



பிரதமர் அலுவலகம்

குஜராத் தின் பாருச்சில் பல்வேறு அபிவிருத்தித் திட்டங்களை நாட்டிற்கு அர்ப்பணித்துப் பிரதமர் ஆற்றிய உரை

Posted On: 07 MAR 2017 11:21AM by PIB Chennai

நேற்று நான் அன்னை கங்கைக்கு அருகில் இருந்தேன், இன்று அன்னை நர்மதாவுடன் இருக்கிறேன்; நேற்று நான் பனாரசில் இருந்தேன், இன்று நான் பாருச்சில் இருக்கிறேன். இந்தியாவின் முந்தைய வரலாற்று நகரம் பனாரஸ் மற்றும் குஜராத் தின் பண்டைய நகரம் பாருச் ஆகும்.

சகோதரர்களே, சகோதரிகளே, திரு. நிதின் கட்கரி அவர்கள் மற்றும் அவரது ஒட்டுமொத்த குழுவினருக்கும், குஜராத் மாநில அரசுக்கும் முதலில் எனது மனப்பூர்வமான மரியாதையைச் செலுத்திக் கொள்கிறேன். இந்தப் பாலம் கட்டப்பட வேண்டியதன் முக்கியத்துவத்தை உலகம் புரிந்துகொள்ளாமல் போகலாம், ஆனால் பாலம் இல்லாததன் வலியை பாருச் உணர்ந்திருக்கிறது. பாலம் இல்லாத காரணத்தினாலேயே அவர்கள் தொடர்ந்து பாதிக்கப்பட்டார்கள். பல்வேறு பிரச்சனைகளில் பாதிக்கப்படும் போது, ஆம்புலன்ஸ் கூட பல மணி நேரம் சிக்கித் தவிக்க வேண்டியிருந்தது. இந்தப் பாலத்தின் வசதியை நீங்கள் பெற்றிருப்பதன் மூலம், குஜராத் மக்களும் இனி அதன் முக்கியத்துவத்தை உணர முடியும். சகோதரர்களே, சகோதரிகளே, இந்தப் பாலத்தின் கட்டுமானம் பாருச், அங்கலேஸ்வருக்கு மட்டும் பிரச்சனையாக இல்லை, இது மேற்கு இந்தியாவில் உள்ள அனைவருக்கும் பிரச்சனையாகவே இருந்து வந்தது.

முதல் அமைச்சராக இருந்த என் ஒட்டுமொத்தப் பதவிக்காலத்திலும் இந்த விஷயத்தில் தொடர்ந்து போராடினேன். ஆனால், இந்தப் பாலத்திற்குச் சேவையாற்ற எனக்கு வாய்ப்பு கிடைத்தபோது, நவீனத் தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்தி நிர்ணயிக்கப்பட்ட கால அளவுக்குள் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. நவீனத் தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்தி, அன்னை நர்மதையின் ஆற்றுப்படுகையில் முதல் முறையாகக் கட்டிமுடிக்கப்பட்டுள்ள நீண்ட பாலம் இது.

நிதின்ஜி அவர்கள், ஒரு தீர்மானமான மனநிலையுடன் இந்த விஷயத்தை எடுத்துக்கொண்டார்; அவர் தொடர்ந்து அதைப் பின்பற்றினார்; அவரது துறையின் ஒட்டுமொத்த குழுவினருக்கும் ஒரு தீர்வை நோக்கி முழு முயற்சி செய்தனர். அதன் பயனாக, இன்று நாம் இந்தப் பாலத்தை திறந்து கொண்டிருக்கிறோம்.

சமீபத்தில், நான் உத்தர பிரதேசம் சென்றிருந்தேன். அங்கு, வெவ்வேறு இடங்களில் நடந்த தேர்தல்பிரச்சாரத்தின்போது, அங்கிருந்த மக்கள் சில கட்டுமானச் சிதிலங்களை எனக்குக் காண்பித்தார்கள். அவை என்ன? சற்று தூரத்தில் இருந்த ஒரு தூணைச் சிலர் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அதைப் பற்றி அவர்கள் என்னிடம் கூறுகையில், அந்தத் தூண் 15 ஆண்டுக்கு முன் அடிக்கல் நாட்டப்பட்ட பாலத்தின் ஒரு பகுதி என்றார்கள். வெறும் இரண்டு தூண்கள் மட்டுமே கட்டிவிட்டு, அதன் பிறகு எந்தப் பணியும் நடக்கவில்லை. பதிமுன்று ஆண்டு பழமையான கட்டி முடிக்கப்படாத கட்டமைப்பு காகிரியில் இன்னும் அப்படியே உள்ளது. இந்தப் பணியை இந்திய அரசாங்கத்திடம் கொடுத்திருந்தாலாவது, பணி முடிந்திருக்கும் என்று அவர்களிடம் நான் சொன்னேன். பொதுவாக, ஒரு நாட்டில் இந்த மாதிரியான பணிகளை முடிக்க 10 முதல் 15 ஆண்டுகள் ஆகிவிடும். ஒரு வேலையை நிர்ணயிக்கப்பட்ட காலத்திற்கு முடிக்கக்கூடிய குஜராத் பணிக் கலாச்சாரத்தை இன்று நாடு முழுவதும் நடைமுறைப்படுத்தும் பணியை இன்று நாங்கள் செய்துகொண்டிருக்கிறோம்.

சகோதரர்களே, சகோதரிகளே, தாஹேச்ஜுக்குச் செல்லும் அதிர்ஷ்டம் எனக்குக் கிடைத்தது. தாஹேஜ் நகரமானது பாருச்சுக்கு மட்டும் ஓர் ஆபரணம் போன்றதல்ல; அது இப்போது ஒட்டுமொத்த நாட்டிற்குமான ஆபரணமாகும். அது முழுவேகத்தில் வளர்ச்சியடையும்போது, கிட்டத்தட்ட 8 லட்சம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பை அளிக்கும் திறனைப் பெற்றிடும். இந்தப் பிராந்தியத்தில் இத்தகைய மாபெரும் வேலைவாய்ப்பை உருவாக்குவது பற்றி நீங்கள் கொஞ்சம் கற்பனை செய்துபாருங்கள். அப்போது, நீங்கள் இந்தப் பகுதியின் எதிர்காலத்தைப் பற்றி நன்றாக யோசிக்க முடியும். தாஹேச்ஜுக்கு நான் அடிக்கடி வந்துசெல்லும் போது அதை நீங்கள் முழுமையாக உணர்வீர்கள். தாஹேஜின் ஒவ்வொரு மூலைமுடுக்கையும் நான் நன்கு அறிவேன். நான் என்னுள் தாஹேஜின் வளர்ச்சியைக் கண்டேன்.

சகோதரர்களே சகோதரிகளே, PCPR, DHEJ, OPAL ஆகியவை முடிக்கப்படும்போது, அவை நாட்டின் பொருளாதாரத்திற்கு ஒரு புதிய பலத்தை வழங்கப்போகின்றன. இது பாருச் மண்ணில் நடக்க இருக்கிறது. அதற்காக உங்களுக்கு என் வாழ்த்துக்கள்.

குஜராத் முதல் அமைச்சரையும் நான் பாராட்ட விரும்புகிறேன். ஏனென்றால் நான் முதல் அமைச்சராக இருந்தபோது பஸ் துறைமுகம் என்பது வெறும் ஒரு கருத்தாகவே இருந்தது. அப்போது நான் நினைப்பேன், பணக்காரர்களாக இருந்தால் விமான நிலையத்திற்குச் செல்வார்கள், விமானத்தில் பறக்கும் நபருக்கு, அனைத்து வசதிகளும் கிடைத்துவிடும். அவருக்குக் குளிரூட்டப்பட்ட சூழல் கிடைக்கப் பெறும். அவருக்குக் குளுமையான குடிநீர் கிடைக்கும். விரும்பிய உணவு கிடைக்கும். ஆனால் இந்த வசதிகள் எல்லாம் பெற ஏழைமக்களுக்கு உரிமை இல்லையா? இந்த வசதிகள் அனைத்தும் விமானப் பயணிகளுக்கு மட்டுமே வழங்கப்பட வேண்டுமா? இந்த விஷயம் என் மனதில் எப்போதும் கிளர்ந்தெழுந்தது.

அதன் விளைவாக, பரோடாவின் பாரோரில் முதல் பஸ் நிலையமானது பொதுத்துறை, தனியார்த் துறைப் பங்களிப்பு மாதிரியைப் பயன்படுத்தி உருவாக்கப்பட்டது. உண்மையில் இப்படி ஒரு பஸ்நிலையத்தைக் கட்ட முடியுமா என உலகம் முழுவதும் உள்ள மக்கள் வியந்துபோய், அதைப் பற்றி யூடியூப் (YouTube) வீடியோவில் பார்த்துள்ளனர். ஏழைகளிலும் ஏழையானவர்கள் பஸ்சில் பயணம் செய்கிறார்கள். ஏழைகளிலும் ஏழையானவர்கள் பஸ்சில் கையில் சுமையுடன் பயணம் செய்கிறார்கள். அவர் பீடி புகைக்கிறார், கடைசி பீடித் துண்டை எங்கு வேண்டுமானாலும் அவர் எறியலாம். ஆனால் இன்று, பரோடாவில் உள்ள பஸ் நிலையத்திற்குச் சென்று பார்த்தால், மிக சுத்தமாகச் சுகாதாரமாக உள்ளது. அகமதாபாத்தில் கட்டப்பட்டதைப் பின்பற்றி அதே வழியில் மற்றொரு பஸ்நிலையம் பரோடாவில் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. இதுவரை நான்கு பஸ் நிலையங்கள் கட்டப்பட்டிருக்கிறது என்று நான் நம்புகிறேன், அந்தத் திட்டத்தை முன்னெடுப்பதன் மூலம் மாநில அரசு பாருச்சில் ஓர் அற்புதமான பஸ் நிலையத்தை அமைக்கப்போகிறது என்று நான் மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

பாருச்சில் இருந்து சர்தார் சரோவர் அணை வரை செல்லும் மொத்த சாலையையும் சற்று கற்பனை செய்துபாருங்கள், 125 முதல் 150 கி.மீ நீளமுள்ள இப்பகுதியின் இருபுறமும் முழுமையாகத் தண்ணீரால் நிரம்பியுள்ளது. அது பார்ப்பதற்கு இனிமையான காட்சி! 150 கி.மீ. பரப்பளவின் முழு பகுதியிலும் தண்ணீர் நிரம்பினால், மறுபக்கம் உள்ள 20 கி.மீ. பகுதியும் முழுமையாகத் தண்ணீரால் நிரம்பும்.

நான் முதலமைச்சராக இருந்தபோதுகூட இந்த விஷயம் விவாதிக்கப்பட்டது. இங்கே எங்கள் எம்எல்ஏ வாக திரு. ரமேஷ் இருந்துவருகிறார். அப்படியிருந்தும் கூட, குடிதண்ணீர் பிரச்சனை பற்றி இங்கே விவாதிக்கப்பட்டது.

உலகின் மிக உயரமான சிலையான, ஒற்றுமையின் அடையாளமான சர்தார் வல்லபாய் படேலின் சிலை அமைக்கப்படும்போது கிடைக்கும் நன்மைகளை என்னால் தெளிவாகக் கற்பனை செய்து பார்க்க முடிகிறது. உலகம் முழுவதும் இருந்து பயணிகள் வருவார்கள். நமது நிதின் ஜி அவர்கள் தலைமையிலான துறையின் மூலம் கேவாடியா கோரன் வரை நல்ல சாலை அமைக்கப்படும். பாத்போஜ்ஜில் படகுநிறுத்து தளம் கட்டமைக்க முடியுமா? நர்மதாவில் நமக்குள்ள தண்ணீர் போதுமானதா? சர்தார் சரோவர் அணைக்குப் பயணிகளை அழைத்துவர சிறிய படகு நமக்குப் போதுமானதாக இருக்குமா என்பதைப் பற்றி எல்லாம் ஆராய்வதற்காக இப்போதிலிருந்தே நிதின் ஜி அவர்களிடம் கூடுதலாக ஒரு வாய்ப்பைக் கேட்டுள்ளேன்.

கோவாவில், மக்கள் தங்கள் பிறந்தநாளைக் கொண்டாட விரும்பினால், சிறிய நீராவிப் படகில் கடலில் செல்வார்கள். இந்த பகுதியில், சூரத்தில் இருந்துவரும் மக்கள் தங்கள் பிறந்தநாளைக் கொண்டாட விரும்பினால், அவர்கள் இங்கு வரலாம்; பாருச்சிலிருந்து வரும் மக்கள் நிச்சயமாக இங்கே வருவார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

சகோதரர்களே, சகோதரிகளே, ஒரே ஓர் அமைப்பை மூலம் மட்டுமே ஒரு மிகப்பெரிய மாற்றத்தைக் கொண்டு வந்துவிடலாம். பார்வை தெளிவாகவும், நோக்கம் சரியானதாகவும், கொள்கைகளும் சிறந்தவையாகவும் இருந்தால், எந்தத் தடையாலும் முன்னேற்றத்தைத் தடுக்க முடியாது. சகோதரர்களே, சகோதரிகளே, எந்தச் சூழ்நிலையிலும் வெற்றியை அடைய முடியும்.

இன்று நான் குஜராத்திற்கு வந்ததும், இங்கிருந்த நிதின் ஜி அவர்கள், அவர் துறை சார்ந்த ஓர் அறிவிப்பை நான் வெளியிட வேண்டுமெனக் கேட்டுக்கொண்டார். இந்த அறிவிப்பு என்னால் வெளியிடப்பட்டாலும், அதற்கான பிரதிபலன் நிதின் ஜி க்கே செல்கிறது. இது அவர் கற்பனையுடன் தைரியமான முடிவுகளை எடுத்தன் விளைவாகும். அவருடைய துறை எடுத்த இந்த முடிவுகளைப் பற்றி நான் உண்மையிலேயே மிகவும் மகிழ்ச்சியடைகிறேன். குஜராத்தின் எட்டு நெடுஞ்சாலைகளைத் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்றுவதாக அவர்கள் முடிவு செய்துள்ளனர்.

இதற்கு ஏறத்தாழ 12 ஆயிரம் கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்ய வேண்டும். இந்த 8 நெடுஞ்சாலைகளுக்காக, நிதின் ஜி யின் துறை மட்டும் தனியாகவே 12 ஆயிரம் கோடி ரூபாயை முதலீடு செய்ய உள்ளது. இது குஜராத்தின் உள்கட்டமைப்பை முற்றிலும் மாற்றிவிடும். சகோதரர்களே சகோதரிகளே, இது குஜராத்தின் உள்கட்டுமானத்திற்குக் கூடுதல்களைச் சேர்க்கும். இந்த 8 சிறப்பு நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் சுமார் 1200 கிலோமீட்டர் ஆகும். உணா, தாரி, பங்சாரா, அம்ரேலி, பாபாரா, ஜஸ்தனிலிருந்து சோதிலா வரை உள்ளடக்கிய மாநில நெடுஞ்சாலையின் மொத்த பகுதிகளும் தேசிய நெடுஞ்சாலையாக மாற்றப்படும். இரண்டாவதாக, நாகேசரி – காம்பா – சலாலா – அம்ரேலி உள்ளடக்கிய மாநில நெடுஞ்சாலை தேசிய நெடுஞ்சாலையாக மாற்றப்படும். போர்பந்தர் – பவன்வத் – ஜாம் – ஜோத்பூர் – தலாவாட் மாநில நெடுஞ்சாலை தேசிய நெடுஞ்சாலையாக மாறும். ஆனந்த் -காத்வால்-கபர்வான்ச் – பாயத் – தன்கரா – மோதாசா மாநில நெடுஞ்சாலை தேசிய நெடுஞ்சாலையாக மாறும். இந்த முடிவின் மூலம், ஒட்டு மொத்தப் பழங்குடிப் பகுதிகளும் அதிகபட்ச நன்மைகளைப் பெறப் போகின்றன. லக்‌பன் மற்றும் கட்ச் பகுதியை நாம் மேம்படுத்த வேண்டும். தோலாவிராவையும் நாம் மேம்படுத்த வேண்டும். சுற்றுலாவை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும். லக்‌பத், கதோலி, ஹாஜிபூர், காவடா, தவுல்விரா, மவுவானா, சங்கல்பூர்; இப்பகுதிகளை இந்திய எல்லைகளைப் பாதுகாக்கும் வழிகள் அல்லது கட்ச்சின் சுற்றுலா மேம்பாடு பகுதிகளாகவும் கூறலாம். 5,000 ஆண்டுகள் பழமையான, புராதனமான மற்றும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மானிடக் கலாச்சாரம் கொண்ட தோலாவிரா தனிமைப்படுத்தப்பட்ட பிராந்தியமாக உள்ளது. எப்போது இப்பகுதி உலகம் முழுவதும் இருந்துவரும் சுற்றுலாப் பயணிகளைக் கவரும் மையப்புள்ளியாக மாறுகிறதோ, அப்போது குஜராத் பல்வேறு நன்மைகளைப் பெறும்.

காம்பாலியா, அத்வானா, போர்பந்தர்; சித்தாதா, ராபர், தவுல்விரா; காம்பாலியா, வன்வாத், ரனவா; இங்கு அதிக பொருட்செலவு செய்து, உள்கட்டமைப்பு உருவாக்கும் காரணமாக வேலை வாய்ப்புகள் பெருகும் என நினைக்கிறீர்கள். அது நிச்சயம் நடக்கும். எனினும், அதை விட மிகப்பெரிய நன்மை என்னவென்றால், சாலை வடிவமைப்பை மாற்றுவதன் மூலம் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை கணிசமாகக் குறையும். நமது இளைஞர்கள் பைக்கை ஓட்டுகிறார்கள், வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள், விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன, விபத்துகளால் லட்சக்கணக்கான மக்கள் திடீரென இறந்துபோகிறார்கள்; அதைக் கட்டுப்படுத்தும். ஒருவகையில், இந்தப் பணி மனிதாபிமான கோணத்திலும் பார்க்கக் கூடியது.

அகமதாபாத், ராஜ்கோட் மற்றும் பகோடரா ஆகிய இடங்களைப் பற்றி நீங்கள் நினைவுகூரலாம்; பகோடரா அருகே விபத்து நடக்காத ஒருநாள்கூட இல்லை. இரவில் மக்கள் மரணம் அடைகிறார்கள். இது தினசரி நடக்கிறது. கேசபாய் பட்டேல் முதலமைச்சராகப் பதவி ஏற்றபோது, தினமும் இந்த வகையான விபத்துக்களைக் கண்டார். அவர் ராஜ்கோட்டில் இருந்து பயணம் செய்தார். அகமதாபாத் – ராஜ்கோட் நெடுஞ்சாலையில் நடந்த சாலை விபத்துகளில் பலியானவர்களில் பலரும் எங்கள் கட்சியின் மூத்த தலைவர்கள் ஆவர். அப்போது நான் அகமதாபாத்தில் இருந்தேன், நான் அரசியலில் இல்லை என்றாலும் சராசரியாகத் தினசரி ஒரு சோகமான விபத்து நிகழ்ந்தது என்று தினமும் எனக்குத் தகவல்கள் வந்துகொண்டிருந்தன. அகமதாபாத் – ராஜ்கோட் சாலை நான்கு வழிச்சாலையாக மாற்றப்பட்டபிறகு, விபத்துகளின் எண்ணிக்கை கணிசமாகக் குறைந்துவிட்டது.

ஒரு வகையில், இந்த தேசிய இணைப்பானது, பாதுகாப்பு என்ற கோணத்திலிருந்தும், மனிதநேயம் என்ற கோணத்திலிருந்தும் பார்க்கப்பட வேண்டியது. மிகப்பெரிய இவ்வசதி மேம்படுத்தப்பட வேண்டியது. அனைத்து வசதிகளும் கிடைக்கக் கூடிய சாலைகளாக நம் சாலைகளை மாற்ற வேண்டும். சாலைக்கு அருகே ஹெலிகாப்டர் இறங்குவதற்கு வசதியாக ஹெலிபேட் இருக்க வேண்டும். உணவு மற்றும் கழிவறை உள்ளிட்ட அனைத்து வசதிகளும் சாலையை ஒட்டியே கிடைக்கப் பெற வேண்டும்.

மக்கள் தினந்தோறும் பயணிக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கழிவறைகள் உட்பட அனைத்து வசதிகளும் அவசியம். இந்த அடிப்படையில் அனைத்து வசதிகளுடன் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் கட்டமைக்கப்படும்போது, அவை நவீனமாகின்றன. நிதின் ஜி அவர்கள், புதுமையான யோசனைகளுடன் இப்பணியை மேற்கொள்வதில் தீவிரமாக ஈடுபட்டுள்ளார்.

சாகர்மாலா திட்டத்தைப் பாருங்கள். தற்போது, டெல்லியில் அமையும் எந்த அரசும் தனிமைப்படுத்தப்பட்டதாக எண்ணாது என்று நினைக்கிறேன். பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கும் வகையில் நாம் எண்ணிச் செயல்படுகிறோம். நாம் சாகர்மாலா திட்டத்தைத் தயாரித்திருக்கிறோம், இந்தத் திட்டத்தின் கீழ், இந்தியாவின் முழு வரைபடமும் வரையப்பட்டால், உள்கட்டமைப்புடன் முழுமையாக இணைக்கப்பட வேண்டும். எங்கும் சாலைகள் துண்டிக்கப்படக்கூடாது. ஒரு மூலையில் இருந்து ஒருவர் துவங்கினால், முழு இந்தியாவையும் பார்வையிட்ட பிறகு அதே வழியில் அவர் திரும்பி வர முடிய வேண்டும். நாம் ஒரு சாகர்மாலா திட்டத்தையும், பாரத்மாலா திட்டத்தையும் உருவாக்கி வருகிறோம். பாரத்மாலா திட்டத்தின் கீழ் சாலை இணைப்புகள் அபிவிருத்தி செய்யப்படும். சாகர்மாலா திட்டத்தின் கீழ் கடலோரப் பகுதிகளில் உள்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தி செய்யப்படும். பாரத்மாலா மற்றும் சாகர்மாலா திட்டங்கள் துறைமுகம் மற்றும் நிலப்பரப்பு வளர்ச்சிக்கு ஒரு புதிய பலத்தைக் கொடுக்கும். இதற்காக, சாகர்மாலா திட்டத்தின் கீழ் துறைமுகத்தில் மட்டும் 8 லட்சம் கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்யும் வகையில் முன்னோக்கிச் செல்கிறோம். நாட்டின் நலனுக்காக இது சிறப்பானதாக இருக்கும், அது குஜராத்தின் துறைமுகங்களுக்குப் பயனளிக்கும். அனைத்து சாலைகள், ரயில் சேவையுடன் இணைக்கப்பட்ட துறைமுகங்களுக்கு அதன் நன்மைகள் கிடைக்கும்.

பிரதான் மந்திரி கிரிஷி சின்சாயி யோஜனா என்னும் திட்டத்தை நாம் நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளோம். அனைகளைக் கட்டியமைத்தோம், ஆனால் அணையில் இருந்து தண்ணீர் வழங்கத் திட்டம் தயார் இல்லை என்று கூறுவதைப் பார்த்து, என்ன மாதிரியான ஓர் அரசாங்கம் நம் நாட்டில் என நீங்கள் ஆச்சரியப்படுவீர்கள். 20 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு அனை கட்டப்பட்டது. அப்போது தண்ணீர் வேண்டிய அளவுக்கு இருந்தது. ஆனால் கால்வாய்கள் இல்லை. இதைப் பற்றி தொடர்ந்து ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டுத் தயாரிக்கப்பட்ட நீர்பாசனத் திட்டம்தான் பிரதான் மந்திரி கிரிஷி சின்சாய் யோஜனா. ரூ.90 ஆயிரம் கோடி செலவில், அனைகளிலிருந்து தண்ணீரை சொட்டு நீர்ப்பாசனம் செய்வதற்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. இதற்காக அணையிலிருந்து சொட்டுநீர்ப் பாசனத்திற்கு முழுமையான சங்கிலித் தொடர் இணைப்பை உருவாக்கிடவும், முடிக்கப்படாத திட்டங்களை மீண்டும் தொடங்கி விவசாயிகளுக்குத் தண்ணீர் வழங்குவதற்காகவும் 90 ஆயிரம் கோடி ரூபாய் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

நம் நாடு கட்டாயம் நவீனமயமாக வேண்டும். இன்னும் நாம் பண்டைய காலத்தைப் போன்ற வாழ்க்கையை வாழ முடியாது. இருபதாம் நூற்றாண்டில் இருந்துகொண்டு நாம் இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டு உலகத்துடன் போட்டி போட முடியாமல் போய்விடும். இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டு உலகத்துடன் நாம் போட்டியிட விரும்பினால், இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டிற்கு நம்மை நாமே அழைத்துச் செல்வ வேண்டும். சகோதரர்களே, சகோதரிகளே, இப்பொழுது உலகத்தோடு போட்டி போட இந்தியா போட்டியில் குதித்துள்ளதைப் பாருங்கள். இப்போது, நாம் நம் வீட்டில், ஒருவருக்கு எதிராக ஒருவர் விரல்களைச் சுட்டிக்காட்டி நேரத்தை வீணடிப்பவர்கள் அல்ல. உலகில் இந்தியாவிற்கான இடத்தை உறுதி செய்வதில் மும்முரமாக இருக்கிறோம். இதற்காக நாம் 21 ஆம் நூற்றாண்டின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய இந்தியாவை உருவாக்க வேண்டும், அதற்கு எந்த அளவுக்கு நமக்கு நெடுஞ்சாலைகள் (ஹைவே) தேவையோ, அந்த அளவுக்கு நமக்குத் தகவல் பாதைகளும் (ஹைவே) தேவை. ஐ-வே என்பது தகவல் பாதைகளாகும். இது முழு நாட்டிற்குமான ஆப்டிகல் ஃபைபர் கொண்ட ஒரு நெட்வொர்க் ஆகும். பாலங்கள் கட்டப்படும்போது, அதற்கான பெருமையைப் பெறுவதற்கான வாய்ப்புகளைச் சிலர் எதிர்பார்த்து காத்துக் கொண்டிருப்பார்கள். எதையும் செய்யாமல், பேர் வாங்குவதற்காக அவர்கள் எதை வேண்டுமானாலும் சொல்வார்கள்.

சகோதரர்களே, சகோதரிகளே, ஆப்டிகல் ஃபைபர் நெட்வொர்க் திட்டம் முந்தைய அரசாங்கத்தால் உருவாக்கப்பட்டது. நான் பிரதமர் ஆகும் சமயம் வரை கூட, 1.25 லட்சம் கிராமங்களில் ஆப்டிகல் ஃபைபர் நெட்வொர்க் அமைப்பதற்கான இலக்கு மட்டுமே இத்திட்டத்தில் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இது அவர்களின் கோப்புகளிலேயே பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. முந்தைய அரசாங்கம், 1.25 லட்சம் கிராமங்களில் ஆப்டிகல் ஃபைபர் போடும் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்ததே 2014-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதத்தில் தான். அப்போதுதான் நான் பிரதமராகப் பதவியேற்கிறேன். இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட 1.25 லட்சம் கிராமங்களில் எவ்வளவு கிராமங்களில் ஆப்டிகல் ஃபைபர் பொருத்தும் பணியை முடித்திருக்கிறீர்கள் என்று அவர்களிடம் நான் கேட்டேன். 1.25 லட்சம் கிராமங்கள் இலக்கில் எத்தனை கிராமங்களில் பீகள் முடிந்துள்ளன என்று ஏதாவது தகவல்கள் இருக்கிறதா எனக் கேட்டேன். எத்தனை? யாரோ ஒருவர் 1 லட்சம் என்றார். வேறு சிலர் 50 ஆயிரம் என நினைப்பதாகக் கூறினார். நான் மதிப்பீட்டை நடத்தினேன், அந்த நேரத்தில் வெறும் 59 கிராமங்களில் மட்டும், அறுபது கூட இல்லை வெறும் 59 கிராமங்களில் மட்டுமே ஆப்டிகல் ஃபைபர் அமைக்கப்பட்டிருந்தது.

இதுதான் வேலை செய்யும் பாணியாக இருந்தது. இப்போது நாம் அனைத்து பணியையும் நாமே எடுத்துள்ளோம். நாட்டிலுள்ள 2.5 லட்சம் கிராமப் பஞ்சாயத்துகளில் ஆப்டிகல் ஃபைபர் நெட்வொர்க் அமைக்கும் வகையில் திட்டம் விரிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளது. ஏற்கெனவே 68 ஆயிரம் கிராமங்களில் ஃபைபர் பொருத்தப்பட்டு விட்டது. ஒரு புறம் 59 கிராமங்கள் , மற்றொருபுறம் 68 ஆயிரம் கிராமங்கள். சகோதரர்களே, சகோதரிகளே, இதுதான் வித்தியாசம். நோக்கம் சரியானது, நோக்கம் மக்களின் நலனுக்கானது என்றால், உங்கள் வேலையில் தடைகள் நேராது. மக்களும் ஒத்துழைப்பு தருகிறார்கள். சரியான வழியில் பணிநடந்துகொண்டிருக்கிறது. நாடு முன்னோக்கி நகர்கிறது.

எரிவாயு குழாய்கள், ஆப்டிகல் ஃபைபர் நெட்வொர்க், நீர் விநியோக அமைப்பு. இந்தியா சுதந்திரம் அடைந்து 75 ஆண்டுகள் நிறைவடையும் 2022-ம் ஆண்டிற்காக நாம் ஓர் கனவு காண்கிறோம். ஏழையிலும் ஏழைகளுக்குச் சொந்த வீடு வேண்டும், நாங்கள் அந்தத் திசை நோக்கி உழைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். உலகின் சிறிய நாடுகள்கூட, பல வீடுகள் தேவைப்படும் என்ற நோக்கத்தோடு யோசித்துவருகின்றன. அது நாட்டில் ஒரு புதிய சிறிய நாடு உருவாக்கப்படுவது போல இருக்கும்; ஆனால் சகோதர சகோதரிகளே, இந்தக் கனவையும் நாங்கள் உணர்ந்து, அதற்கான பணியைச் செய்துவருகிறோம்.

இது என்ன வகையான நாடு என்பதை நீங்கள் நினைத்துப் பாருங்கள். ஒவ்வொரு நாட்டிற்கும் அதன் சொந்தக் கணக்கு அமைப்பும், அதன் சொந்தத் தகவலும் வேண்டும். நாட்டில் என்ன இருக்கிறது, எது இல்லையென்பதை அறிய வேண்டும், இல்லையா? நான் பிரதம மந்திரியாக ஆனபோது, ஆரம்ப நாட்களில் ஒரு கூட்டத்தைக் கூட்டினேன். இந்தியாவில் எத்தனை தீவுகள் இருக்கின்றன எனக் கேட்டேன். அலியா பேட் மற்றும் பேட் துவாரகாவைப் போல எத்தனை தீவுகள் இருக்கின்றன என்றும் கேட்டேன்.

பல்வேறு துறைகளில் உள்ளவர்கள் பல்வேறு கணக்குகளைக் கூறினார்கள். சிலர் 900 என்றார்கள், சிலர் 800, சிலர் 600 பேர் மற்றும் சிலர் 1,000 என்று கூட என்று சொன்னார்கள். இது எந்த வகையான அரசாங்கமாக இருந்தது என்று எனக்கே ஆச்சரியமாக இருந்தது! சிலர் அதிகம் என்றார்கள், சிலர் வேறு நிறைய தீவுகள் இருப்பதாகக் கூறினார்கள். அதிலிருந்தே இதில் ஏதோ தவறு இருக்கிறது என்பது புரிந்தது. தீவுகளின் எண்ணிக்கையை அறிய விட்டுஞான ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டதா என்பதைப் பற்றியும் யாருக்கும் தெரியவில்லை என்பதையும் தெரிவித்துகொண்டேன். இந்தியாவில் எத்தனை தீவுகள் இருக்கின்றன என்பதைப் பற்றி யாருக்குமே தெரியுமா? அவர்களிடம் தனித்துவமான என்ன விஷயம் இருக்கிறது? அவர்களைப் பயன்படுத்தி எப்படி நாட்டை முன்னோக்கிக் கொண்டு செல்ல முடியும்? அவர்களிடம் எந்தத் தகவலும் இல்லை என்பது எனக்கு மிகவும் ஆச்சரியமாக இருந்தது. உடனடியாக ஒரு குழுவை அமைத்தேன். செயற்கைக்கோள் தொழில்நுட்பத்தைப் பயன்படுத்தி, தீவுகள் பற்றிய ஒரு முழுமையான வரைபடத்தைத் தயார் செய்தோம். இந்தியா 1,300 க்கும் அதிகமான தீவுகளைக் கொண்டுள்ளது மற்றும் அவற்றில் சில சிங்கப்பூரை விடப் பெரியவை. நமது தீவுகளை நாம் மேம்படுத்த முடியும். அவற்றுக்கு ஒரு வரலாறு வழங்க முடியும், நமது தீவுகளில் சுற்றுலா வளர்க்கிக்கு நாம் நிறைய செய்ம் முடியும். இந்திய அரசாங்கம்து இதற்கு ஒரு தனியான அமைப்பை உருவாக்கியுள்ளது. இந்திய தீவுக்கு அருகே உள்ள தீவுகளில் இருந்து 200 தீவுகளை நாம் அடையாளம் கண்டுள்ளோம்.

ஆரம்பக் கட்டத்தில் அந்த 200 தீவுகளில் வளர்ச்சிக்கு ஒரு மாதிரியை தயார் செய்தோம். சகோதரர்களே சகோதரிகளே, இந்த வகையான விஷயங்கள் நம் நாட்டில் வளர்ந்து இருந்தால், நாம் சிங்கப்பூர் போக வேண்டி இருந்திருக்குமா? என் நாட்டில் எதையும் செய்ய முடியும். அதற்கான தகுதி நம் நாட்டில் உள்ளது. அதற்கான வலிமை நம் நாட்டில் உள்ளது. மேலும் வளர்ச்சியின் புதிய உச்சங்களை நம்மால் அளவிட முடியும். அதனால்தான், சகோதரர்களே, சகோதரிகளே, சிறிது காலத்திற்கு முன்னர் நிதின் ஜி அட்வரக் சொன்னது போல், நாட்டில் எந்த இடத்திலும் கட்டப்பட்டு சாலைகளைக் கணக்கிட்டால், ஒருநாளைக்கு 2 கி.மீ. தூர சாலையே அமைக்கப்பட்டுவந்தது. நமது அரசு அமையும் வரை ஒருநாளைக்கு 2 கி.மீ. சாலை மட்டுமே போடப்பட்டது.

நிதின் ஜி அவர்கள், அதனை முன்னோக்கி வேகப்படுத்தியதன் மூலம், ஒருநாளுக்கு 22 கிலோ மீட்டர் நீளமான சாலைகள் இன்று அமைக்கப்படுகின்றன. 11 மடங்கு கூடுதலாக வேலை நடந்து வருகிறது. சகோதரர்களே சகோதரிகளே, இதற்கு முன் ஓராண்டுக்கு 1,500 கிலோமீட்டர் நீளமுள்ள ரயில் பாதையில் தண்டவாளப் பாதை மாற்றப் பணிகள் முடிக்கப்பட்டன.

இது போன்ற ஒரு பெரிய நாட்டில், ரயில்களுக்கான தேவைஅதிகளவில் இருக்கிறது. ஆனால் நாடோ அந்த அளவுக்குச் செல்ல முடியாத நிலையில் இருக்கிறது. நாங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தபோது, அதை மாற்றுவோம் என்று உறுதிஅளித்தோம், இன்று நான் மகிழ்ச்சியுடன் கூறுகிறேன், ரயில்பாதை அமைப்பை இரு மடங்கு அதிகம் ஆக்கியிருக்கிறோம், அது வெறும் இரட்டிப்பு 3,000 கிலோமீட்டர் தான். ஏதாவது ஒன்றைச் செய்ய வேண்டுமென்ற எண்ணம் இருந்தால், பஸ் துறைமுக வேலை பார்த்ததை கவனித்த பிறகு, ரயில்கள் அதிகாரிகளை ஒரு கூட்டத்திற்கு அழைத்தேன். நமது ரயில் நிலையங்கள் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருப்பதாகச் சொன்னேன். இவை 19 ஆம் நூற்றாண்டில் உள்ளன, அவற்றில் சில மாற்றங்களைக் கொண்டு வர முடியுமாமுடியாதது எனக் கேட்டேன்.

நாங்கள் ரயில்வேயை மேம்படுத்தும் பணியில் ஈடுபட்டோம். இந்தியாவில் 500 நிலையங்களை உருவாக்க வேண்டிய தேவை உள்ளது. ஆரம்பக் கட்டத்தில் குஜராத், இரந்து, சூரத் மற்றும் காந்தி நகர் ஆகிய இரண்டு ரயில் நிலையங்களைத் தேர்வு செய்தோம். வரும் நாட்களில் நமது அனைத்து ரயில் நிலையங்களையும் பல அடுக்குமாடிக் கட்டிடங்களாக ஏன் ஆக்கக் கூடாது? அங்கு தியேட்டர், மால்கள் இருக்கலாமே. ரயில் நிலையத்தில் பொழுதுபோக்கு மையங்களை அமைக்கலாமே. அங்கு உணவகங்களைக் கூட அமைக்கலாமே. ரயில் பாதைகளில் தொடர்ந்து ரயில்கள் சென்றுவரும். ஆனால் மற்ற பகுதிகள் நிச்சயம் மேம்படுத்தப்பட வேண்டும்.

சகோதர, சகோதரிகளே, நம்மிடம் முன்னேற்றத்தை நோக்கிய பார்வை இருக்க வேண்டும். கனவுகள் இருக்க வேண்டும்; உறுதிப்பாடு இருக்க வேண்டும் மற்றும் நாம் அதற்கான திறனைக் கொண்டிருக்க வேண்டும்; அப்படியிருந்தால், வெற்றி தானாகவே பின் தொடரும். நாம் அந்தப் பணிகளை நோக்கி நகர்ந்து கொண்டிருக்கிறோம்.

பாருச்சின் என் அன்பான சகோதர சகோதரிகளே, அன்னை நர்மதாவின் கரையில் உயர்ந்த எண்ணத்துடன் பெரிய வேலையை நாம் செய்திருக்கிறோம். தயவுசெய்து முழு சக்தியுடன் என்னுடன் இணைந்து சொல்லும்.

நர்மதே, என்று நான் சொல்வேன்: அடுத்ததாக நீங்கள் உங்கள் கரங்களை இறுக்கிய உயர்த்தியபடி 'சர்வதே' என கூறுங்கள்.

நர்மதே - சர்வதே
நர்மதே - சர்வதே.
நர்மதே - சர்வதே.
நர்மதே - சர்வதே.
நர்மதே - சர்வதே.

மிக்க நன்றி.

(Release ID: 1529201) Visitor Counter : 415

Read this release in: [English](#)

