிகரிக்கும். இடைப்பட்ட விமான நிலையங்களில் 2 முதல் 4 மணி நேரம் வரை வீணாகக் காத்திருக்க வேண்டும். நேரடிப் பயணம் இல்லாத தால் சுற்றிச் செல்ல நேரிடும்; இதனால் 1 முதல் 2 மணி நேரப் பயண நேரம் கூடுதலாக ஆகும்.

முதல் விமானம் சற்று தாமதமானா லும் இணைப்பு விமானத்தை தவற விட்டால் 12 முதல் 24 மணி நேரம் வரை காத்திருக்க நேரிடும். இதுதவிர லக்கேஜ் மற்றும் சுங்கச்சோதனை போன்ற நடைமுறைகளாலும் தாமத மாகும். சில இடங்களில் கடைசி நேரத் தில் சென்று சேர்ந்தால் இணைப்பு விமானத்தை பிடிக்க ஓட வேண்டியி ருக்கும் என பயணிகள் கூறுகின்றனர்.

★ பெரிய விமானங்களுக்கு சிக்கல் ஏன்?

ஏ380 போன்ற (கோட் எப்) பிரம் மாண்ட விமானங்களுக்கு ஓடுதளத்தின் நீளம் 4,000 மீட்டராக இருந்தாலும், ஓடுதளத்தின் அகலம் 60 மீட்டராக இருக்க வேண்டும். சென்னை விமான நிலையம் கோட் இ தரத்திலான 45 மீட்டர் அகலத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டது. மேலும், விமானங்கள் தரையிறங்கிய பின் முனையத்திற்குச் செல்லும் வழித்த டங்களில் அந்தப் பெரிய இறக்கைகள் இடித்துக்கொள்ளாமல் திரும்புவதற்குப் போதுமான இடைவெளி சென்னையில் இல்லை என்பதே முக்கியச் சிக்கலாகும்.

★ சரக்கு போக்குவரத்துக்கு பாதிப்பு

பெரிய விமானங்களை சென்னை விமான நிலையத்தில் இருந்து இயக்க முடியாததால் பெங்களூரு போன்ற அண்டைமாநிலவிமானநிலையங்கள் மூலம் தான் அனுப்பநேரிடும்.

இதனால், பொருட்கள் அனுப்ப தாம தம், கூடுதல் செலவு ஏற்படும்.

முக்கியக் காரணம்:

சென்னை அருகே ஸ்ரீபெரும்புதூர் மற்றும் சுற்றுப்பகுதிகளில் பாக்ஸ்கான் ஐபோன் தயாரிக்கிறது. கடந்த ஆண்டு மார்ச் மட்டும் 15 லட்சம் ஐபோன்கள் அனுப்பப்பட்டுள்ளன. மின்னணு பொருட்களின் மையமாக சென்னை மாறி வருவதால், போதுமான விமான சரக்குப்போக்குவரத்து வசதி இல்லாதது நிறுவனங்களுக்கும் நுகர்வோருக்கும் பெரும் பாதிப்பை ஏற்படுத்தும்.இதனா லேயே நிறுவனங்கள் இடம் பெயரும் அபாயம் உள்ளது என்கின்றனர் தொழில் துறையினர்.

★ மெட்ரோ இணைப்பு

சென்னை விமான நிலையத்துக்கு விம்கோ நகர் , வண்ணாரப்பேட்டை போன்ற பகுதிகளில் இருந்து சென்னை விமான நிலையத்துக்கு மெட்ரோ வசதி உள்ளது. ஆலந்தூர் வழியாக நீல வழித்தடத்தில் வருவோர் அங்கு இறங்கி மாற வேண்டும். பின்னர் அங் கிருந்து நடந்தோ அல்லது பேட்டரி வாக னத்திலோ விமான முனையங்களுக்கு செல்ல வேண்டும்.

அதேநேரத்தில் பூந்தமல்லி பரந்தூர் இடையே 52.94 கி.மீக்கு 20 ரயில் நிலையங்களுடன் ரூ.15,906 கோடி யில் மெட்ரோ விரிவாக்கம் செய்யப்பட இருந்தது. இந்நிலையில் , பரந்தூர் கைவிடப்பட்டதால் பூந்தமல்லி சுங்கு வார் சத்திரம் (27.9 கி.மீ) இருங்காட் டுக்கோட்டை மற்றும் ஸ்ரீபெரும்புதூர் தொழிற்பேட்டை மண்டலங்களுக்குப் பயன்படும் என்பதால், இந்தப் பகுதி வரை மெட்ரோ அமைப்பதற்கான முக் கியத்துவம் தொடர்கிறது. சுங்குவார் சத் திரம் பரந்தூர் திட்டம் கைவிடப்படும் அபாயம் உள்ளது.

★ டெர்மினல் 5 இடர்ப்பாடுகள்

சென்னை விமான நிலையத்திற்கு சொந்தமான 2 ஓடுதளங்களுக்கும் (Runways) நடுவில் பயன்பாட்டில் இல் லாத 'வி' வடிவ இடத்தைப் பயன்படுத்தி னால், புதிய நிலம் தேவையில்லை; பல ஆயிரம் கோடி ரூபாய் மிச்சமாகும் என அரசு தரப்பில் கூறப்படுகிறது. இந்த புதிய முனையம் ஓடுதளங்களுக்கு நடு வில் தனித்தீவு போல அமையவுள் ளது. பிரதான நுழைவாயிலில் இருந்து புறப்படும் பயணிகளையும், அவர்க ளின் உடமைகளையும், அவசர உதவி வாகனங்களையும் அங்கு கொண்டு செல்வது சவாலானது.

மேலும் பயன்பாட்டில் உள்ள ஓடுத ளங்களைக் கடந்து செல்ல வேண்டி இருப்பதால், இதற்கு நிலத்தடிச் சுரங்கப் பாதை அல்லது பிரத்யேக தானியங்கி வாகன அமைப்பு அல்லது உயர்த்தப் பட்ட மேம்பாலம் அமைக்க வேண்டும். ஒரு பரபரப்பான விமான நிலையத்தின் செயல்பாடுகளை நிறுத்தாமல், இவற் றைக் கட்டுவது தொழில்நுட்ப ரீதியாக மிகவும் கடினமான காரியம் என்கின்ற னர் நிபுணர்கள்.

நன்றி :
'தினகரன்'
31.08.2026

கன்னியாகுமரி கிழக்கு மாவட்டம் – தோவாளை வடக்கு ஒன்றியம்

பூதப்பாண்டி பேரூர் தி.மு.க. நிர்வாகிகள் ஆலோசனைக் கூட்டம்!

மாவட்டச் செயலாளர் ரெ.மகேஷ் ஆலோசனைகள் வழங்கினார்!

கன்னியாகுமரி, செப். 1 -

கன்னியாகுமரி கிழக்கு மாவட்டம், தோவாளை வடக்கு ஒன்றியம், பூதப் பாண்டி பேரூர் தி.மு.க. நிர் வாகிகள் ஆலோசனைக் கூட்டமானது பூதப் பாண்டி பேரூர் செயலா ளர் பி.ஆலிவர்தாஸ் தலை மையில், தோவாளை வடக்கு ஒன்றிய செயலா ளர் மோ.பிராங்கிளின் முன்னிலையில் திட்டு விளை, காமராஜர் தெரு பகுதியில் வைத்து நடை பெற்றது.

கூட்டத்தில் மாவட்டச் செயலாளர் வழக்கறிஞர் ரெ.மகேஷ் கலந்து கொண்டு கழக வளர்ச்சி பணிகள் தொடர்பான ஆலோசனைகள் வழங்கி சிறப்புரையாற்றினார்.

கூட்டத்தில் கன்னியாகு மரி கிழக்கு மாவட்ட பொருளாளர் ஐ.கேட்சன், மாவட்ட துணைச் செய லாளர்கள் எஸ்.கரோலின் ஆலிவர்தாஸ், ஏ.ஆர்.பூத லிங்கம் பிள்ளை, பேரூர் அவைத்தலைவர் கோ.சி. சுந்தர், மாவட்ட பிரதிநிதி கள் ஏ.டேவிட் கென்னடி, எம்.முகமது அசன், ஒன்றிய பிரதிநிதிகள் கோபால், யூனூஸ் பாபு, மாவட்ட அய லக அணி துணை அமைப் பாளர் வி.என்.ராஜன், கழக நிர்வாகிகள் கிறிஸ் டோபர், எம்.அன்சார் அலி, எம்.சேக் மைதீன், எஸ்.கே. ஐயப்பன், அப்துல் ரஷீத் உட்பட ஒன்றிய, பேரூர் நிர்வாகிகள், கிளை கழக செயலாளர்கள், கழக சார்பு அணிகளின் நிர்வாகி கள், BLA2, BLC, BDA மற்றும் கழக நிர்வாகிகள் பலர் கலந்து கொண்டனர்.

கூட்டத்தில் கீழ்க்கண்ட தீர்மானங்கள் நிறை வேற்றப்பட்டது.

பூதப்பாண்டி பேரூ ராட்சிக்குட்பட்ட தெரிச னங்கோப்பு, கலுங்கடி பகு தியில் சுடுகாடு செல்லும் சாலையை சீரமைத்து சாலை வசதி செய்து தர வேண்டி மாவட்ட நிர்வா கத்தை இக்கூட்டம் கேட் டுக்கொள்கிறது.

பூதப்பாண்டி பேரூ ராட்சி பூதப்பாண்டி பகுதி யில் உள்ள பெரியகுளம் பாசி மற்றும் ஆகாய தாமரை செடிகளினால் நிரம்பி பயனற்ற நிலையில் காணப்படுகிறது. எனவே விவசாயத்திற்கு பயன்படும் வகையில் பெரியகுளம் மற் றும் பாசன கால்வாய்களை தூர் வாரி தருமாறு மாவட்ட நீர்வளத் துறை அதிகாரிகளை இக்கூட்டம் கேட்டுக்கொள்கிறது.

வருகின்ற உள்ளாட்சித் தேர்தலில் வெற்றி பெறும் வகையில் அதற்கான களப் பணிகளை இன்றே தொடங்கி செயல்படுத்து வது என தீர்மானிக்கப் பட்டது.

கடந்த தமிழ்நாடு சட்ட மன்றத் தேர்தலில் கழக வேட்பாளருக்காக உழைத்த கழக நிர்வாகி களுக்கும், மதச்சார்பற்ற முற்போக்கு கூட்டணி கட் சியினருக்கும் மற்றும் வாக் களித்த அனைத்து வாக் காள பெருமக்களுக்கும் மாவட்ட தி.மு.கழகம் மற் றும் பூதப்பாண்டி பேரூர் தி.மு.க. சார்பாக நன்றி தெரிவிக்கப்பட்டது.

திராவிட இயக்க தீரர்கள் நினைவு நாள்

கோவை மு.மா.சண்முகசுந்தரம்

செப்டம்பர் 1 (2018)

திராவிட இயக்கத்தைத் தொடர்ந்து, கழகம் துவங்கியதும் அதில் தன்னை இணைத்துக் கொண்டவர்.

கோவை பகுதியில் கழக முன்னோடிகளின் பெயரில் பல்வேறு மன்றம் – படிப்பகங்களை நிறுவிய இவர், இராமநாதபுரம் பகுதியில் 'கலைஞர் தமிழ் மன்றம்' தொடங்கி, அதில் திருக்குறள் வகுப்பும், திருக்குறள் மாநாடும் நடத்தி வந்தவர்.

ஒன்றுபட்ட கோவை மாவட்ட அவைத் தலைவராக பொறுப்பு வகித்தவர்.

இந்தி எதிர்ப்பு போராட்டம், விலைவாசி உயர்வு எதிர்ப்பு போராட்டம் உள்ளிட்ட கழகம் அறிவித்த அனைத்து போராட்டங்களிலும் கலந்து கொண்டு சிறை சென்றவர்.

**தலைமைக் கழகம்
தி.மு.க.**