

# சென்னை

# கன்னியாகுமரி



# கிழக்கு கடற்கரை ரயில் பாதை கிட்டம்

## கானல் நீராகும்

■ ஏ.ஹரிதாஸ்

ரயில் சேவைகளை பொறுத்த வரை தமிழகம் இன்னும் பின்தங்கிய நிலையில் தான் இருந்து வருகிறது. பயணிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்புக்கு ஏற்ப இன்னும் ரயில் களின் எண்ணிக்கை இங்கு அதிகரிக்கப்படவில்லை. குறிப்பாக தென் மாவட்ட மக்கள் சென்னை நகருக்கு வருவதற்கு கூட போதிய ரயில் சேவை இல்லை. ரயில் பயணம் என்பது சுமையா? சுகமா? என்று ஒரு பட்டிமன்றமே நடத்தும் அளவுக்கு, நிலை உள்ளது.

அந்த வகையில் கிழக்கு கடற்கரை பகுதிகளை இணைத்து ரயில் சேவை திட்டம் தொடங்க வேண்டும் என்பது தமிழக மக்களின் பல ஆண்டு கால கோரிக்கை ஆகும். இத் திட்டத்தின்படி கன்னியாகுமரியில் இருந்து தொடங்கி கூடங்குளம், திருச்செந்தூர், தூத்துக்குடி, ராமநாதபுரம், காரைக்குடி, திருத்துறைப்பூண்டி, திருக்குவளை, வேளாங்கண்ணி, நாகை, சீர்காழி, கடலூர், புதுச்சேரி, மகாபலிபுரம் வழியாக சென்னை வரை ரயில் பாதை அமைக்கப்படும். மொத்த ரயில் பாதையின் நீளம் சுமார் 700 கி.மீ. இந்த ரயில் பாதை அமைந்தால் கன்னியாகுமரி - சென்னை இடையிலான பயண நேரம் குறையும். மேலும் தமிழ்நாடு, ஆந்திரா, ஒரிசா, மேற்கு வங்காளம் போன்ற மாநிலங்

களுக்கும் கிழக்கு கடற்கரை வழியாக ரயில் தடம் இணைப்பும் கிடைக்கும். இந்த கிழக்கு கடற்கரை ரயில் பாதை திட்டம் என்பது பல்வேறு கட்டங்களாக இருக்கிறது. சென்னை - கடலூர் துறைமுகம் சந்திப்பு, கடலூர் துறைமுக சந்திப்பு - சீர்காழி, சீர்காழி - காரைக்கால், காரைக்கால் - வேளாங்கண்ணி, வேளாங்கண்ணி - திருத்துறைப்பூண்டி, திருத்துறைப்பூண்டி - காரைக்குடி, காரைக்குடி - கன்னியாகுமரி என மொத்தம் 7 கட்டங்களாக ரயில் வழி தடங்களை ஏற்படுத்தி இணைக்கும் திட்டம் ஆகும்.

தற்போது ஒரு சில இடங்களில் ரயில் பாதை அமைந்துள்ளது. குறிப்பாக காரைக்குடி - பட்டுக்கோட்டை - திருத்துறைப்பூண்டி வழித்தடத்தில் 121 கி.மீ. ரயில் பாதை மீட்டர் கேஜ் ரயில் பாதையாக உள்ளது. இதை அகல ரயில் பாதையாக மாற்றும் பணிகளும் நடந்து வருகின்றன.

இது போல் சீர்காழி - கடலூர் இடையிலான 56 கி.மீ. அகல ரயில் பாதையில் தற்போதும் ரயில்கள் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. மொத்தத்தில் கன்னியாகுமரி - சென்னை கிழக்கு கடற்கரை ரயில் பாதையில் 177 கி.மீ தூரத்துக்கு ரயில் வழி தடம் தற்போது உள்ளது.

சென்னையில் இருந்து கடலூர் வரையும், கன்னியாகுமரி முதல் காரைக்குடி வரையிலும், காரைக்கால் முதல் சீர்காழி வரையிலும் தான் ரயில் பாதைகள் அமைக்கப்பட வேண்டும். ஆனால் இந்த திட்டத்துக்கான நிதி ஒதுக்கீடு என்பது போதுமானதாக இல்லை.

சென்னையில் இருந்து மகாபலிபுரம், மரக்காணம், புதுச்சேரி வழியாக கடலூர் துறைமுக சந்திப்பு வரை 178 கி.மீ தூரத்துக்கு புதிய ரயில் பாதை அமைக்க கடந்த 2008 - 09ல் ரயில் பட்டுஜெட்டில் அறிவிக்கப்பட்டது. இந்த திட்டத்தின் அப்போதைய மதிப்பு ரூ.523 கோடி. இந்த ஆண்டு ரயில் பட்டுஜெட்டில் இந்த திட்டத்துக்கு 20 கோடி மட்டுமே ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது.

இதே போல் கிழக்கு கடற்கரை ரயில்வே திட்டத்தில் மிக நீண்ட தூர ரயில் பாதை கொண்டதாக கருதப்படும் (சுமார் 300 கி.மீ) கன்னியாகுமரி - காரைக்குடி வரையிலான ரயில் வழித்தடம் அமைக்கும் திட்டமும் கிடப்பில் தான் போடப்பட்டுள்ளது.



## கேரளா போல் மாறு வேண்டும்

ரயில் பயணிகள் சங்க பொதுச்செயலாளர் எட்வர்டுஜெனி சுறியதாவது: ரயில்வே திட்டங்களை கேட்டு பெறுவதில் கேரள மாநிலத்தவர்கள் வல்லவர்களாக உள்ளனர். இந்த ஆண்டு கூட பட்டுஜெட் முடிந்த பிறகு புதிய திட்டங்களை கேரளா கேட்டு வாங்கி இருக்கிறது. அங்குள்ள மக்கள் பிரதிநிதிகள் போல் நமது மாநில மக்கள் பிரதிநிதிகளும் கட்சி வேறுபாடின்றி ஒற்றுமையுடன் வலியுறுத்தும் பட்சத்தில் கிழக்கு கடற்கரை ரயில் திட்டம் மட்டுமின்றி இன்னும் பல திட்டங்களை பெற முடியும் என்றார்.

லான ரயில் வழித்தடம் அமைக்கும் திட்டமும் கிடப்பில் தான் போடப்பட்டுள்ளது.

இந்த திட்டத்தின்படி கன்னியாகுமரியில் இருந்து தொடங்கி கூடங்குளம், திருச்செந்தூர், தூத்துக்குடி, காயல்பட்டணம், ஆறுமுகநேரி, சாயல்குடி, கீழக்கரை, ராமநாதபுரம் வழியாக காரைக்குடி வரை புதிய ரயில்வே இருப்பு பாதை தடம் அமைக்க வேண்டும். ஆனால் ரயில்வே வாரியம் எந்த முயற்சியும் எடுக்கவில்லை. இதே போல் சீர்காழியில் இருந்து, திருக்கடையூர், தரங்கம்பாடி, திருநள்

ளாறு வழியாக காரைக்கால் வரையிலான சுமார் 60 கி.மீ தூர புதிய ரயில் இருப்பு பாதை வழி தடம் அமைக்க ஆய்வு செய்யப்பட்டு, இது வரை செயல் முறைக்கு எடுத்து கொள்ளப்படவில்லை. இது தவிர காரைக்காலில் இருந்து வேளாங்கண்ணி வரையிலான சுமார் 28 கி.மீ தூரத்துக்கு தற்போது அகல ரயில் பாதையில், ரயில்கள் இயக்கப்பட்டு வருகிறது. வேளாங்கண்ணியில் இருந்து திருக்குவளை வழியாக திருத்துறைப்பூண்டிக்கு புதிய ரயில் பாதை அமைக்கப்பட்டு பணிகள் நடந்து வருகின்றன. இதனுடன் சேர்த்து திருத்துறைப்பூண்டி - அகஸ்தியம் பள்ளி இடையிலான மீட்டர் கேஜ் ரயில் பாதையை அகல ரயில் பாதையாக மாற்ற, 2007 - 08 ரயில் பட்டுஜெட்டில் ரூ.711.16 கோடி என மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு, ஆரம்பகட்ட பணிகள் துவங்கப்பட்டன. குறைந்த நிதி ஒதுக்கீடு காரணமாக இந்த பணிகளும் மந்தமாகவே நடைபெற்று வருகிறது.

கிழக்கு கடற்கரை புதிய ரயில் இருப்பு பாதை அமைக்க ஆய்வு பணிகள் முழுவதும் முடிவடைந்து விட்டன. ஆனால் ரயில்வே வாரியம் இந்த திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவதில் போதுமான ஆர்வம் காட்டவில்லை. கிழக்கு கடற்கரை ரயில் பாதை திட்டம் அமைந்தால் எல்லா வகையிலும் ரயில்வே துறைக்கு வருமானம் கிடைக்கும்.

குறிப்பாக முக்கிய துறைமுகம், புதிய மின் திட்டங்கள், சுற்றுலா, ஆன்மீக சுற்றுலா வளர்ச்சி அடையும். இந்த பகுதியில் உள்ள தொழிற்சாலைகள், சரக்கு போக்குவரத்து என பல்வேறு வழிகளில் ரயில்வே துறைக்கு அதிக வருமானம் வரும். எனவே இந்த திட்டத்தை செயல்படுத்த தமிழக நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் அனைவரும் இணைந்து ரயில்வே வாரியம் மற்றும் திட்ட குழுவிடம் வலியுறுத்த வேண்டும்.

தமிழக மக்களுக்கு பலன் தரும் எத்தனையோ திட்டங்கள் வெறும் கனவு திட்டமாகவே உள்ளது. அந்த வகையில் கிழக்கு கடற்கரை

ரயில்வே திட்டமும் கனவு திட்டமாக மாறி விடாமல், நினைவு திட்டமாக மாறி செயல்பாட்டு வரும் வகையில் மக்கள் பிரதிநிதிகள் ஒத்துழைக்க வேண்டும் என்பது ஒட்டு மொத்த தமிழர்களின் எதிர்பார்ப்பு ஆகும்.



## 34 ரயில் நிலையங்கள் அமைகின்றன

கன்னியாகுமரி - காரைக்குடி வரையிலான ரயில் பாதைக்கு, காரைக்குடி - ராமநாதபுரம், ராமநாதபுரம் - கன்னியாகுமரி என இரு பிரிவுகளாக ஆய்வு செய்து முடிக்கப்பட்டது. காரைக்குடி முதல் கன்னியாகுமரி வரையிலான ரயில் பாதையில் மொத்தம் 34 ரயில் நிலையங்கள் அமைக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளன. இந்த வழி தடத்தில் சுற்றுலா மற்றும் பல்வேறு ஆன்மீக தலங்கள் ஏராளமாக உள்ளதால், இந்த ரயில் தடம் முதலில் அமைக்கப்படும் பட்சத்தில் தூத்துக்குடி துறைமுகத்துக்கு சரக்கு போக்குவரத்துக்கும் மிகவும் வசதியாக அமையும்.



## துறைமுகங்கள் இணையும்

கிழக்கு கடற்கரை ரயில் பாதை கன்னியாகுமரியில் இருந்து, சென்னை வரை அமைக்கும் போது இந்த வழி தடத்தில் உள்ள துறைமுகங்களான தூத்துக்குடி, கடலூர், சென்னை, எண்ணூர், புதுச்சேரி, காரைக்கால் போன்ற துறைமுகங்கள் அனைத்தும் நேரடியாக ரயில் வழி பாதை மூலம் இணைக்கப்பட்டு விடும். இதனால் இந்த பகுதிகளில் பொருளாதார முன்னேற்றமும் ஏற்படும்.

