

**மாண்புமிகு தமிழ்நாடு முதலமைச்சர் செல்வி ஜெ ஜெயலலிதா
அவர்களின் அறிக்கை - 2.7.2015**

கோயம்பேடு முதல் ஆலந்தூர் வரையிலான 10.15 கி.மீ உயர்த்தப்பட்ட வழித்தடத்தில் சென்னை மெட்ரோ இரயிலின் பயணிகள் சேவையையும், கோயம்பேடு பணிமனை மற்றும் 7 மெட்ரோ இரயில் நிலையங்களையும் நான் 29.6.2015 அன்று துவக்கி வைத்தேன்.

கடந்த மைனாரிட்டி திமுக ஆட்சியின் போது, 2007 முதல் 2011 வரையிலான நான்காண்டுகளில் சென்னை மெட்ரோ இரயிலின் 3 சதவீதப் பணிகளே முடிவற்று இருந்த நிலையில், கடந்த நான்காண்டுகளில் எனது தலைமையிலான அரசு 73 சதவீதப் பணிகளை முடித்தது. இதன் காரணமாகத் தான் கோயம்பேடு முதல் ஆலந்தூர் வரையிலான சென்னை மெட்ரோ இரயிலின் முதற் கட்ட பயணிகள் சேவையை துவக்க முடிந்தது. இது போலவே, அடுத்த கட்டமாக விமான நிலையம் முதல் சின்னமலை மற்றும் ஆலந்தூர் முதல் புனித தோமையர் மலை வரையிலான சேவை அடுத்த ஆண்டு மார்ச்சு மாதமும்; கோயம்பேடு முதல் நேரு பூங்கா வரையிலான சேவை அடுத்த ஆண்டு ஜூன் மாதமும்; மீதமுள்ள ஏனைய வழித்தடங்கள் 2016ஆம் ஆண்டு இறுதிக்குள் துவக்கக் கூடிய நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. எனது தலைமையிலான அ.இ.அ.தி.மு.க அரசால் பணிகள் விரைந்து முடிக்கப்பட்டதன் காரணமாக, சென்னை மாநகரத்தில் மெட்ரோ இரயில் வசதி ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது என்பதை சென்னை நகர மக்கள் நன்கு அறிந்துள்ளனர். எனவே தான், மெட்ரோ இரயில் சேவையை விரைந்து வழங்கியமைக்கு எனக்கும், எனது அரசுக்கும், சென்னை நகர மக்கள் பாராட்டு தெரிவித்துள்ளனர்.

இதைக் கண்டு பொறுத்துக் கொள்ள இயலாத தி.மு.க தலைவர் திரு கருணாநிதியும், தி.மு.க.வின் பொருளாளர் திரு மு.க.ஸ்டாலினும் இந்த சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டமே முந்தைய மைனாரிட்டி தி.மு.க அரசால் உருவாக்கப்பட்ட திட்டம் என்றும், இந்த திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதில் எனது தலைமையிலான அ.இ.அ.தி.மு.க அரசு கால தாமதம் ஏற்படுத்தியது என்றும் பொய்யான தகவல்களை தெரிவித்துள்ளனர்.

திரு ஸ்டாலின் தனது முகநூல் பதிவில் சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டம் குறித்து தெரிவித்த பதிவுகள் ஊடகங்களில் வெளியாகி உள்ளன. திரு கருணாநிதி, 30.6.2015 அன்று வெளியிட்டு உள்ள அறிக்கையிலும், இந்த திட்டம் தாமதப்படுத்தப்பட்டது என்றும், கட்டணம் அதிகமாக நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது என்றும் குற்றம் சாட்டியுள்ளார்.

தமிழக மக்களை குழப்பி அதன் மூலம் அரசியல் ஆதாயம் தேடும் வகையில் தவறான தகவல்களை தொடர்ந்து தி.மு.க தலைவர் திரு கருணாநிதி, தி.மு.க பொருளாளர் திரு ஸ்டாலின் ஆகியோர் தெரிவித்து வருவதால், சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டம் பற்றிய பல்வேறு உண்மைகளை தெரிவிப்பது எனது கடமை என கருதுகிறேன்.

சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டத்திற்கான சாத்தியக்கூறு ஆய்வு 2003-ஆம் ஆண்டு மேற்கொள்ளப்பட்டு, இந்த ஆய்வின் அடிப்படையில் தான், வண்ணாரப்பேட்டை - சென்னை விமான நிலையம் வரையிலான 23 கிலோ மீட்டர் தூர வழித்தடம் மற்றும்

சென்ட்ரல் ரயில் நிலையம் – பரங்கிமலை வரையிலான 22 கிலோ மீட்டர் தூர வழித்தடம் என இரு வழித்தடங்கள் தெரிந்தெடுக்கப்பட்டு அவற்றிற்கான பணிகள் தற்போது நடைபெற்று வருகின்றன. இது தான் வரலாறு. இதிலிருந்தே, சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டத்திற்கு வித்திட்டது அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு தான் என்பதை அறிவார்ந்த தமிழக மக்கள் எளிதில் புரிந்து கொள்வார்கள்.

மெட்ரோ இரயில் என்பது தரைக்கு அடியில் செயல்படுத்தப்படும் ஒரு திட்டமாகவே உலகெங்கும் உள்ளது. சென்னையில் பல இடங்களில் தெருக்கள் குறுகலாகவும், வீடுகள் நெருக்கமாகவும் உள்ளதாலும்; பல இடங்களில் பழைமை வாய்ந்த வீடுகள் உள்ளதாலும்; தரைமட்டத்திற்கு கீழ் சுரங்கப்பணிகள் மேற்கொள்வது கடினமானதாகவும், காலதாமதம் ஏற்படுவதாகவும் அமையும் என்பதால், மெட்ரோ இரயிலுக்கு பதில் 'மோனோ' இரயில் விரைந்து முடிக்க இயலும் என்பதாலும் தான், சென்னையில் மெட்ரோ இரயில் அமைப்பதற்கான திட்ட அறிக்கையை தயாரிக்க மெட்ரோ ரயில் நிறுவனத்திற்கு 2004-ஆம் ஆண்டு எனது தலைமையிலான அரசு உத்தரவு வழங்கியிருந்தாலும், விரைந்து செயல்படுத்தக் கூடிய தரைக்கு மேல் மட்டத்தில் நிறுவப்படும் 'மோனோ' இரயிலே சிறந்ததாக இருக்கும் என 2005 ஆம் ஆண்டு எனது அரசால் முடிவெடுக்கப்பட்டது. இதையே உறுதி செய்யும் வகையிலே தான், 2007 ஆம் ஆண்டு தி.மு.க. ஆட்சியின் போது, திட்ட அறிக்கையை தயாரித்த டெல்லி மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம், அனைத்து வழித்தடங்களும் தரைக்கு மேல் மட்டத்தில் இருத்தல் வேண்டும் என குறிப்பிட்டிருந்தது. எனினும், பல்வேறு காரணங்களினால் மெட்ரோ இரயில் திட்டத்தின் சுமார் 53 சதவீத பகுதி தரைக்கு அடியிலும்; 47 சதவீத பகுதி தரை மட்டத்திலும், உயர் மட்டத்திலும் தற்போது செயல்படுத்தப்படுகிறது. மெட்ரோ இரயில் திட்டத்தினை விரைந்து செயல்படுத்தும் அதே வேளையில், மெட்ரோ இரயில் செயல்படுத்த இயலாத பகுதிகளில் மோனோ இரயில் திட்டத்தினை செயல்படுத்த நாங்கள் முடிவெடுத்து, அதற்கான பணிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டம் என்பது முந்தைய மைனாரிட்டி திமுக ஆட்சியில் வடிவமைக்கப்பட்ட திட்டம் என்பதும், திமுக ஆட்சியில் இந்த திட்டம் விரைந்து செயல்படுத்தப்பட்டது என்பதும் வடிகட்டிய பொய்கள் தான். நான் ஏற்கெனவே தெரிவித்தப்படி, இத்திட்டத்திற்கு வித்திட்டதே எனது தலைமையிலான முந்தைய அரசு தான். திட்ட வடிவமைப்பிற்கு நாங்கள் தெரிந்தெடுத்த ஆலோசகரான டெல்லி மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம் தான் இந்தத் திட்டத்தையும் வடிவமைத்தது.

2006 ஆம் ஆண்டு தமிழகத்தில் ஆட்சி மாற்றம் ஏற்பட்டு, மைனாரிட்டி திமுக ஆட்சி அமைக்கப்பட்டதும், 24.6.2006 அன்று சட்டப்பேரவையில் தமிழக ஆளுநர் ஆற்றிய உரையிலேயே, சென்னை மாநகருக்கு மெட்ரோ இரயில் திட்டம் செயல்படுத்தப்படும் என்ற அறிவிப்பு வெளியிடப்பட்டது. பின்னர் 30.6.2006 அன்று நடைபெற்ற அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் மெட்ரோ இரயில் மூலம் அதிக பயணிகளை ஏற்றிச் செல்ல முடியும் என்பதால் மோனோ இரயில் திட்டம் கைவிடப்பட்டு, மெட்ரோ இரயில் திட்டம் நிறைவேற்ற முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளதாக தெரிவிக்கப்பட்டது. 2007 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் டெல்லி மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம் விரிவான வரைவு திட்ட அறிக்கையை சமர்ப்பித்தது. அதன் பின்னர், இதற்கான ஒப்புதல் 7.11.2007 அன்று தான் முந்தைய மைனாரிட்டி திமுக அரசால் வழங்கப்பட்டது. முந்தைய மத்திய காங்கிரஸ் கூட்டணி அரசின் மக்கள் விரோத கொள்கைகளுக்கெல்லாம் ஆதரவு அளித்து, அந்தக் கூட்டணி

அரசுக்கு முட்டுக் கொடுத்து காப்பாற்றி வந்த திமுகவால், இத்திட்டத்திற்கான மத்திய அரசின் ஒப்புதலை 2009-ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் தான் பெற முடிந்தது.

மேலும், மத்திய அரசு, மாநில அரசு மற்றும் மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம் ஆகியவற்றிற்கு இடையேயான புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம் முந்தைய மைனாரிட்டி திமுக ஆட்சியின் இறுதி கட்டத்தில் தான், அதாவது 15.2.2011 அன்று தான் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இந்த திட்டத்திற்கு மத்திய அரசு விடுவிக்க வேண்டிய தொகையைக் கூட உரிய காலத்தில் முந்தைய மைனாரிட்டி திமுக அரசால் பெற இயலவில்லை.

26.8.2010 அன்று மாநிலங்களவையில் எழுப்பப்பட்ட கேள்வி ஒன்றுக்கு பதில் அளித்துப் பேசிய மத்திய நகர்ப்புற வளர்ச்சி துறை இணை அமைச்சர் திரு.சௌகத் ராய், 'தமிழக அரசு சென்னை மெட்ரோ ரயில் தொடர்பாக புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திடவில்லை என்றும், அதனால் 2010-11ஆம் ஆண்டுக்கு மத்திய அரசால் 652 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்தும் அந்த நிதி விடுவிக்கப்படவில்லை' என்றும் தெரிவித்துள்ளார். மத்திய அரசிடமிருந்து உரிய காலத்தில் மத்திய அரசின் பங்கை திமுக அரசு பெறாத காரணத்தால், பல கோடி ரூபாய் இழப்பு தமிழக அரசுக்கு ஏற்பட்டுள்ளது.

14,600 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டிலான இந்த சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டத்திற்காக, 2006 முதல் 2011 வரையிலான முந்தைய மைனாரிட்டி தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் செலவிடப்பட்ட தொகை வெறும் 1,143 கோடி ரூபாய் மட்டுமே. ஆனால், 2011 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் நான் மீண்டும் முதலமைச்சராக பொறுப்பேற்றது முதல் இன்று வரை, இந்தத் திட்டத்திற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை 9,229 கோடி ரூபாய் ஆகும். இதுவரை முடிந்துள்ள 76 விழுக்காடு பணிகளில், முந்தைய மைனாரிட்டி தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் வெறும் 3 விழுக்காடு பணிகள் மட்டுமே நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளன. ஆனால், எனது ஆட்சிக் காலத்தில் தான் 73 விழுக்காடு பணிகள் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளன. இந்தத் திட்டத்திற்கான நிதி ஒதுக்கீட்டினை ஒவ்வொரு ஆண்டும் முழுமையாக ஒதுக்கி, அதன் பணிகள் குறித்த காலத்தில் முடிந்திட தேவையான அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் எனது தலைமையிலான அரசு எடுத்து வருகிறது.

சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டத்திற்கு ஜப்பான் பன்னாட்டு கூட்டுறவு முகமை (JICA) 59 சதவீதம் அளவிற்கு கடன் வழங்குகிறது. இந்தக் கடனையும் பெற தான் ஜப்பானுக்கு சென்று ஜப்பான் பன்னாட்டு கூட்டுறவு முகமையுடன் பேச்சு வார்த்தை நடத்தி ஒப்புதலை பெற்றதாக மற்றொரு புள்ளி மூட்டையை அவிழ்த்து விட்டிருக்கிறார் திரு ஸ்டாலின். திரு ஸ்டாலின் ஜப்பான் சென்றது 6.2.2008 அன்று தான். ஆனால் 23.4.2007 அன்றே சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டத்தை JICAவிற்கான கடன் பட்டியலில் சேர்ப்பதற்கு மத்திய அரசு ஒப்பதல் அளித்துள்ளது. மேலும், 23.5.2007 நாளிட்ட கடிதத்தின்படி, 2007-2009 ஆண்டுகளுக்கான JICA சுழல் திட்டத்தில் சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டம் சேர்க்கப்பட்டு விட்டது. இதன் அடிப்படையில் JICA நிறுவனம் ஜூன் 2008ல் கடன் வழங்குவதற்கு ஒப்புக் கொண்டது.

முந்தைய மைனாரிட்டி திமுக ஆட்சி முடிவறும் தருவாயில், 15.2.2011 அன்று கையெழுத்திடப்பட்ட புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம் தமிழகத்திற்கும், தமிழக மக்களின் நலனுக்கும் எதிரான ஒருதலை பட்சமான ஒரு புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம் ஆகும். அந்த ஒப்பந்தத்தில் சென்னை மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம் மாநில அரசுக்கு செலுத்த வேண்டிய

வரிகள் அனைத்தையும் தள்ளுபடி செய்ய வேண்டும் என குறிப்பிட்டுள்ள போதும், மத்திய அரசின் வரிகள் அனைத்தும் செலுத்தப்பட வேண்டும் என சொல்லப்பட்டுள்ளது.

மேலும், திட்டம் செயல்படுத்தப்பட வேண்டிய காலத்திற்குள் செயல்படுத்த இயலாமல் அதன் காரணமாக திட்டச் செலவு அதிகரித்தால், அந்தக் கூடுதல் செலவு மொத்தத்தையும் மாநில அரசே ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்றும்; விலை உயர்வு, அந்நிய செலாவணி மதிப்பு மாறுபாடு, வரிவிதிப்பு மாற்றங்கள் மற்றும் விலை ஏற்றம் ஆகியவற்றினால், இந்த திட்டத்தின் செலவினம் அதிகரிக்குமேயானால், அதனை மத்திய மாநில அரசுகள் சம அளவில் ஈடு செய்யும் எனவும் அந்த ஒப்பந்தத்தில் உள்ளது.

முந்தைய காங்கிரஸ் கூட்டணி அரசின் தவறான பொருளாதாரக் கொள்கையின் காரணமாக ஏற்பட்ட பணவீக்கம், இந்திய ரூபாயின் மதிப்பு வீழ்ச்சி, விலை உயர்வு மற்றும் முந்தைய மைனாரிட்டி திமுக ஆட்சியால் ஏற்படுத்தப்பட்ட காலதாமதம் ஆகிய காரணங்களால், சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டத்தின் தற்போதைய உத்தேச மதிப்பு, 20,000 கோடி ரூபாயாகும். எனவே, இந்த திட்டத்திற்கு தமிழக அரசு மேலும் பல ஆயிரம் கோடி ரூபாயை கூடுதலாக வழங்க வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுள்ளது.

அந்த புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தின்படி, ரொக்க இழப்பு மற்றும் திட்ட செயலாக்க காலத்தில் ஏற்படும் மூலதனச் செலவினம் ஆகியவற்றை மாநில அரசே ஏற்க வேண்டும் என்றும்; திட்டம் செயல்பாட்டுக்கு வந்த இரண்டாவது ஆண்டிலிருந்து, கூடுதலாக வாங்கப்பட வேண்டிய இரயில் பெட்டிகளை சென்னை மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம் வாங்க இயலவில்லை எனில், அதற்கான செலவை மாநில அரசே ஏற்க வேண்டும் என்றும்; சென்னை மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம் ஜப்பான் பன்னாட்டு கூட்டுறவு முகமையின் கடனை திருப்பி செலுத்த இயலவில்லை எனில், அதனை மாநில அரசே திருப்பி செலுத்த வேண்டும் என்றும் உள்ளது.

மேலும், மெட்ரோ இரயிலுக்கு மட்டுமல்லாமல், அதோடு போட்டியாக இருக்கக் கூடிய இதர போக்குவரத்துக்கும் காலமுறைப்படி கட்டணங்களை மாற்றியமைக்க ஒரு சட்டப்படியான ஏற்பாடு செய்யப்பட வேண்டும் என்ற ஷரத்தும் அதில் உள்ளது.

அதாவது, மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களால் வழங்கப்படும் போக்குவரத்து சேவையான மாநகர பேருந்துகளுக்கான கட்டணங்களும், இந்த அமைப்பால் மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டும் என, எவராலும் ஏற்றுக் கொள்ள இயலாத ஒரு ஷரத்துக்கு மைனாரிட்டி திமுக அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. அதாவது, அரசு பேருந்துகளின் கட்டணங்களை இந்த தன்னாட்சி அமைப்பே இனி மேல் முடிவு செய்யும்.

நகர்ப்புற போக்குவரத்து நிதியம் என ஒரு நிதியத்தினை ஏற்படுத்தி, தனியே வரிவிதிப்புகள் மூலம் அதற்கு நிதி வழங்கப்பட வேண்டும் என்றும்; அந்த நிதியைக் கொண்டே மெட்ரோ இரயில் மற்றும் இதர போக்குவரத்தின் சொத்துகள் புதுப்பிக்க வேண்டும் என்ற நிபந்தனை புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நிபந்தனையையும் ஏற்றுக் கொண்டுள்ளார் திரு கருணாநிதி.

இவ்வாறெல்லாம் மாநில சுயாட்சிக்கு எதிராகவும், தமிழக மக்களுக்கு எதிராகவும் உள்ள ஒரு புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தில் ஏன் கையெழுத்திட்டார் என்பதை, திரு கருணாநிதி விளக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஒரு திட்டம் எனது ஆட்சியில் நிறைவேறப் போகிறது என்றால், அந்தத் திட்டம் நிறைவேறுவதற்கு, தான் தான் காரணம் என்ற தோற்றத்தை உருவாக்கும் வகையில், உடனே அந்தப் பகுதிக்குச் சென்று ஆர்ப்பாட்டம் நடத்துவதையும், பத்திரிகைகளுக்கு பேட்டி அளிப்பதையும் வாடிக்கையாக கொண்டு இருக்கிறார் திரு. ஸ்டாலின். ஒகேனக்கல் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தை நான் திறந்து வைக்க இருக்கிறேன் என்பதை அறிந்த திரு ஸ்டாலின், அந்தத் திட்டத்தை எனது தலைமையிலான அரசு கிடப்பில் போட்டுவிட்டது என்று கிருஷ்ணகிரியில் பத்திரிகையாளர்களுக்கு பேட்டி அளித்தார். ஆனால், திரு ஸ்டாலின் பேட்டி அளித்த இரண்டு மாதங்களில், ஒகேனக்கல் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் என்னால் நாட்டு மக்களுக்கு அர்ப்பணிக்கப்பட்டது. இதே போன்று, தற்போது வேலூர் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் முடியும் தருவாயில் உள்ளது. இதற்கான சோதனை ஒட்டம் கடந்த ஏப்ரல் மாதம் முதல் நடைபெற்று வருகிறது. சோதனை ஒட்டம் நடக்க உள்ளதை தெரிந்து கொண்ட திரு ஸ்டாலின், கடந்த ஏப்ரல் மாதம் தி.மு.க. சார்பில் வேலூரில் ஓர் ஆர்ப்பாட்டத்திற்கு ஏற்பாடு செய்யச் சொல்லி, அந்த ஆர்ப்பாட்டத்திலே கலந்து கொண்டு, 25 விழுக்காடு பணிகள் தான் முடிவுற்றுள்ளன என்று ஒரு கட்டுக்கதையை கட்டவிழ்த்து விட்டார்.

அதே அடிப்படையில் தான், சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டம் முடியும் தருவாயில் உள்ளது என்பதையும், மெட்ரோ இரயிலை இயக்குவதற்கு தேவையான சட்டப்பூர்வ பாதுகாப்பு அனுமதி வழங்குவது தொடர்பான பாதுகாப்புச் சோதனைகள் நடைபெற்று வருகின்றன என்பதையும் தெரிந்து கொண்ட திரு ஸ்டாலின், கடந்த மார்ச் 10-ந் தேதி திமுக சார்பில் நடைபெற்ற ஒரு பொதுக் கூட்டத்தில், “மெட்ரோ இரயிலை உடனே இந்த அரசு தொடங்கி வைக்க வேண்டும். இல்லாவிட்டால், சென்னையில் உள்ள நான்கு மாவட்ட திமுக சார்பில் மிகப் பெரிய போராட்டத்தை நடத்துவோம். எங்கள் போராட்டத்திற்கு அனுமதி தராவிட்டால், சிறையும் நிரப்பத் தயாராக இருக்கிறோம்” என்று வாய் சவடால் விட்டார். இந்த வாய் சவடாலோடு நிறுத்தியிருந்தால் பரவாயில்லை. இன்னும் ஒரு படி மேலே சென்று 19.3.2015 அன்று, தலைமைச் செயலாளர் அவர்களுக்கும்; திட்டம், வளர்ச்சி மற்றும் சிறப்பு முயற்சிகள் துறை செயலாளருக்கும் ஒரு கடிதத்தை எழுதினார் திரு ஸ்டாலின். அதில் இந்த திட்டம் 2012 ஆம் ஆண்டே முடிக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும் என்றும்; ஆனால், தற்போதைய அஇஅதிமுக அரசு அதனை நிறுத்தி விட்டது என்றும் தெரிவித்ததோடு; கோயம்பேடு ஆலந்தூர் இடையில் வணிக ரீதியான மெட்ரோ இரயில் போக்குவரத்துக்கு உடன் அனுமதி வழங்கப்பட வேண்டும் என்றும்; அவ்வாறு வழங்கப்படவில்லையெனில், சட்டப்படியான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்றும், மிரட்டும் தொனியில் ஒரு கடிதத்தை அனுப்பியிருந்தார். பிறர் சொல்வது சரிதானா என்பதை தெரிந்து கொள்ளாமலேயே கருத்துகள் தெரிவிப்பதும், அறிக்கைகள் வெளியிடுவதும், திரு கருணாநிதிக்கும், திரு ஸ்டாலினுக்கும் கை வந்த கலை தான். அதனால் தான் மெட்ரோ இரயில் திட்டம், 2014ல் முடித்திருக்க வேண்டும் என்று, 10.3.2015 அன்று ஒரு பொதுக் கூட்டத்தில் பேசியவர், இந்தக் கடிதத்தில் 2012-ஆம் ஆண்டே முடிக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும் என்று தெரிவித்துள்ளார். திரு ஸ்டாலினின் கடிதத்திற்கு திட்டம், வளர்ச்சி மற்றும் சிறப்பு முயற்சிகள் துறையின் அரசு செயலாளர், 15.4.2015 அன்று பதில் கடிதம் அனுப்பியுள்ளார். அந்தக் கடிதத்தில், சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டங்களின் விவரத்தை தெரியப்படுத்தி, மத்திய அரசின் ஒப்புதல் மற்றும் புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தப் படியே 31.12.2015 அன்று தான் இந்த திட்டம் முடிப்பதற்கான வரையறை என்றும், 2012 ஆம் ஆண்டே முடிக்கப்பட்டு இருக்க வேண்டும்

என்று திரு ஸ்டாலின் கூறியது தவறு என்றும் சுட்டிக் காட்டியுள்ளார். மேலும், ஆண்டு வாரியாக இத்திட்டத்திற்கு செலவழிக்கப்பட்ட தொகையும், பணிகளின் முன்னேற்றம் பற்றியும் குறிப்பிட்டுள்ளார். அதில், 2007-08 முதல் 2010-11 வரையிலான காலத்தில், 1,143 கோடி ரூபாய் மட்டுமே செலவிடப்பட்டுள்ளது என்பதையும்; 2011-12 முதல் 2014-2015 வரை 9,229 கோடி ரூபாய் செலவிடப்பட்டுள்ளது என்பதையும்; மே 2011 வரை 3 சதவீதமாக இருந்த பணி முன்னேற்றம், தற்போது 76 சதவீதமாக உயர்ந்துள்ளது என்பதையும் சுட்டிக் காட்டியுள்ளார். மேலும், சென்னை மெட்ரோ இரயில் இயக்கப்படுவதற்கான மெட்ரோ இரயில் பாதுகாப்பு ஆணையர் ஒப்புதல் இன்னமும் பெறப்படவில்லை என்றும், அது கிடைக்கப்பெற்ற பின்னரே மெட்ரோ இரயில் இயக்குவதற்கான அனுமதியை மத்திய அரசிடம் கேட்டுப் பெற இயலும் என்றும் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டுள்ளார். அத்துடன், திரு ஸ்டாலின் தனது கடிதத்தில் தெரிவித்த குற்றச்சாட்டுகளை திரும்பப் பெற வேண்டும் எனவும்; உண்மை நிலையை தனது கடிதத்தில் தெரிவித்ததற்கு பின்னரும், வழக்கு தொடரும் நடவடிக்கையை மேற்கொண்டால், அதனால் திரு ஸ்டாலினுக்கு ஏற்படும் இடர்பாடுகளுக்கு அவரே பொறுப்பு எனவும் அந்தக் கடிதத்தில் அரசு செயலாளர் தெரிவித்துள்ளார்.

மெட்ரோ இரயில் திட்டம் பற்றி முந்தைய மைனாரிட்டி திமுக ஆட்சியில் பணிகள் எவ்வாறு செயல்படுத்தப்படவில்லை என்பதையும், எனது தலைமையிலான அஇஅதிமுக அரசு தான் முழுவிச்சுடன் இந்த திட்டத்தினை செயல்படுத்தியது என்பதையும், மெட்ரோ ரெயில் பாதுகாப்பு ஆணையத்தின் அனுமதி பெறப்படாமல் மெட்ரோ இரயிலை வணிக ரீதியாக இயக்க இயலாது என்பதையும், அதன் பின்னர் தெரிந்து கொண்ட திரு ஸ்டாலின், மெட்ரோ இரயில் திட்டம் பற்றி பேசுவதையே நிறுத்திக் கொண்டதோடு, சட்ட நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்ற வாய் சவடாலுக்கும் முற்றுப்புள்ளி வைத்து விட்டார்.

ஆனால், 30.6.2015 அன்று வெளியிட்ட அறிக்கையில் திரு மு.கருணாநிதி, மெட்ரோ இரயில் தொடங்குவதை தள்ளிக் கொண்டே போனால், மிகப் பெரிய போராட்டம் நடத்தப்படும் என திரு ஸ்டாலின் அறிவிப்பு செய்ததற்குப் பிறகு, வேறு வழியில்லாமல் இந்த திட்டம் தற்போது தொடங்கப்பட்டுள்ளதாக தெரிவித்துள்ளார். திரு ஸ்டாலினுக்கு அரசு செயலாளர் அனுப்பிய கடிதத்தை திரு ஸ்டாலினிடம் இருந்து வாங்கிப் படித்து, உண்மை நிலையை திரு கருணாநிதி தெரிந்து கொள்ள வேண்டும் என கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு கருணாநிதி தனது அறிக்கையில் “மரியாதைக்காக கூட மத்திய அரசின் அமைச்சர்கள் யாரையும் இந்த தொடக்க விழாவுிற்கு அழைத்ததாகத் தெரியவில்லை” என்று கூறியுள்ளார். இது போன்ற ஒரு கருத்தை தெரிவித்த தமிழ்நாடு பாரதிய ஜனதா கட்சியின் தலைவர் டாக்டர் தமிழிசை சௌந்தரராஜன் அவர்களுக்கு மாண்புமிகு தொழில்துறை அமைச்சர் திரு தங்கமணி அவர்கள், இது தொடர்பாக பதில் அளித்துள்ளார். அதில் மத்திய நகர்ப்புற வளர்ச்சி அமைச்சர் திரு வெங்கையா நாயுடு இந்த விழாவுிற்கு அழைக்கப்பட்டார் என்பதையும், அவர் வெளிநாடு செல்வதால் பங்கேற்க இயலவில்லை என்பதையும் தெளிவாக சுட்டிக் காட்டியுள்ளார்.

டெல்லி மெட்ரோ இரயில் கட்டணத்தை விட, சென்னை மெட்ரோ இரயில் கட்டணம் 250 சதவீத அளவு அதிகம் என்றும், தமிழக அரசும் மெட்ரோ நிறுவனமும் இணைந்து, மக்களின் செலவிடும் சக்தியை அறிந்து, மெட்ரோ இரயில் கட்டணங்களை குறைத்து அறிவித்திட வேண்டும் என்றும் உபதேசம் வழங்கியுள்ளார் திரு கருணாநிதி. சென்னை மெட்ரோ இரயில் கட்டணங்களை நிர்ணயிப்பது தமிழக அரசு அல்ல. இதனை நிர்ணயிப்பது சென்னை மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம் தான். முதன் முறை அந்த நிறுவனம் தான்

கட்டணத்தை நிர்ணயிக்க வேண்டும் என்றும்; முதல் முறைக்கு பின்னர் கட்டணங்களை நிர்ணயிக்கும் அதிகாரம், சட்டப்படியாக ஏற்பாடு செய்யப்படும் ஒரு அமைப்பிடம் இருக்க வேண்டும் என்றும், புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தில் தமிழக அரசு கையெழுத்திட ஒப்புதல் அளித்தவரே திரு கருணாநிதி தான். சென்னை மெட்ரோ இரயில் கட்டண விகிதம், மும்பை மெட்ரோ இரயில் கட்டண விகிதத்தைப் போன்றே அமைந்துள்ளது. டெல்லி மெட்ரோ இரயில் நிறுவனமும் தனது கட்டணத்தை விரைவில் உயர்த்த உத்தேசித்துள்ளது என்பதையும் திரு கருணாநிதிக்கு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவ்வாறு உயர்த்தப்பட உள்ள அந்த கட்டணமும் சென்னை மெட்ரோ இரயில் நிறுவனத்தின் கட்டணத்தை ஒட்டியே இருக்கும். செலவுகளுக்கு ஏற்ப கட்டணம் மாற்றி அமைக்கப்படுவதை ஒரு தன்னிச்சையான அமைப்பு நிர்ணயம் செய்திட வேண்டும் என்பதோடு; அந்த அமைப்பே மாநகராப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளுக்கும் கட்டண நிர்ணயம் செய்ய வேண்டும் என்ற ஷரத்து அடங்கிய புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்திற்கு ஒப்புதல் வழங்கிய திரு கருணாநிதிக்கு, மெட்ரோ இரயில் கட்டணங்களை பற்றி பேசுவதற்கு எந்தவித அருகதையும் இல்லை.

அரசியல் ஆதாயம் தேடும் வகையிலும், வெற்று விளம்பரத்திற்காகவும் 1.7.2015 அன்று சென்னை மெட்ரோ இரயிலில் பயணம் செய்த திரு ஸ்டாலின், அந்த இரயிலில் பயணம் செய்த பயணி ஒருவரை கன்னத்தில் அறைந்துள்ளார். இந்த செய்தியும், காட்சியும் ஊடகங்களில் வெளியாகியுள்ளன. இது வன்மையாகக் கண்டிக்கத் தக்கதாகும். இது போன்று அநாகரிகமாக நடந்துகொள்வது சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கு அழகல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொது இடங்களில் எல்லோருக்கும் சம அளவு உரிமை உள்ளது என்பதையும், யாரும் யாருக்கும் தாழ்ந்தவர் அல்ல என்பதையும் உணர்ந்து, சட்டமன்ற உறுப்பினரின் கண்ணியத்தை திரு ஸ்டாலின் இனியாவது காப்பாற்ற வேண்டும் எனக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மெட்ரோ இரயில் திட்டத்தை செயல்படுத்துவதில் உரிய அக்கறை செலுத்தாமல், நான்காண்டுகளில் 3 சதவீதப் பணிகளே முடித்த முந்தைய மைனாரிட்டி திமுக அரசின் முதலமைச்சர் திரு கருணாநிதியும், அப்போதைய துணை முதலமைச்சர் திரு ஸ்டாலினும், தற்போது முதல் கட்டப் பணிகள் நிறைவடைந்து பயணிகள் சேவை துவக்கப்பட்டுள்ள இந்த புகழுக்கு, எந்த விதத்திலும் சொந்தம் கொண்டாட முடியாது, அரசியல் ஆதாயமும் தேட முடியாது என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஜெ ஜெயலலிதா
தமிழ்நாடு முதலமைச்சர்

வெளியீடு: இயக்குநர், செய்தி மக்கள் தொடர்புத் துறை, சென்னை-9