



## சென்னை மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம்

பத்திரிக்கைச் செய்தி

28-01-2009

### சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டத்திற்கு மத்திய அரசு ஒப்புதல்

பொருளாதார விவகாரங்களுக்கான மத்திய அமைச்சரவைக் குழு 28.1.2009 அன்று நடைபெற்ற கூட்டத்தில் சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. நீண்ட காலமாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட இத்திட்டம், விரைவான, நம்பத்தக்க, வசதியான திறன்மிக்க, நவீன மற்றும் சிக்கனமான பொது போக்குவரத்து அமைப்பாகவும், பெருகிவரும் போக்குவரத்து தேவைகளுக்கு ஒரு நீண்ட காலத் தீர்வாகவும் அமையும்.

சென்னையில், மெட்ரோ இரயில் திட்டத்தைச் செயல்படுத்த தமிழக அமைச்சரவை ஜூன் 2006ல் முடிவெடுத்தது. இத்திட்டம் குறித்து ஒரு விரிவான திட்ட அறிக்கையினை தயாரிக்க அரசு ஆணையிட்டதைத் தொடர்ந்து, இப்பணி டெல்லி மெட்ரோ இரயில் கழகத்திடம் அளிக்கப்பட்டது. இத்திட்டம், முதலமைச்சர் அவர்களின் நேரடிக் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ள “சிறப்பு முயற்சி” திட்டமாக அறிவிக்கப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கான விரிவான திட்ட அறிக்கை 1.11.2007 அன்று சமர்ப்பிக்கப்பட்டு, 7.11.2007 அன்று தமிழக அமைச்சரவையால் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது.

இத்திட்டத்திற்கான மதிப்பீடு ரூ.14,600 கோடி (விலைவாசி உயர்வு, மத்திய அரசின் வரிகள் மற்றும் கட்டுமான காலங்களில் ஏற்படும் வட்டி உட்பட, ஆனால் மாநில அரசின் வரிகள் மற்றும் மாநில அரசின் காலி நிலங்களுக்கான விலை நீங்கலாக). இத்திட்டச் செலவில் 59 சதவீதம் ஜப்பான் அரசின் சலுகையிலான அரசு சார் மேம்பாட்டு நிதி உதவி (ODA) கடன் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும். கடன் வழங்குவதற்கான ஒப்பந்தம், மத்திய அரசுக்கும் ஜப்பான் அரசுக்கும் இடையே 21.11.2008 அன்று டோக்கியோ நகரில் கையெழுத்தானது. மத்திய அரசு திட்டச் செலவில் 15 சதவிகிதத்தை பங்குத் தொகையாகவும், 5 சதவிகிதத்தை கடனாகவும் வழங்கும். மீதமுள்ள 21 சதவிகிதத் தொகையை மாநில அரசு 15 சதவிகிதத்தை பங்குத் தொகையாகவும் 6 சதவிகிதத்தை கடனாகவும் வழங்கும்.

இதே காலத்தில் தொடங்கப்பட்ட மற்ற மெட்ரோ இரயில் திட்டங்களோடு ஒப்பிடுகையில், திட்டத்திற்கான நிதியினை விரைவாகப் பெறுவதில், சென்னை மெட்ரோ இரயில் திட்டம், 12 மாதங்களில் ஜப்பான் அரசின் நிதி உதவியினையும், 14 மாதங்களில் மத்திய அரசின் நிதி உதவியினையும் பெற்று சாதனை புரிந்துள்ளது. மற்ற நகரங்களில் இதற்கு இரண்டரை ஆண்டுகளுக்கும் மேல் தேவைப்பட்டது.

முதற்கட்டமாக, இரண்டு வழித்தடங்களை அவற்றின் ஒட்டுமொத்த நீளமான 45 கி.மீ. அளவிற்கு அமைக்கப்படும். இதில் 24 கி.மீ. சுரங்கப் பாதையாகவும், 21 கி.மீ. உயர்த்தப்பட்ட பாதையாகவும் இருக்கும். வழித்தடம்-Iஇன் மொத்த நீளம் 23.1 கி.மீ. (14.3 கி.மீ. சுரங்கப்பாதை மற்றும் 8.8 கி.மீ. உயர்த்தப்பட்ட பாதை) இது வண்ணாரப்பேட்டையிலிருந்து அண்ணா சாலை வழியாக விமான நிலையம் வரை அமைக்கப்படும். வழித்தடம்-IIஇன் மொத்த நீளம் 22 கி.மீ. (9.7 கி.மீ. சுரங்கப்பாதை மற்றும் 12.3 கி.மீ. உயர்த்தப்பட்ட பாதை) இது சென்னை சென்ட்ரல் முதல் கோயம்பேடு வழியாக புனிததோமையார்மலை வரை அமைக்கப்படும். வழித்தடம்-Iஇல் வண்ணாரப்பேட்டையிலிருந்து சைதாப்பேட்டை வரை அண்ணா சாலைக்கு அடியிலும், வழித்தடம்-IIஇல், பெரியார் ஈ.வே.ரா. சாலையிலிருந்து

அண்ணா நகர் 2-வது அவென்யூ வரையிலும் சுரங்கப் பாதையாகவும் மீதமுள்ள பகுதி உயர்த்தப்பட்ட பாதையாகவும் இருக்கும்.

இத்திட்டப் பணிகள் யாவும் 2014-15 நிதியாண்டிற்குள் நிறைவு பெறும் வகையில் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் சென்னை மெட்ரோ இரயில் நிறுவனம் என்ற சிறப்பு வகை நிறுவனம் மூலமாக நிறைவேற்றப்படும். இத்திட்டம், டெல்லி மெட்ரோ இரயில் நிறுவனத்தைப்போலவே, மத்திய அரசும் மாநில அரசும் இணைந்து சமமான அளவு பங்குத் தொகை வழங்கும். இதர பொது மற்றும் தனியார் போக்குவரத்துகளான, பேருந்துகள், புறநகர் இரயில் போக்குவரத்து மற்றும் பெருந்திரள் தூரித இரயில் போக்குவரத்து அமைப்பு ஆகியவற்றுடன் சீரிய முறையில் ஒருங்கிணைக்கப்படுவதை உறுதி செய்யும் வகையில் இத்திட்ட வடிவமைப்பில் சிறப்பு கவனம் எடுக்கப்பட்டுள்ளது. எங்கெல்லாம் முடியுமோ அங்கெல்லாம் இரு சக்கரம் மற்றும் நான்கு சக்கர வாகனங்களை நிறுத்தி எடுத்துச் செல்வதற்கு தேவையான வசதிகள் ஏற்படுத்தப்படும்.

இத்திட்டத்திற்குத் தேவையான நிலத்தின் பெரும்பகுதியை அரசு நிலங்களிலிருந்து பயன்படுத்திக்கொள்ளப்படும். சிறிய அளவிலான தனியார் நிலங்களை முடிந்த வரை பேச்சுவார்த்தை மூலம் இணக்கமான முறையில், தற்போதைய சந்தை விலைகளைக் கருத்தில் கொண்டு வாங்கப்படும். பேச்சுவார்த்தையில் உடன்படிக்கை ஏற்படா நிலையிலோ சட்டம் சார்ந்த காரணங்களினால் சாதகமில்லாத நிலையிலோ நிலங்களைக் கையகப்படுத்த நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

சாலை போக்குவரத்திற்கு பயன்படுத்தப்படும் எரிபொருளில் 20 சதவிகிதம் மட்டுமே மெட்ரோ இரயில் திட்டத்திற்கு தேவைப்படும். மேலும், இத்திட்டத்தினால் காற்று மாசுபடாது, குறைந்த அளவே சப்தம் ஏற்படும். சுரங்கப்பாதை அமையும் பகுதிகளில் சாலைகளில் இடங்கள் தேவைப்படாது. உயர்த்தப்பட்ட பாதையில்

