1523

T.N.L.A. Debates

Official Report

Vol. 5 No. 3

1980

D
V211,31'N80
N81.5.3;1
123060

வெளியீடு 28-12-1980] [Issued 28-12-1980

75/81
1523
23 பிப் 1981

தமிழ் நாடு சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

பணித்துறை வெளியீடு—OFFICIAL REPORT

புதன்கிழமை 1980 ஜூலை 23—தொகுதி V—எண் 3
Wednesday 23rd July 1980—Volume V—No. 3

©
தமிழ் நாடு அரசு—GOVERNMENT OF TAMIL NADU
1980

சட்டமன்றப் பேரவைத் துறை, சென்னை-600 009.
Assembly Department, Fort, St. George, Madras-600 009.

விலை 3-15 காசுகள்] [Price 3-15 Paise

உள்ளடக்கம்.

23—7—80

பக்கங்கள்.

1. வினாக்கள்—விடைகள்— உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள் 515—534

2. ஒழுங்குப் பிரச்னை— உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகள். 534—535

3. கவன ஈர்ப்புகள்—
   (அ) விருதுநகர், வெள்ளைச்சாமி நாடார் பாலிடெக்னிக் மாணவர்கள் பிரச்னை 535—539
   (ஆ) சென்னை ஈட்டுறுதி (இ. எஸ். ஐ.) மருத்துவ மனை பணியாளர் மரணம் 540—543

4. அறிவிப்பு— பொது விற்பனை வரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு, 1908. 543

5. அரசினர் சட்ட முன்வடிவு— பொது விற்பனை வரி (திருத்த) சட்ட மூன் வடிவு, 1980. 543

6. வரவு செலவுத் திட்டம் 1980—81 வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)—
   (அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள்—நிர்வாகம் ..
   (ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்கு வரத்து .. .. ..
   (இ) கோரிக்கை எண் 53—சாலை போக்கு வரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு— 544—663

   மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி 544, 545—547, 641—662
   திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் 544, 547—554
   திரு. ரா. கு. பெருமாள் .. .. 544—557
   திரு. ஜே. ஹேமசந்திரன் .. 557—562

பக்கங்கள்

திரு. எம். கே. ராஜமாணிக்கம் .. 562—565
திரு. மு. அம்பிகாபதி .. .. 565—570
திரு. இ. முத்துராமலிங்கம் .. 570—573
திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன் 573—576
திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ் .. 576—579
திரு. ஆர். நவநீத கிருஷ்ணபாண்டியன் 579—583
திரு. ஏ. சி. சண்முகம் .. .. 583—58[illegible]
திரு. தெ. இரா. ராஜாராம் நாயுடு .. 587—5[illegible]
திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி .. 589—5[illegible]
திரு. ஏ. சாகுல் ஹமீது .. .. 595—598
திரு. க. இரா. சின்னராசு .. 598—602
திரு. சி. சிவப்பிரகாசம் .. .. 602—605
திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம் .. 606—609
திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன் .. 609—612
திரு. மி. வின்சென்ட் .. .. 612—614
திரு. நா. சுந்தரராஜ் .. .. 619—624
திரு. கோ. விஸ்வநாதன் .. 624—528
திரு. துரை முருகன் .. .. 629—640

7. அரசினர் தீர்மானம்
விதி 31ஐத் தளர்த்தல் .. .. .. 663—664

8. **பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்** .. 664—665

தமிழ் நாடு சட்டமன்றப் பேரவை.

புதன்கிழமை, 1980 ஜூலை 23.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9-00 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. க. இராசாராம் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :

'பொருள்கருவி காலம் வினையிடனொ டைந்தும்
இருள்தீர எண்ணிச் செயல்'.

ஒரு பணியைச் செய்யத் தொடங்கும்போது அதற்கு வேண்டிய பொருள், அதற்கேற்ற கருவி, தகுந்த காலம், செயல் முறை செய்வதற்குரிய இடம் ஆகிய ஐந்து கூறுகளையும் ஐயமற்று தெளிவாக எண்ணிப் பார்த்து அந்தச் செயலை ஆற்ற வேண்டும்.

1. வினாக்கள்-விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

இடைப்பாடி நகருக்குத் துணைக் கருவூலம்.

*வினா எண் 36—திரு. இ. கணேசன் : மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம் இடைப்பாடி நகரில் ஒரு துணைக் கருவூலம் ஏற்படுத்த வேண்டி விண்ணப்பம் வந்துள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் மீது அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) இல்லை.

(ஆ) இவ் வினா எழாது.

திரு. ர. இராசமாணிக்கம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, தமிழகத்திலே வேறு எங்கேயாவது துணைக் கருவூலங்களைத் தொடங்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, 1980-81 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் அறிவிக்கப்பட்டபடி நான்கு இடங்களில் துணைக் கருவூலங்கள் ஆரம்பிக்க திட்டமிடப்பட்டிருக்கின்றது. இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த திருச்சுழி என்ற இடத்திலும் தஞ்சை மாவட்டத்தில் திருவையாற்றிலும், தஞ்சை மாவட்டத்தில் திருவிடைமருதூரிலும் மதுரை மாவட்டத்தில் தேனி என்ற இடத்திலும் ஆரம்பிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

இராமநாதபுரத்தில் சப்-கோர்ட் ஏற்படுத்தும் திட்டம்.

* **வினா எண் 37—திரு. த. இராமசாமி :** மாண்புமிகு கூட்டுறவு-சட்ட அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) இராமநாதபுரத்தில் சப்-கோர்ட் ஏற்படுத்தும் உத்தேசம் உண்டா?

(ஆ) இராமநாதபுரத்தில் நீதிமன்ற கட்டிடங்கள் கட்டும் திட்டம் தற்போது என்ன நிலையில் உள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : (அ) இல்லை.

(ஆ) நிதிநிலை காரணமாக இத் திட்டம் ஏற்றுக் கொள்ளப்படவில்லை.

திரு. த. இராமசாமி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் எஸ்.எம். கோர்ட்டும், எஸ்.டி.எம். கோர்ட்டும்தான் இருக்கின்றன. சப்-கோர்ட் இல்லாத காரணத்தால் முதுகுளத்தூர், பரமக்குடி, இராமநாதபுரம் ஆகிய இடங்களில் உள்ளவர்கள் வழக்குகளுக்காக சிவகெங்கைக்குத்தான் செல்லவேண்டிய அவல நிலை இருக்கின்றது. இந்த நிலையை மாற்றுகின்ற வகையில் அங்கே சப்-கோர்ட் ஏற்படுத்தும் நடவடிக்கையை அரசு எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, நீதிமன்றங்களின் அதிகார வரம்புக் குழு இதுபற்றி பரிந்துரை செய்யாததன் காரணத்தால்தான் இந்த ஆண்டு அது எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை. அடுத்த ஆண்டு உயர் நீதிமன்றம் இதுபற்றி பரிந்துரை செய்தால் அரசு கண்டிப்பாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. த. இராமசாமி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் இருக்கக்கூடிய நீதிமன்றங்களின் கட்டிடங்கள் பாழடைந்த கட்டிடங்களாக இருக்கின்றன. ஆகவே அரசு புதிய, சொந்தக் கட்டிடங்கள் கட்டுகின்ற அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1523.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவரவர்களே, உயர்நீதிமன்றங்களின் திட்டங்களின் கீழ் இதுபற்றி அரசுக்கு பரிந்துரை செய்யப்பட்டது. நடப்பாண்டிலே நிதிநிலை தட்டுப்பாட்டின் காரணமாக இது மேற்கொள்ளப்படவில்லை. ஆகவே அடுத்த ஆண்டு இதனை மேற்கொள்வது பற்றி ஆய்வு செய்யலாம்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இராமநாதபுரத்தில் சப்-கோர்ட் ஏற்படுத்துவது பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராமசாமி அவர்கள் கேள்வி கேட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் மன்னார்குடியிலே இருக்கின்ற சப்-டிவிஷனல் மாஜிஸ்ட்ரேட் கோர்ட்டை எடுத்துவிடுவதற்கான முயற்சிகள் நடைபெறுவதாகத் தெரிகின்றதே. அது தடுத்து நிறுத்தப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது பற்றித் தனிக்கேள்வி போடுங்கள்.

திரு. ப. நெடுமாறன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இராமநாதபுரத்திலே நீதிமன்றங்களுக்குரிய கட்டிடங்கள் கட்டி அங்கே சப்-கோர்ட்டை ஏற்படுத்தினால் மதுரை கோர்ட்டில் இருக்கக்கூடிய இட நெருக்கடியைக் குறைப்பதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். ஆகவே அந்த வகையிலே அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, மதுரை மாவட்டத்தில் உள்ள மக்களுக்கு இட நெருக்கடியைக் குறைப்பது மட்டும் அரசின் நோக்கமல்ல. இராமநாதபுரம் மக்களுக்கும் நன்மை செய்ய வேண்டும் என்ற காரணத்தால் அவர்களுக்கும் தனியாக அலுவலகங்கள் கட்ட வேண்டும் என்ற கொள்கைக் குறிப்பினை அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே அடுத்த ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையில் இது குறித்து நடவடிக்கை மேற்கொள்வதற்காக நாங்கள் ஆய்வு செய்ய இருக்கிறோம்.

திரு. இரா. கருப்பையா : தலைவரவர்களே, இம்மாதிரி சப்-கோர்ட் அமைப்பதிலே ஏதாவது நியதிகளை அரசு நிர்ணயித்திருக்கின்றதா ? அம்மாதிரி நிர்ணயிக்கப்பட்ட அனைத்து இடங்களிலும் சப்-கோர்ட் ஏற்படுத்தப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, நீதிமன்றத்தின் குழு ஒன்று இதுபற்றி அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்கிறது. தேவையின் அடிப்படை, நிதிநிலை ஆகிய அனைத்தையும் கருத்தில் கொண்டு தான் இதுபற்றி அரசு முடிவு எடுக்கிறது.

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சில நாட்களுக்கு முன் சமர்ப்பித்த பாலிசிநோட்டில் என்னென்ன சப்-கோர்ட்டுகள் அமைக்கப்படும் என்று லிஸ்ட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். எப்பொழுது, எவை எவை எடுத்துக் கொள்ளப் பெறும் என்று ஏதாவது புரோக்கிராம் இருக்கிறதா ? இருந்தால் அவை பற்றி அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் மசோதாவின் மீது பேசுகையிலேயே அதைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்லியிருக்கிறேன். எதை எதை இந்த ஆண்டு எடுத்துக் கொள்ளப் பெறும், அடுத்த ஆண்டு எதை எதை எடுத்துக் கொள்ள அரசு உத்தேசித்துள்ளது என்று விரிவாக அப்பொழுதே சொல்லியிருக்கிறேன் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. செ. சிவசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரையில் இருக்கும் சப்-கோர்ட்டை இராமநாதபுரத்திற்கு மாற்றுவது பற்றி, அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிடுகையில் அடுத்த ஆண்டு எடுத்துக் கொள்ளப் பெறும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எந்த இடத்தில் என்று குறிப்பிட்டுச் சொல்ல முடியுமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, அடுத்த ஆண்டு மாற்றப்படும் என்று நான் சொல்லவில்லை. அடுத்த ஆண்டு அதற்கான கட்டடம் கட்டுவதற்கான ஆய்வு முடிவு செய்யப்பெறும் என்று தான் சொன்னேன்.

பனையடிக் குத்தகை காய்கறி கூட்டுறவு சங்கம், கத்தரிப்புலம்.

*** வினா எண் 38—திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம் :** மாண்புமிகு கூட்டுறவு-சட்ட அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சை மாவட்டம், கத்தரிப்புலம் பனையடிக் குத்தகை காய்கறி கூட்டுறவு சங்கம், காய்கறிகள் ஏற்றிச் செல்ல வாகனவசதி கேட்டுள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதற்கு எப்பொழுது வேன் வழங்கப்படும் ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : (அ) ஆம்.

(ஆ) இச்சங்கம் தற்போது செய்கின்ற காய்கறி விற்பனை ஒரு 'வேன்' வைத்துக்கொள்ள வேண்டிய அளவுக்கு இல்லை. தனியாக ஒரு 'வேன்' வைத்துக்கொள்வது சங்கத்தின் பொருளாதார நிலைமைக்கு உகந்ததாக இராது என்று கருதப்படுகிறது.

திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம் : தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்திலேயே காய்கறி கூட்டுறவுச் சங்கம் இது ஒன்றுதான். ஆகவே, இன்னும் அதிகமான காய்கறிகளை கொண்டு செல்லும் பொருட்டு வேன் வழங்க ஏற்பாடு செய்ய அரசு முன்வருமா என்று . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : காய்கறிகளே அந்த அளவுக்கு இல்லை என்னும்போது வேன் எதற்கு ?

(பதில் இல்லை)

சாத்தனூர் அணையின் மேல் மட்டக்கால்வாய் வெட்டும் திட்டம்.

வினா எண் 40—திரு. த. வேணுகோபால் : மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சாத்தனூர் அணையின் மேல் மட்டக்கால்வாய் புதியதாக வெட்டுவது பற்றி ஆய்வு ஏதும் செய்யப்பட்டதா ?

(ஆ) அப்பணி எப்போது துவங்கப்படும் ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : (அ) மற்றும் (ஆ) இத்திட்டம் பற்றி பூர்வாங்க ஆய்வு நடத்தப்பட்டுள்ளது. அதன் மீது திட்ட மதிப்பீடு, அறிக்கை முதலியன தயாரிக்க தலைமைப் பொறியாளர் அனுமதி கோரியுள்ளார். இது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. த. வேணுகோபால் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும்போது இத்திட்டத்தின் மதிப்பீடு செய்து அறிக்கை அளிக்க தலைமைப் பொறியாளர் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளார் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். எப்பொழுது அந்த வேலை துவங்கப்படும் என்று அறிய விரும்புகிறேன் ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொன்னி ஆற்றின் மீது கட்டப்பெற்றிருக்கிற சாத்தனூர் அணையிலிருந்து 750 கன அடி உபரி நீரை 5,250 ஏக்கர் புஞ்சை நிலத்திற்கு பாசன வசதி கொடுக்கவும், 1,920 ஏக்கர் நஞ்சை நிலங்களுக்கு பாசனத்தை உறுதி செய்யவும், 411 ஏக்கர் புஞ்சை நிலத்திற்கு பற்றாக் குறையை போக்கவும் வாய்ப்பு இருப்பதாக தலைமைப் பொறியாளர் அறிக்கை கொடுத்திருக்கிறார். ஆனால் பொன்னி ஆற்றின் மேல் பகுதியில் தர்மபுரி மாவட்டத்தில் ஒரு அணை கட்ட வேண்டிய சூழ்நிலையும் இருப்பதால், உபரி நீர் எவ்வளவு கிடைக்கும் என்று ஆய்வு நடத்தச் சொல்லி ஆணையிடப்பட்டிருக்கிறது. அந்த ஆய்வின் அறிக்கை வந்ததற்குப் பிறகு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளப்பெறும்.

[1980 ஜூலை 23

திரு. த. வேணுகோபால் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெருமழை காலங்களில் ஏற்படும் வெள்ளப்பெருக்கு மட்டுமல்லாமல், சாதாரணமாகவே அங்கே அதிகப்படியாக இருக்கும் தண்ணீரை பயன்படுத்திக் கொள்ளும் வகையில் இத்திட்டத்தை ஆய்வில் எடுத்துக் கொள்ள அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய உணர்வு அரசுக்கும் புரிகிறது. அரசுக்கும் இருக்கிறது. உபரி நீரை வீணாக்காததோடு பெருமழை காலங்களில் அதிகமாக வருகிற வெள்ளத்தை தடுப்பதற்கும் அந்த நீரை உபயோகமாக பாசன வசதிகளுக்குப் பயன்படுத்த வேண்டும் என்கிற உணர்வு அரசுக்கும் இருக்கிறது. எனவே உபரி நீர் எவ்வளவு கிடைக்கும் என்கிற ஆய்வு வந்ததற்குப் பிறகு இதிலே தேவையான நடவடிக்கை திட்டத்தை மேற்கொள்ள வாய்ப்பு இருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, புதிதாக சாத்தனூர் அணையின் மேல் மட்டக் கால்வாய் வெட்டுவது பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதற்கு எவ்வளவு பணம் தேவைப்படுகிறது ? அதற்காக எவ்வளவு நாட்களிலே முடிவு எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 4,70,000 ரூபாய் செலவு ஆகும் என்று தலைமைப் பொறியாளர் தம் அறிக்கையிலே கூறியுள்ளார். உபரி நீர் ஆய்வு பற்றிய அறிக்கை வந்ததற்குப் பிறகு திட்டப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கால்வாய் மூலமாகத்தான் திருவண்ணாமலை சமுத்திர ஏரி போன்ற இடங்களுக்கு தண்ணீர் போகவிருக்கின்றது. திருவண்ணாமலை, இந்துக்கள் வரக்கூடிய ஒரு பெரிய ஸ்தலம். அங்கே சில விழா நாட்களில் கூட்டம் தாங்க முடியவில்லை. பக்தர்கள் அதிகமாக வரக்கூடிய பகுதியாக இருப்பதினாலும், அவர்களுக்கு தண்ணீர் வசதிக்கு அங்கே ஒரு ஆறு இல்லாத நிலை இருப்பதினாலும், இந்தத் திட்டத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று பரிசீலனை செய்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிற சூழ்நிலையே எழுந்தது. ஆகையினால் அமைச்சர் அவர்கள் இதற்கு முதலிடம் அளித்து, உடனடியாக இத்திட்டத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு தேவையானவற்றைச் செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

(முற்பகல் 9-10)

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : இந்தத் திட்டம் எடுத்துக் கொள்வதற்குத் தகுதியானது என்று தலைமைப் பொறியாளர் கருத்து தெரிவித்திருக்கிறார்கள். எனவே எடுத்துக்கொள்ள வாய்ப்பிருக்கிறது. விரைவில் எடுத்துச் செயல்படுத்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும்.

டாக்டர் கே. சமரசம் : பெண்ணையாற்றின் குறுக்கே தர்மபுரி மாவட்டத்தில் ஒரு அணை கட்ட உத்தேசித்து மூன்று இடங்களில் இடம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டிருந்தது. அதில் அரசாங்கம் எந்த இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்திருக்கிறது ? எவ்வளவு தொகையில் அதைக் கட்ட உத்தேசித்திருக்கிறது என்று அறிவிக்க இயலுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : மூன்று இடத்தில் எது சரியான இடமோ அந்த இடத்தில் அணை கட்டப்படும்.

கன்னியாகுமரி-சென்னை கடற்கரை சாலை.

வினா எண் 39.—திரு. கே. ஆர். சுந்தரம்: மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

கன்னியாகுமரி-சென்னை கடற்கரையை ஒட்டிய தேசிய நெடுஞ்சாலை போடும் திட்டம் தற்போது எந்த நிலையில் உள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: கன்னியாகுமரி-சென்னை கடற்கரையை ஒட்டிய சாலை போடும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. கே. ஆர். சுந்தரம்: எப்போது அந்த வேலை எடுத்துக் கொள்ளப் படும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: கிழக்குக் கடற்கரைச்சாலை ஒரு பாதுகாப்பு முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலை. போர்க் காலங்களில் கடல் மார்க்கமாக வரும் தாக்குதலை முறியடிப்பதற்காக இந்தச் சாலை பெரிதும் உதவும் என்ற காரணத்தால் மத்திய அரசைக் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். மத்திய அரசின் உதவி கிடைத்தவுடன் உடனடியாக எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: இந்த கன்னியாகுமரி-சென்னை கடற்கரை சாலை போர் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலை என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்தத் திட்டம் பற்றி நீண்ட நாட்களாகப் பேசப்பட்டு

வருகிறது. எப்போது மத்திய அரசின் ஒப்புதல் கேட்க தமிழக அரசு ஆரம்பித்தது? இவ்வளவு காலதாமதத்திற்கான காரணம் என்ன? விரைவில் எடுத்துக்கொள்ள முனைப்பு நடவடிக்கைகள் அரசு என்ன செய்ய இருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : இந்தச் சாலையை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று இந்த ஆட்சி ஏற்பட்டதிலிருந்து நாம் வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். என்னிடம் உள்ள குறிப்புகளின்படி அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி வந்ததற்குப் பின்னால் தொடர்ந்து இது வலியுறுத்தப்பட்டு வருகிறது. இதற்காக ஏறத்தாழ 57 கோடி ரூபாய் செலவாகும் என்று மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. மேலும் இந்தச் சாலையை இரண்டு வழிச்சாலையாகக் கொண்டு போனால் மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும் என்ற காரணத்தினால் முக்கியமான தலைநகரங்கள் வழியாக இதைக் கொண்டு போவதின் மூலம் அங்கிருக்கக்கூடிய மீனவர்களுக்கு இது பாதுகாப்பளிக்கக்கூடிய சாலையாக இருக்கும் என்று கருதித்தான் இந்தச் சாலையை வலியுறுத்திக்கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி: கடற்கரையோரங்களில் உள்ள மீனவர் கிராமங்கள் இணைப்புச் சாலைகள் இல்லாமலிருக்கின்றன. ஆகவே கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னை வரை போடப்படுகிற இந்தக் கடற்கரை சாலையோடு மீனவர்கள் கிராமங்கள் ஒவ்வொன்றையும் இணைக்கும் தொடர்பு சாலைகளையும் இந்தத் திட்டத்தோடு சேர்த்து நடத்திக் கொடுக்க முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: இந்தச் சாலை கன்னியாகுமரி-சென்னை கடற்கரைச் சாலை. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறிய கேள்வியின் அடிப்படையில் உள்ள முக்கியத்துவத்தையெல்லாம் வலியுறுத்தித் தான் மத்திய அரசிடம் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. என். வரதராஜன்: இந்த கடற்கரையையொட்டியிருக்கும் இந்தச் சாலையின் மொத்த மதிப்பீட்டுத் தொகை எவ்வளவு? பொதுவாகப் போர் காலத்தில் உதவுவதைவிட சாதாரணக் காலத்திலேயே வியாபார அபிவிருத்திக்கு மிகப் பெரிய உதவி செய்யும் என்று நம் நிபுணர்கள் கருதுகிறார்கள். அதைப்பற்றி அரசாங்கம் ஏதாவது பரிசீலனை செய்திருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: போர் காலத்தில் மட்டுமல்ல. சாதாரண காலங்களில்கூட வியாபாரத்திற்கு மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்ற கருத்து மட்டுமல்லாமல் ஐந்து மாவட்டங்களைக் கடந்து செல்லும் சாலையாகவும் இது இருக்கும். இதன் மதிப்பீடு 57 கோடி 20 லட்சம் ரூபாய்.

திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம்: மரக்காணம் அருகில் உப்பளத்தில் மத்திய அரசு அனுமதியளிக்காமல் அங்கே சாலை இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே மத்திய அரசை வலியுறுத்தி முதலில் அந்தச் சாலையைச் செப்பனிட நெடுஞ்சாலைத் துறை நடவடிக்கைகள் எடுக்குமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இது கன்னியாகுமரி-சென்னை கடற்கரை சாலையைப் பற்றியது.

திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம்: அதே சாலையைப்பற்றித்தான் கேட்கிறேன். இடையில் மூன்று கிலோ மீட்டர் தூரத்தை உப்பளம் சால்ட் டிபார்ட்மென்ட் வைத்திருக்கிறது. அந்த சாலை செப்பனிடப்படாமல் வீணாக இருக்கிறது. ஆகவேதான் கேட்கிறேன். அது செப்பனிடப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : தலைவர் அவர்களே, பொதுவாகவே நெடுஞ்சாலைத் துறையின் மூலமாக பல்வேறு பணிகளை நாம் கோடிட்டு, குறிப்பிட்டு மைய அரசுக்கு எடுத்துச் சொல்லி, மைய அரசின் உதவியைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆனாலும், மைய அரசு நெடுஞ்சாலைகளை அதிகமாகப் போட வேண்டாம் என்ற கொள்கையை வற்புறுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அசாமில் மட்டும்தான் இந்த ஆண்டிலும் கூட பல நெடுஞ்சாலைகளை மைய அரசு போடுகின்றதே தவிர, மற்ற மாநிலங்களிலும் நம்முடைய மாநிலத்திற்கு கொடுக்கவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கெ. சொக்கலிங்கம். பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நமது அமைச்சர் அவர்கள் சென்னை-கன்னியாகுமரி நெடுஞ்சாலை பணி துரிதப் படுத்தப்படும் என்று சொன்னார்கள். அதன் மதிப்பீட்டுத் தொகையையும் அறிவித்தார்கள்; மகிழ்ச்சி. ஆனால் இந்த மதிப்பீட்டுத் தொகை எந்த ஆண்டில் போடப்பட்டது?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : தலைவர் அவர்களே, எந்த ஆண்டில் போடப்பட்டது என்ற தகவல் என்னிடத்திலே இல்லை.

திரு. இரா. கருப்பையா : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சென்னை-கன்னியாகுமரி நெடுஞ்சாலை எந்தெந்த மாவட்டங்களைக் கடந்து செல்கிறது? எத்தனை மைல்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, இந்த சாலை செங்கை மாவட்டம், தென் ஆற்காடு மாவட்டம், தஞ்சை மாவட்டம், முகவை மாவட்டம், நெல்லை மாவட்டம் மற்றும் குமரி ஆகிய 6 மாவட்டங்களைக் கடந்து செல்கிறது. அதன் மொத்த நீளம் 773-20 கிலோ மீட்டர்.

வருகிறது. எப்போது மத்திய அரசின் ஒப்புதல் கேட்க தமிழக அரசு ஆரம்பித்தது? இவ்வளவு காலதாமதத்திற்கான காரணம் என்ன? விரைவில் எடுத்துக்கொள்ள முனைப்பு நடவடிக்கைகள் அரசு என்ன செய்ய இருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : இந்தச் சாலையை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று இந்த ஆட்சி ஏற்பட்டதிலிருந்து நாம் வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். என்னிடம் உள்ள குறிப்புகளின்படி அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி வந்ததற்குப் பின்னால் தொடர்ந்து இது வலியுறுத்தப்பட்டு வருகிறது. இதற்காக ஏறத்தாழ 57 கோடி ரூபாய் செலவாகும் என்று மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.. மேலும் இந்தச் சாலையை இரண்டு வழிச்சாலையாகக் கொண்டு போனால் மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும் என்ற காரணத்தினால் முக்கியமான தலைநகரங்கள் வழியாக இதைக் கொண்டு போவதின் மூலம் அங்கிருக்கக்கூடிய மீனவர்களுக்கு இது பாதுகாப்பளிக்கக்கூடிய சாலையாக இருக்கும் என்று கருதித்தான் இந்தச் சாலையை வலியுறுத்திக்கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி: கடற்கரையோரங்களில் உள்ள மீனவர் கிராமங்கள் இணைப்புச் சாலைகள் இல்லாமலிருக்கின்றன. ஆகவே கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னை வரை போடப்படுகிற இந்தக் கடற்கரை சாலையோடு மீனவர்கள் கிராமங்கள் ஒவ்வொன்றையும் இணைக்கும் தொடர்பு சாலைகளையும் இந்தத் திட்டத்தோடு சேர்த்து நடத்திக் கொடுக்க முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: இந்தச் சாலை கன்னியாகுமரி-சென்னை கடற்கரைச் சாலை. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறிய கேள்வியின் அடிப்படையில் உள்ள முக்கியத்துவத்தையெல்லாம் வலியுறுத்தித் தான் மத்திய அரசிடம் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. என். வரதராஜன்: இந்த கடற்கரையையொட்டியிருக்கும் இந்தச் சாலையின் மொத்த மதிப்பீட்டுத் தொகை எவ்வளவு? பொதுவாகப் போர் காலத்தில் உதவுவதைவிட சாதாரணக் காலத்திலேயே வியாபார அபிவிருத்திக்கு மிகப் பெரிய உதவி செய்யும் என்று நம் நிபுணர்கள் கருதுகிறார்கள். அதைப்பற்றி அரசாங்கம் ஏதாவது பரிசீலனை செய்திருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: போர் காலத்தில் மட்டுமல்ல. சாதாரண காலங்களில்கூட வியாபாரத்திற்கு மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்ற கருத்து மட்டுமல்லாமல் ஐந்து மாவட்டங்களைக் கடந்து செல்லும் சாலையாகவும் இது இருக்கும். இதன் மதிப்பீடு 57 கோடி 20 லட்சம் ரூபாய்.

திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம்: மரக்காணம் அருகில் உப்பளத்தில் மத்திய அரசு அனுமதியளிக்காமல் அங்கே சாலை இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே மத்திய அரசை வலியுறுத்தி முதலில் அந்தச் சாலையைச் செப்பனிட நெடுஞ்சாலைத் துறை நடவடிக்கைகள் எடுக்குமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இது கன்னியாகுமரி-சென்னை கடற்கரை சாலையைப் பற்றியது.

திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம்: அதே சாலையைப்பற்றித்தான் கேட்கிறேன். இடையில் மூன்று கிலோ மீட்டர் தூரத்தை உப்பளம் சால்ட் டிபார்ட்மென்ட் வைத்திருக்கிறது. அந்த சாலை செப்பனிடப்படாமல் வீணாக இருக்கிறது. ஆகவேதான் கேட்கிறேன். அது செப்பனிடப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : தலைவர் அவர்களே, பொதுவாகவே நெடுஞ்சாலைத் துறையின் மூலமாக பல்வேறு பணிகளை நாம் கோடிட்டு, குறிப்பிட்டு மைய அரசுக்கு எடுத்துச் சொல்லி, மைய அரசின் உதவியைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆனாலும், மைய அரசு நெடுஞ்சாலைகளை அதிகமாகப் போட வேண்டாம் என்ற கொள்கையை வற்புறுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அசாமில் மட்டும்தான் இந்த ஆண்டிலும் கூட பல நெடுஞ்சாலைகளை மைய அரசு போடுகின்றதே தவிர, மற்ற மாநிலங்களிலும் நம்முடைய மாநிலத்திற்கு கொடுக்கவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. சொக்கலிங்கம். பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நமது அமைச்சர் அவர்கள் சென்னை-கன்னியாகுமரி நெடுஞ்சாலை பணி துரிதப் படுத்தப்படும் என்று சொன்னார்கள். அதன் மதிப்பீட்டுத் தொகையையும் அறிவித்தார்கள்; மகிழ்ச்சி. ஆனால் இந்த மதிப்பீட்டுத் தொகை எந்த ஆண்டில் போடப்பட்டது?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : தலைவர் அவர்களே, எந்த ஆண்டில் போடப்பட்டது என்ற தகவல் என்னிடத்திலே இல்லை.

திரு. இரா. கருப்பையா : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சென்னை-கன்னியாகுமரி நெடுஞ்சாலை எந்தெந்த மாவட்டங்களைக் கடந்து செல்கிறது? எத்தனை மைல்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, இந்த சாலை செங்கை மாவட்டம், தென் ஆற்காடு மாவட்டம், தஞ்சை மாவட்டம், முகவை மாவட்டம், நெல்லை மாவட்டம் மற்றும் குமரி ஆகிய 6 மாவட்டங்களைக் கடந்து செல்கிறது. அதன் மொத்த நீளம் 773-20 கிலோ மீட்டர்.

[1980 ஜூலை 23

திரு. ஏ. சாகுல் ஹமீது: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தைத் தொடங்க மத்திய அரசுக்கு சாத்தியமில்லை என்று சொன்னார்கள். நமது மாநில அரசு செய்வதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, மைய அரசு கூட மாநில அரசு ஏன் எடுத்து செய்யக்கூடாது என்றுதான் கேட்டார்கள். மாநில் அரசின் பிளான் ரிசோர்ஸ்படி இருக்கக்கூடிய பணத்தை வைத்துக் கொண்டு சொந்த திட்டத்திலே இருந்து இவைகளையெல்லாம் செய்யவேண்டு மென்று கேட்டுக்கொண்டார்கள். நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரையில், உங்களுக்கே நன்கு தெரியும், நிதிநிலை எவ்வளவு தூரம் இருக்கிறது என்பது. ஆகவே, 57 கோடி ரூபாய் ஒரு திட்டத்திற்காகவே போடுகின்ற சூழ்நிலை இப்போது மாநில அரசுக்கு இல்லை. இருந்தாலும், மைய அரசை வலியுறுத்தி இந்த ஆண்டில் பெறவேண்டுமென்று முனைப்பாக செயல் பட்டுக்கொண்டு வருகிறோம்.

திரு. மி. வின்சென்ட்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போர் முக்கியத் துவம் வாய்ந்த சாலை என்றார் அமைச்சர். எனவே, போர் அபாயம் ஏதாவது உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, இந்த மாநிலத் தைப் பொறுத்தவரை அப்படிப்பட்ட அபாயம் இதுவரையில் இல்லை.

திரு. எல். இளையபெருமாள்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சென்னை-கன்னியாகுமரி கடற்கரை சாலையில், சென்னையிலே இருக்கின்ற மீனவர்கள் வாழக்கூடிய மிகவும் பின்தங்கிய சாலையைகூட இணைக்கப்படாமல் அப்படி அப்படியே இருக்கிறது. இது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இடம். எனவே, அதைச் சேர்ப்பதற்கு இந்த அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, சென்னையிலே இருக்கக்கூடிய சென்னை நகர புறச்சாலை கடலரிப்பின் காரணமாக இன்று அது பாதிக்கப்பட்டு, அதன் மூலமாக போக்குவரத்து தடைப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்காக ஒரு பெரிய திட்டம் ஒன்றை அதாவது 'ரீடெயினர் வால்' கட்டுவதன் மூலமாகத்தான் இந்தச் சாலையைப் பாதுகாக்க முடியும் என்கிற ஒரு நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினால், இந்த அரசின் பரிசீலனையில் இது இருந்து வருகிறது.

1980 ஜூலை 23]

திரு. செ. சிவசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மிகவும் நன்றி. இந்த தேசிய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நெடுஞ்சாலை போர் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் கேள்விப்பட்டது, போர் அபாயமான நெடுஞ்சாலையாக இது இருக்கின்ற காரணத்தினால்தான், மத்திய அரசு இந்த வேலையை நிறுத்தி வைத்திருக் கிறது என்று. இது என்னுடைய தொகுதியிலேயும், முகவை மாவட்டத்திலே மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர் ராமசாமி தொகுதியிலேயும், மற்றும் திருவாடானை தொகுதியிலேயும் இதுவரை எர்த் வொர்க் தான் நடைபெற்றிருக்கிறது. மற்றும் பல இடங்களில் பாலங்கள் போடப்பட்டுள்ளன. இந்த மூன்று தொகுதி களிலே மட்டும் எர்த் வொர்க் மட்டும்தான் நடந்திருக்கிறது. எனவே, இதை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

(முற்பகல் 9-20)

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, அது போர் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்பதைக் காட்டிலும் பாதுகாப்புக்காகப் போட வேண்டிய சாலை. இன்னொரு முக்கியத்துவம் மீனவர்களுக்கு அவர்களு டைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்த இந்தச் சாலை பயன்படும். ஆக, இந்த முக்கியத்துவத்தை எடுத்து வலியுறுத்தி வருகிறோம். உடனடியாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்.

திரு. ஆ. வெள்ளைச்சாமி: இந்தச் சாலை மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலை என்று கருதி இவ்வளவு நேரமாக சட்டமன்றத்தில் வினாக் களைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். இந்தச் சாலை அமைப்பது மத்திய அரசின் கற்பனையிலேயே இருந்துவிடுமா அல்லது இதை அனுமதிக்கும் அறிகுறிகள் தெரிகின்றனவா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: 1978-83 வரையிலான ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இந்தச் சாலையை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும், இது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலை என்பதை மீண்டும் மீண்டும் வலியுறுத்தி வருகிறோம். டில்லிக்கே சென்று அவர்களுடைய ஆணையைப் பெற்று வரலாமென்ற யோசனையும் இருக்கிறது.

திரு. ப. பொன்னுரங்கம்: தண்டையார்ப்பேட்டையிலிருந்து எண்ணூர் வரை உள்ள குப்பங்கள் கடலரிப்பால் பாதிக்கப்படும் அளவுக்கு போடப்பட் டுள்ள நீண்ட நெடுஞ்சாலை பாதிக்கப்படும் அளவுக்கு நிலைமைகள் உருவாகி யிருக்கின்றன. ஒவ்வொரு வாடைக் காலத்திலும் அக்டோபர் முதல் டிசம்பர்

வரை ஏற்படுகிற கடலரிப்பால் அந்தப் பாதை பாதிக்கப்படுகிற காரணத்தால் மீனவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள், அவர்களுடைய குடிசைகள் பாதிக்கப்படுகின்றன. ஆகவே, அந்தப் பாதையை பாதுகாத்துத் தர உடனடியாக அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பாதையே இல்லாதபோது எதைப் பாதுகாப்பது?

திரு. ந. குலசேகரபாண்டியன்: அந்தக் கடற்கரைச்சாலை ஆறு மாவட்டங்களைத் தொட்டுச் செல்வதாக அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அது பாண்டிச்சேரி வழியாகச் செல்லுகிறதா? அப்படியானால் பாண்டிச்சேரி அரசின் அனுமதியைப் பெற வேண்டுமா? அதற்கான முயற்சிகளை அரசு எடுத்திருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: பாண்டிச்சேரி வழியாகவும் செல்லுகிறது. ஆனால் பாண்டிச்சேரி அரசிடம் நாம் அனுமதி வாங்கத் தேவையில்லை. தேசிய நெடுஞ்சாலை என்று வரும்போது மத்திய அரசு சாலையாக இருக்கும் காரணத்தால் நாம் அனுமதி வாங்கத் தேவையில்லை.

திரு. ப. நெடுமாறன்: தேசிய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இந்தச் சாலையைப் பற்றி மாநில அரசு எப்போது மத்திய அரசுக்கு எழுதியது, அங்கிருந்து என்ன பதில் வந்தது என்பதைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சித்தன் அவர்கள் கேட்டார்கள். பின்னால் ஒரு கேள்விக்குப் பதில் சொல்லும்போது அமைச்சர் அவர்கள் மத்திய அரசை அணுகிப் பார்க்கலாம் என்று எண்ணுகிறோம் என்று சொன்னார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சித்தன் அவர்களையும், இளையபெருமாள் போன்றவர்களையும் மத்திய அரசுக்கு அனுப்பி, அவர்கள் சார்ந்திருக்கும் கட்சி மத்தியில் ஆளும் கட்சியாக இருப்பதால் இந்தத் திட்டத்திற்கு அனுமதி வாங்க இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: மாண்புமிகு நெடுமாறன் அவர்கள் நல்ல யோசனையைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். வரவேற்கிறேன். ஆனால் இந்த மாநில அரசுக்குச் சொன்ன பதிலில் உறுதியாகச் சொல்லுகிறார்கள். அதை எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறோம். தேவை ஏற்படின் அண்ணன் நெடுமாறன் சொன்ன யோசனையை பரிசீலிக்கலாம்.

கந்தசாமிக்கண்டர் கல்லூரி, வேலூர்.

கு.கா.வி. எண் 36—திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், வேலூரில் உள்ள கந்தசாமிக்கண்டர் கல்லூரியில் இந்த ஆண்டில் பி.காம்., எம்.எஸ்ஸி. வகுப்புகளுக்கு மாணவர் அனுமதிப்பது நிறுத்தி வைக்கப்பட உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: (அ) இல்லை. மாணவர் சேர்க்கை நடைபெறுகிறது.

(இ) இக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: இந்தக் கல்லூரி நிர்வாகத்தினர் அங்கே பணி செய்கிற ஆசிரியர்களுக்குள் பாகுபாடு செய்து தங்களுக்கு வேண்டிய ஆசிரியர்களை வைத்துக்கொண்டு வேண்டாத ஆசிரியர்களை அனுப்பிவிட வேண்டுமென்ற எண்ணத்தால் பி.காம்., எம்.எஸ்ஸி. போன்ற வகுப்புகளை எடுத்துவிட வேண்டுமென்ற நோக்கத்தில் செய்வதாக இருந்தார்கள். ஆசிரியர்கள் யாரும் வேலையிலிருந்து நீக்கப்படாமல் பணியாற்றுகிறார்களா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: சேலம் மாவட்டம் வேலூரில் உள்ள கந்தசாமி கண்டர் கல்லூரியில் பி.காம்., எம்.எஸ்ஸி. வகுப்புகளுக்கு மாணவர்களை எடுப்பதில்லை என்ற புகார் கடிதம் எங்களுக்கும் வந்தது. அவர்களிடம் தொலைபேசி மூலம் தொடர்பு கொண்டு விளக்கம் கேட்டபோது அந்த வகுப்புகளுக்கு மாணவர்கள் சேர்க்கும் பணி நடைபெற்று வருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த விவரந்தான் இருக்கிறது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய கேள்வியிலே அங்கே பணியாற்றுகின்ற ஆசிரியர்கள் பாகுபாடு இல்லாமல் தொடர்ந்து வேலை செய்யக்கூடிய முறையிலே வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்களா என்று கேட்டேன். பாகுபாட்டு நிலைமையில் வேண்டாத ஆசிரியர்கள் பணியிலிருந்து நீக்கப்பட்டிருக்கிறார்களா என்பதையும், இதுவரையில் நீக்கப்பட்டு இருந்தாலும், இனிமேல் அப்படிப்பட்ட நிலைமை தொடராது இருக்கின்ற முறையிலே என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் அறிவிக்க இயலுமா ?

[1980 ஜூலை 23

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: தலைவர் அவர்களே, இந்தத் துணைக் கேள்வி மூலக்கேள்விக்கு வெளியேதான் வருகிறது. நேரடியாகப் பதில் சொல்லக்கூடிய முறையிலே என்னிடத்திலே இப்போது தகவல் இல்லை. நேற்றைக்கும், நேற்றைய முன்தினமும் சென்னையிலே உள்ள கல்லூரித் தலைவர்களிடத்திலே பேசி, நகர்ப் பகுதியிலே உள்ள கல்லூரிகளுக்கு மாணவர்கள் அதிகமாக வருகின்ற காரணத்தினால் அவர்களுக்கு இடம் தரப்பட வேண்டுமென்ற முறையிலே அதிகப்படியான ஆசிரியர்களை வெளியேற்றாமல் அவர்கள் பணியாற்றுகின்ற வகையிலே இந்த வாய்ப்பைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். இதே அறிவுரையை மற்றப் பகுதிகளிலே உள்ள ரீஜினல் டைரக்டர்களுக்குச் சொல்லி அவர்கள் மூலமாக மற்றக் கல்லூரித் தலைவர்களையும் இவ்வாறு அறிவுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். இவ்வறிவுரையின்படி அந்தக் கல்லூரி தலைவர்கள் நடக்க முன்வருகிறபோது இந்த ஆசிரியர்களைப்பற்றிய பிரச்சினை வராது என்று நம்புகிறேன்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: தலைவர் அவர்களே, கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் ஹையர் செகண்டரி, பி.யு.சி.க்கு இணையாக இருக்கிறது என்ற நல்ல எண்ண அறிவிப்பை இந்த அவையிலே தெரிவித்தார்கள் . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது கந்தசாமி கண்டர் கல்லூரியைப் பற்றிய கேள்வி; மூலக் கேள்வியை ஒட்டி கேளுங்கள்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : தாங்கள் தயவுசெய்து கேள்வியை அட்மிட் செய்ய வேண்டும். மினிஸ்டர் பதில் சொல்லாவிட்டாலும் பரவாயில்லை. அமைச்சர் அவர்கள் ஹையர் செகண்டரி பி.யு.சி.-க்கு இணையாக இருக்கிறது என்ற நல்ல எண்ண அறிவிப்பை இந்த அவையிலே தெரிவித்தார்கள். ஆனால் பல கல்லூரிகளிலே பட்டப்படிப்பிலே சேர்ப்பது புறக்கணிக்கப்படுகிறது . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வி போடுகிற உரிமையை யாரும் மறுக்கவில்லை. பொதுவாகக் கேட்கிறபோது எல்லா விவரங்களும் அமைச்சரிடம் இல்லாமல் இருக்கும். எனவே மூலக் கேள்வியை ஒட்டியே கேட்க வேண்டும்.

திரு. என். பழனிவேல்: தலைவர் அவர்களே, அரசு மானியங்களைப் பெற்று நடைபெறுகின்ற கல்லூரி ஒன்று கந்தசாமி கண்டர் கல்லூரி என்றும் வேறு பலவிதமான ஜாதியின் பெயரால் அழைக்கப்படுகின்ற நிலைமையை அரசு தடுத்து நிறுத்துமா ?

1980 ஜூலை 23]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அந்தப் பெயர் அக்கல்லூரிக்கு வைத்து ரொம்பக் காலம் ஆயிற்று. அது எல்லாம் வேண்டாம்.

நாகர்கோவிலில் பாதாள சாக்கடை அமைக்கும் திட்டம்.

கு.கா.வி. எண் 37—திரு. மி. வின்சென்ட் : மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நாகர்கோவிலில் பாதாள சாக்கடை அமைக்கும் திட்டப்பணி என்ன நிலையில் உள்ளது?

(ஆ) எப்பொழுது ஆரம்பிக்கப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: (அ) நாகர்கோவிலில் பாதாள சாக்கடை அமைக்கும் திட்ட ஆய்வுப் பணிகள் சமீபத்தில் முடிவுற்று இத் திட்டத்திற்கான உத்தேச மதிப்பீடு தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

(ஆ) உத்தேச மதிப்பீட்டின் மீது அரசின் நிர்வாக ஒப்புதல் பெற்றபின் திட்டம் ஆரம்பிக்கப்படும்.

திரு. மி. வின்சென்ட்: தலைவர் அவர்களே, நாகர்கோவிலில் பாதாள சாக்கடை அமைக்கும் திட்டத்தின் உத்தேச மதிப்பீடு எவ்வளவு? அதை இந்த வாரியம் எப்போது முடிவுசெய்து அரசின் நிர்வாக ஒப்புதலுக்கு அனுப்பும்?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: நாகர்கோவில் பாதாள சாக்கடைத் திட்டத்திற்கு உத்தேச மதிப்பீடு 9 கோடி ரூபாய்க்குத் தயாரிக்கப்பட்டு பரிசீலனையில் உள்ளது. உத்தேச மதிப்பீடு ஆகஸ்டு மாத இறுதிக்குள் முடிவு செய்யப்பட்டு அரசின் நிர்வாக ஒப்புதலுக்கு அனுப்பி வைக்கப்படும்.

திரு. மி. வின்சென்ட்: தலைவர் அவர்களே, ஆக்கப்பூர்வமான பணிகளை வேகமாக நடத்தும் இந்த அரசின் நிர்வாகம் எப்போது ஒப்புதல் வழங்கும்? அந்தக் கழிவு நீர் விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: நகரின் நில மட்ட அளவுக்கு இந்நகரின் பல்வேறு பகுதிகள் பிரிக்கப்பட்டு கழிவு நீர் எல்லாம் ஓரிடத்தில் சேகரிக்கப்பட்டு, நகரத்திலிருந்து 4 கிலோ மீட்டர் தொலைவில் உள்ள ஆசாரி பள்ளம் என்ற இடத்திற்கு அருகில் உள்ள கழிவுநீர் பகுதிக்கு உந்தப்படும். பின்னர் சுத்திகரிக்கப்பட்ட கழிவுநீர் பயிர் செய்யப் பயன்படுத்தப்படும்.

[1980 ஜூலை 23

(முற்பகல் 9.30)

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சாக்கடைத் திட்டத்திற்கு அரசாங்கம் ஏற்கனவே மானியம் கொடுத்து வந்தது. அது இப்பொழுது நிறுத்தப்பட்டு விட்டதாகத் தெரிகிறதே, அது உண்மையா? அப்படி நிறுத்தப்பட்டிருக்குமானால் அதை மீண்டும் கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, தனிக் கேள்வி போடும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, பெருகிவரும் மக்கள் தொகைக்கும், நகரத்திற்கும் ஏற்ப பெருநகரங்கள் அனைத்திற்கும் பாதாள சாக்கடை அமைக்கும் திட்டம் ஏதேனும் உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, குடிநீருக்கு இப்பொழுது முக்கியத்துவம் கொடுத்திருக்கிறோம். பொருளாதார நிலைமைக்கேற்ப, பாதாள சாக்கடைத் திட்டம் வேண்டுமென்று அனுமதித்து, ஆய்வு செய்து, செயல்படுத்த முடியும் என்று அரசு முடிவுக்கு வந்தால் அங்கே பாதாள சாக்கடை செயல்படுத்தப்படும்.

திரு. என். வரதராஜன்: தலைவரவர்களே, பாதாள சாக்கடைத் திட்டத்திற்கு அனுமதி கொடுக்கும்பொழுது ஜனத்தொகையைக் கணக்கிட்டு அனுமதிக்கப்படுகிறதா அல்லது பண வருவாயைப் பொறுத்து அனுமதி கொடுக்கப்படுகிறதா? எந்தக் கொள்கையின் அடிப்படையில் அனுமதிக்கப்படுகிறது? திண்டுக்கல் இப்பொழுது உள்ள திட்டத்தில் இணைக்கப்படவில்லையே? இந்த ஆண்டு எந்தெந்த நகரங்களில் இந்தத் திட்டம் நடத்தப்பட இருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இங்கே மக்கள் தொகை எடுத்துக்கொள்ளப்படுகிறது. அந்த நகராட்சியினுடைய கொடுக்கும் சக்தியும் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகிறது; மக்கள் தொகையை எடுத்துக்கொள்வதன் மூலமாக ஒவ்வொருவருக்கும் எவ்வளவு லிட்டர் கழிவு நீர் வீதம் கணக்கிடப்படும் என்பதற்கெல்லாம் உதவியாகிறது. எந்தெந்த இடத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்பதற்குத் தனிக் கேள்வி போட்டால் பதில் சொல்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23]

கிரியாறு அணைத் திட்டம்

கு. கா. வி. எண் 38—திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு நீர்ப் பாசனத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கிரியாறு அணைத் திட்டம் அரசு பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், இந்தத் திட்டம் எப்பொழுது முதல் செயலுக்கு வரும்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: (அ) மற்றும் (ஆ): இத் திட்டத்திற்கு கேரளத்தில் மேற்கு நோக்கிப் பாயும் கிரியாற்றிலிருந்து தண்ணீரை திசை திருப்பிக்கொண்டு வர வேண்டியிருப்பதால், மத்திய அரசால் அமைக்கப்பட்ட வல்லுநர் குழுவின் அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பின் இத் திட்டம் பற்றி ஆராயப்படும்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கிரியாறு சிவகிரிக்கு மேற்காக மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையில், மேற்குச் சரிவில் உற்பத்தியாகி வடமேற்குமுகமாக ஓடி பம்பையாற்றுடன் கலந்து அரபிக் கடலில் விழுகிறது. பொதுப்பணித் துறையினர் இந்நதியின் குறுக்காக சுமார் 3,420 அடி மட்டத்தில் 13.2 சதுர மைல் நீர்ப்பிடிப்புள்ள இடத்தில் ஓர் அணை கட்டி, 22 மைல் நீளம் சுரங்கக் கால்வாய் அமைத்து, 410 மில்லியன் கன அடி தண்ணீரை சங்கரன்கோவில் வட்டத்தில் உள்ள வாழமலையாறு, கோட்டைமலையாறுகளுடன் சேர்ந்து, சுமார் 10,000 ஏக்கர் பாசன வசதி அடையும் . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஆறு என்று ஆரம்பித்து, அரபிக்கடல் வரை போய்க் கொண்டிருந்தால் எங்கே போய் முடிவது? கேள்வி கிரியாறு அணைத் திட்டம் பற்றியது. அதைப்பற்றிய வரலாற்றை எல்லாம் சொல்ல ஆரம்பித்தால் என்ன செய்வது? இது குறுகிய கால வினா, சீக்கிரம் தெரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்று கொடுக்கப்பட்டு, வந்திருக்கிறது. எனவே, சுருக்கமாகக் கேள்வியைக் கேளுங்கள்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: ஆகவே, அரசு மீண்டும் பரிசீலனை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: பேரவைத் தலைவரவர்களே, தமிழக அரசினுடைய பரிசீலனை என்பது இங்கே பிரச்னை அல்ல. மேற்கு நோக்கிப் பாயும் நதி என்கின்ற அடிப்படையிலே கேரள அரசோடு பேசி, பேச்சு வார்த்தை முடிந்ததற்குப் பிறகுதான் இந்தத் திட்டம் எடுத்துக் கொள்ளப்பட முடியும்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: பேரவைத் தலைவரவர்களே, கேரள அரசு பம்பையாற்று நீரைப் பயன்படுத்தி ஓர் நீர் மின் விசைத் திட்டத்தை உருவாக்க பரிசீலனை செய்துகொண்டு இருப்பதாகச் சொல்கிறார்களே, உண்மையா?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: பேரவைத் தலைவரவர்களே, கேரள அரசால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கும் பம்பையாற்றுத் திட்டம்பற்றித் தெளிவான ஒரு முடிவு தெரிய வேண்டுமென்று அரசு எதிர்பார்க்கிறது. அதற்குப் பிறகு இந்தத் திட்டத்தைப்பற்றி கேரள அரசோடு பேசுவதற்கு நல்ல வாய்ப்பு இருக்கிறது.

திரு. பி. துரைராஜ்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்தக் கிரியாற்றுத் திட்டம் பற்றி, 1967-ல் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இருந்தபொழுது, இதைக் கேரள அரசுக்குக் கொண்டு வந்து, அவர்கள் அங்கே அந்த ஆற்றில் ஒரு அணை கட்டுவதாகவும், அணை கட்டி முடித்தவுடன் எவ்வளவு தண்ணீர் தமிழகத்திற்குக் கொடுக்க முடியும் என்பதைப் பரிசீலித்து அதை அனுமதிக்க வேண்டுமென்று அன்றைய தினம் கேரள அரசிடமிருந்து நமது தமிழக அரசுக்குப் பதில் வந்திருக்கிறது. ஆகையால், அதைத் தொடர்ந்து, முன்னால் கொடுத்த அரசின் வாக்குறுதியைத் தற்போதுள்ள அரசாங்கத்திடம் பரிந்து பேசி அதை மீண்டும் உடனடியாகக் கொண்டு வருவதற்கு அரசு முயற்சி யெடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவரவர்களே, மத்திய அரசால் அமைக்கப்பட்ட வல்லுநர் குழுவால் ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும் இரு மாநிலங்களுக்கு இடையேயும் எந்தவித உடன்படிக்கைக்கும் உட்படாத சில நதிகளிலே பம்பையாறும் ஒன்று. கிரியாறு என்பது பம்பையாற்றி னுடைய உப நதி. எனவே, பம்பையாற்றுத் திட்டத்திலே கேரள அரசு என்ன நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்கிறது என்பதைப் பார்த்து, இரண்டு மாநிலங்களும் பேசி முடிவு செய்ய வேண்டிய விஷயம். பேச்சு வார்த்தை களுக்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, பிறகுதான் நாம் இதைப்பற்றித் தீர்மானிக்க முடியும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கிரியாறு அணைத் திட்டம் உள்பட மேற்கு நோக்கிப் பாய்கின்ற அணைகள் சம்பந்தமாக ஏற்கெனவே கேரள மாநில அரசுடன் பேச்சு வார்த்தை தொடங்கி யிருப்பதாக மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். மீண்டும் அந்தப் பேச்சு வார்த்தையைத் தொடங்க அரசாங்கம் ஏதாவது முயற்சி செய்திருக் கிறதா? அதற்காக, ஏதாவது தேதி நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருக்கிறதா? அப்படியில்லையென்றால், பேச்சு வார்த்தையை விரைவிலே தொடங்குவதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விரைவிலே தொடங்குவதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி செய்யும்.

நென்மேனி அணைத் திட்டம்

கு.கா.வி. எண் 39—**திரு. ரா. கு. பெருமாள்:** மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நென்மேனி அணைக்கட்டுத் திட்டம் (வைப்பாற்றின் குறுக்கே) பற்றி ஆய்வு செய்யப்பட்டதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் மதிப்பீடு எவ்வளவு?

(இ) எப்பொழுது ஆரம்பிக்கப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: (அ), (ஆ) மற்றும் (இ) இராம நாதபுரம் மாவட்டத்தில் சாத்தூர் தாலுக்காவில் வைப்பாற்றின் குறுக்கே நென்மேனி, இருக்கங்குடி கிராமங்களுக்கருகே ரூ. 600 லட்சம் செலவில் நீர்த் தேக்கம் கட்டும் திட்டம் ஒன்று அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. ரா. கு. பெருமாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்திற்கு மாநில அரசே ஒப்புதல் அளிக்க முடியுமா அல்லது மத்திய அரசிடமிருந்து ஒப்புதல் பெற வேண்டுமா என்பதை அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவர் அவர்களே, மாநில அரசே அதை எடுத்துச் செய்வதற்கு இப்பொழுது வாய்ப்பிருக்கிறது. எனவே தான் தலைமைப் பொறியாளர் ஆய்வு அறிக்கைத் தந்ததற்குப் பிறகு விவசாயத் துறை இயக்குநர், திருநெல்வேலி, இராமநாதபுரம் மாவட்ட ஆட்சி யாளர்கள், கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை இயக்குநர் ஆகியோருடைய

ஒப்புதல்களும் கிடைத்திருக்கின்றன. வருவாய் வாரியத்தினுடைய கருத்தை எதிர்பார்க்கிறோம். அதற்குப் பிறகு மாநில அரசே அதில் முடிவு செய்யலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

(குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறி இடப் பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்).

2. ஒழுங்குப் பிரச்சினை.

உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகள்.

திரு. அ. ரகுமான்கான்: பாய்ன்ட் ஆஃப் ஆர்டர், மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனது சேப்பாக்கம் தொகுதியில் நேற்று ஒரு சிறுமி கடத்தப்பட்டு படுகொலை செய்யப்பட்டிருக்கிறாள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உறுப்பினர் தொகுதி என்று தனியாகப் பிரித்துப் பார்க்க வேண்டியதில்லை. இன்று காலையிலேயே திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் உட்பட பல உறுப்பினர்கள் அதுபற்றி ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

திரு. அ. ரகுமான்கான்: இப்பொழுது நான் சொல்ல வந்ததைத் தயவு செய்து கேளுங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் அதுபற்றிய அறிவிப்பை கடைசியிலேதான் கொடுத்தீர்கள்.

திரு. அ. ரகுமான்கான்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சொல்ல வருவது, நான் பின்னால் கொடுத்தேன், முன்னால் கொடுக்கவில்லையென்பதல்ல. நானும் 8-30 மணிக்கே கொடுத்துவிட்டேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உங்களுக்கும் முன்னால் பலர் அதுபற்றி அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். முறைப்படி எடுத்துக்கொள்ளப்பெறும்.

திரு. ப. பொன்னுரங்கம்: நெய்வேலியில் 4 குழந்தைகள் பற்றி நான் கொடுத்த அறிவிப்பு யூகத்தின் பேரில் கொடுத்ததாகத் திருப்பி அனுப்பியிருக்கிறார்கள். இந்து பத்திரிகையிலே வந்திருக்கிறது. அதுகூட யூகத்தின்

அடிப்படையிலா? ஒரு செய்தியின் தொடர்பாக அது உண்மை என்ற அடிப்படையில் கேட்கிறோம். அட்ஜர்ன்மென்ட் மோஷனுக்குப் பதில் சொல்லும் போது அமைச்சர் சொல்லட்டும், அது யூகத்தின் பேரில் கொடுக்கப் பெற்றுள்ளது என்று.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இந்த விஷயங்களை எல்லாம், என் அறையில் வந்து கேளுங்கள், பேசுவோம்.

திரு. செ. இராமலிங்கம்: திருவிடைமருதூரில் இன்று, 25—7—1980-லிருந்து அனைத்து ஆசிரியர்களும் மாஸ் காஷுவல் லீவ் போட்டிருக்கிறார்கள். இதுபற்றி, 19-ம் தேதியே அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் கொடுத்தது நிராகரிக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று பார்க்க வேண்டும்.

திரு. செ. இராமலிங்கம்: நிராகரிக்கப்படவுமில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: துறையில் இருந்து பதில் வந்திருந்தால் தான் நான் எடுத்துக்கொள்ள முடியும். பதில் வராவிட்டால் நான் என்ன செய்ய முடியும்? பதில் வரும்வரை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பொறுமையோடு இருக்க வேண்டும்.

(முற்பகல் 9-40)

3. கவன ஈர்ப்புகள்.

அ. விருதுநகர் வெள்ளைச்சாமி நாடார் பாலிடெக்னிக் மாணவர்கள் பிரச்னை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விதி 54-ன் கீழ் திருவாளர்கள் குமரி அனந்தன், மு. அம்பிகாபதி ஆகியோர் கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுள் ஒருவர் இதை கல்வித் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார். திரு. மு. அம்பிகாபதி.

திரு. மு. அம்பிகாபதி: தலைவர் அவர்களே, விருதுநகர் வெள்ளைச்சாமி நாடார் பாலிடெக்னிக் முதல்வர் 50 மாணவர்களுக்கு தீய நடத்தை சான்றிதழ் வழங்கியதால் அவர்களின் வருங்காலம் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதுபற்றிய அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு கல்வித் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: தலைவர் அவர்களே, 1979-80-ல் விருதுநகரிலே உள்ள வி. எஸ். வி. பாலிடெக்னிக்கில் மாணவர்களிடையே அடிக்கடி மோதல்கள் ஏற்பட்டன. அவ்வாறு ஏற்பட்ட மோதல்கள் ஒன்றில் பயங்கர ஆயுதங்களுடன் மாணவர்கள் மோதிக்கொண்டனர். அதில் ஒரு மாணவன் கத்தியால் குத்தப்பட்டான். அந்த பாலிடெக்னிக்கில் பலத்த பொருள் சேதமும் ஏற்பட்டது. அதன் மதிப்பு ரூ. 35,000 இருக்கும். இது குறித்து போலீஸ் வழக்கு பதிவு செய்யப்பட்டது. மேற்சொன்ன பலாத்காரத்தில் ஈடுபட்ட மாணவர்கள் எல்லோருக்கும் தீய நடவடிக்கை சான்றிதழ்கள் அந்த பாலிடெக்னிக் முதல்வரால் வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவ்வாறு சான்றிதழ்கள் வழங்கப்பட்ட மாணவர்களில் பலர் தங்கள் செய்கைக்கு வருத்தம் தெரிவித்து மன்னிப்பு கோரியுள்ளனர். அவ்வாறு வருத்தம் தெரிவித்த மாணவர்களுக்கு அந்த பாலிடெக்னிக்கின் முதல்வர் பெருந்தன்மையுடன் நன்னடத்தை சான்றிதழ் வழங்கியுள்ளார். அவ்வாறு மன்னிப்பு கோரும் மற்ற மாணவர்களுக்கும் நன்னடத்தை சான்றிதழ் வழங்க அவர் தயாராக உள்ளார்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1979-80 ஆம் ஆண்டு விருதுநகர் வெள்ளைச்சாமி நாடார் பாலிடெக்னிக்கில் நடைபெற்ற சம்பவம் தொடர்பாக 50 மாணவர்களுக்கு தீய நடத்தைச் சான்றிதழ்கள் வழங்கப்பட்டு இருக்கின்றது. இதிலே வருத்தம் தெரிவித்த மாணவர்கள் 4 பேர்களை கல்லூரி முதல்வர் அவர்கள் மீண்டும் சேர்த்துக் கொண்டார்கள் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இதிலே நான் என்ன சொல்ல விரும்புகிறேன் என்றால், மாணவர்கள் சில சந்தர்ப்பங்களில் அசம்பாவிதமாக நடந்து கொள்ளுகின்ற வாய்ப்புகள் நம்முடைய அமைப்பிலே இருக்கின்றன. மாணவர்கள் என்பதாலே அவர்கள் கொஞ்சம் வேகமாக இருக் கிறார்கள். அதனால்தான் அவர்களுக்கு மாணவர்கள் என்று பெயர். அதை வைத்துக்கொண்டு அவர்களுக்கு தீய நடத்தைச் சான்றிதழ் கொடுத்து அவர்கள் படிக்காமலேயே போகின்ற மாதிரி, அவர்கள் வாழ்க்கையில் பேரிழப்பு ஏற்படுவதாக இருக்கிறது. இதுபோன்று மற்ற கல்லூரிகளிலோ பாலிடெக்னிக்கு களிலோ நடவடிக்கை எடுக்கக்கூடாது. மாணவர்கள் மென்மையானவர்கள், மலரைப் போன்றவர்கள், அவர்களுக்கு வீணாகப் போய் நாம் வம்பை விளைத்தால், பின்னாலே தகராறுகள் வர ஏதுவாகும். இதிலே நிர்வாகத்திலே என்ன கோளாறு என்பதையும் பார்க்கவேண்டும். நம்முடைய அமைப்பி லுடைய விளைவாலே சில சிக்கல்கள், சண்டைகள் ஏற்படுகின்றன. அண்ணாமலை பல்கலைக் கழகத்திலே கூட ஜாதியின் பேராலே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆகையினாலே இந்த விஷயத்தில் நான் என்ன சொல்ல **விரும்புகிறேன்** என்றால், அவர்கள் மன்னிப்பு கோருகிறார்களா என்பதல்ல

பிரச்சினை. அரசாங்கம் தலையிட்டு உடனடியாக அந்த மீதி இருக்கின்ற 46 பேர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற தீய நடத்தை சான்றிதழ் அளிக்கப்பட்டிருக்கிற அந்த முறையை ரத்து செய்து அரசு உடன் நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்த நன்னடத்தைச் சான்றிதழ்கள் தருகிற அதிகாரம் கல்லூரி முதல்வருக்கு மட்டுமே உண்டு. அதை ரத்து செய்கின்ற அதிகாரம் அரசுக்கு இல்லை. அதைவிட பிரச்சினையில் இவ்வளவு தூரம் பேசுகின்ற மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அதை நாட்டு நன்மைக்கு ஏற்றவாறு நடவடிக்கை எடுக்கச் சொல்லி, வற்புறுத்தினால் நியாயம் என்று கருதுகிறேன். அங்கே மாணவர்கள் ஒருவருக்கொருவர் பயங்கரமான ஆயுதங்களால் மோதிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பாலிடெக்னிக் பொருள்கள், பொதுச் சொத்துக்கள் நாசப்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. இதில் மாணவர்கள் இப்படித்தான் செய்வார்கள், எப்படி செய்தாலும் நன்னடத்தை ஜாமின் அதாவது குத்தினாலும் நன்னடத்தை ஜாமீன், பலத்த சேதத்தை ஏற்படுத்தினாலும் நன்னடத்தை ஜாமீன் என்றால், கொடுக்கப்படுகிற சர்ட்டிபிகேட் எது உண்மையானது, எது பொய்யான சர்ட்டிபிகேட் என்ற அளவுக்குக்கூட போகும். நாம் செய்ததெல்லாம் தவறான நடவடிக்கையாகப் போய்விடும். இனிமேல் அப்படி செய்யவில்லை என்கிற ஒரு மாறுதலை அல்லது ஒரு வருத்தத்தை தெரிவித்தால் போதும் என்பது நாட்டு நன்மைக்கே தவிர, முதல்வருக்காக அல்ல. ஆகவே இப்படி செய்கின்ற அந்த மாணவர்களுக்கு அறிவுரை கூறுவார்களானால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அந்த மாணவர்களின் எதிர்காலத்திற்கு உதவி செய்ததாக ஆகும். மேற்கொண்டு மாணவர்கள் இத்தகைய தவறுகளை நடத்தாமல், அதில் ஈடுபடாமல் இருப்பதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை ஏற்படுத்தியதாகவும் ஆவார்கள். ஆனால் இத்தகைய சர்ட்டிபிகேட் வழங்கிய காரணத்தினால் மாணவர்களின் எதிர்காலம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். அதிலே அரசு மிகுந்த அக்கறை கொண்டு இருக்கிறது. இந்த நிலைமையைத் தவிர்க்க நடவடிக்கையை நாம் எடுப்போம். ஆனால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் போன்றவர்கள் இத்தகைய அறிவுரையை மாணவர்களுக்குச் சொல்வதன் மூலமாக—அவர்கள் மட்டுமல்ல, மற்றவர்களும் அதைத் தவறு என்று எடுத்துச் சொல்ல வேண்டும். தவறு இல்லை என்று நாம இந்த மாமன்றத்தில் பேசிக் கொண்டு இருக்க முடியாது. அந்தத் தவறை நன்னடத்தை என்று பேசிக் கொண்டு இருக்க முடியாது. அந்த நிலைமையை மாண்புமிகு உறுப்பினர் புரிந்து கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் அக்கறை அரசுக்கு இருக்கிறது.

* **திரு. குமரி அனந்தன்:** மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்களே, விருதுநகர் வெள்ளைச்சாமி நாடார் பாலிடெக்னிக் ஆசிரியர்கள் கோரிக்கைகளுக்காக 41 பேர் அறப் போராட்டம் நடத்துகின்றபோது, 6 ஆசிரியர்களை வைத்து வகுப்புகளை நடத்த முனைந்து, ஆனால் வகுப்புகளை நடத்த முடியாமல் படிப்புகள் கெட்டுப் போனதால், ஊர்வலமாகச் சென்று வகுப்புகள் நடத்த வேண்டும் என்று மனு கொடுத்த மாணவர்களிடம், மனுவை வாங்க மாட்டேன் என்று முதல்வர் பேசியதால், உண்ணா நோன்பு இருந்த மாணவர்களைச் சந்தித்து, மேனேஜ்மென்ட் போர்ட் சமாதானம் கூறி, எக்காரணத்தைக் கொண்டும் மாணவர்களைப் பழிவாங்கமாட்டோம் என்று உறுதிமொழி அளித்ததன்பேரில், மாணவர்கள் கல்லூரிக்குள் நுழைந்தபின்னாலே, பல குழப்பங்களை விளைவித்து, அடிதடிகள் நடப்பதற்குக் காரணமாக இருந்து, எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக, ஹால் டிக்கெட் வாங்கச் சென்ற மாணவர்களை போலீசில் ஒப்படைத்தும், பின்னால் மார்ட்டின், ரமேஷ் என்ற மாணவனைப போலீசில் ஒப்படைத்தும், பின்னர் 20 பேருக்கு டி.சி. கொடுத்தும், மார்ட்டின், ரமேஷ் என்ற மாணவர்களை டிஸ்மிஸ் செய்தும், 60-க்கும் மேற்பட்ட மாணவர்களுக்கு

The character and conduct were bad. His general behaviour was also bad. He was the leader in the Staff and students strike. He cannot be believed in any matter.

என்று தீய நடத்தைச் சான்றுகள் கொடுத்ததன் மூலம் அவர்களுடைய வாழ்வை அந்த முதல்வர் பாழாக்கி இருக்கிறார் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவாரா என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விளக்கம் பெறுவதற்காக கேள்வியைச் சுருக்கமாகப் போடவேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: இந்த கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொண்டு வந்ததற்குப் பிறகு, இந்த நிலைமையை நான் அறியவில்லை என்று சொல்ல முடியாது. இப்போதும் தெரியும். இதற்கு முன்னாலேயும் தெரியும். அதற்கான புத்திமதிகள், அறிவுரைகள் நாம் சொல்லிக்கொண்டு தான் இருக்கிறோம். அரசு அக்கறை எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது. எடுத்துக் கொள்ளும் என்பதைத் தான் நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதிலே உள்ள சிக்கலை நாம் புரிந்து கொள்ளவேண்டும். மாணவர்கள் தவறான நடத்தையில் ஈடுபட்டார்கள். போலீஸ் வழக்கு இருக்கிறது. நாம் சர்ட்டிபிகேட் தருகிறபோது, நன்னடத்தை என்று ஒரு சர்ட்டிபிகேட்

தருகிறபோது, அவர்கள் ஒரு மன்னிப்புக் கோரவில்லை என்று சொன்னால், அந்தச் சர்ட்டிபிகேட் ஒரு உண்மைக்கு மாறான சர்ட்டிபிகேட் என்று ஆகும் நிலையேற்படுகிறது. நான் கேட்டுக்கொள்வது எல்லாம், அந்த மாணவர்கள் தங்கள் செயலுக்கு ஒரு வருத்தம் தெரிவித்துக்கொள்ளவேண்டும். பொதுச் சொத்துக்கு ஊறு விளைவித்து இருக்கிறார்கள், ஒரு சக மாணவனைக் குத்தி இருக்கிறார்கள், பலாத்கார செயலில் ஈடுபட்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே. இதற்காக வருத்தம் தெரிவித்துக் கொள்வதன் மூலம் அந்த நன்னடத்தைச் சர்ட்டிபிகேட் பெற்றுக்கொள்வது என்பது ஒரு நல்ல நடவடிக்கையாகத் தெரிகிறது. அப்படி இல்லாமல் தருவோமானால், அந்த சர்ட்டிபிகேட்டுக்கு மதிப்பு இல்லாமல் போய்விடும்.

திரு. குமரி அனந்தன்: மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மாணவர்களின் நல்வாழ்விலே அக்கறைகொண்டு இருப்பது கண்டு பாராட்டுகிற நேரத்தில், வருத்தம் தெரிவிக்கிற அளவிற்கு மாணவர்கள் தவறு செய்து இருக்கிறார்களா அல்லது அந்த முதல்வர் அந்த நிர்வாக அதிகாரத்தை வைத்து மாணவர்கள் சிலரை வீட்டுக்கு அனுப்பியிருக்கிறார், அடிதடிகளில் இறங்கி போலீசில் ஒப்படைத்து இருக்கிறார், அங்கே இருக்கும் ஆசிரியர்களைப் பழிவாங்கி இருக்கிறார் என்பதால் அவர் தவறு செய்துள்ளாரா என்பதை ஆராய்வதற்கு ஒரு குழு அமைத்து அதனுடைய முடிவிற்கு இது விடப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மாணவர்கள் தவறுக்கு வருத்தம் தெரிவிக்கவேண்டும் என்று சொல்கிற அதே நேரத்தில் மற்றவர்கள் யார் வேண்டுமானாலும் தவறு செய்யலாம், அதை நாங்கள் கேட்க மாட்டோம் என்பது அல்ல. யார் தவறு செய்தாலும் நிச்சயமாகக் கேட்போம். அந்த விருதுநகர் பாலிடெக்னிக்கில் நடந்த சம்பவம் தொடர்பாக சமாசப் பேச்சுவார்த்தை நடந்து அது சுமுகமாகத் தீர்க்கப்பட்டு இருக்கிறது. அப்படி சுமுகமாக தீர்த்துக்கொடுத்ததற்காக இரண்டு நாளைக்கு முன்பு நடந்த அந்த பாலிடெக்னிக் சங்க விழாவில் கூட அவர்கள் மகிழ்ச்சி தெரிவித்துக்கொண்டார்கள். ஆகவே, சென்ற ஆண்டு மகிழ்ச்சிகரமாக முடிந்து இருக்கிறது. அதிலே எந்தவிதமான பிரச்னையும் இல்லை. இந்தப் பிரச்னை காரணமாகத்தான் இது இருக்கிறது. இந்தப் பிரச்னையையும் அரசு சுமுகமாக முடிக்கும்.

(முற்பகல் 9-50)

ஆ. சென்னை ஈட்டுறுதி E.S.I. மருத்துவமனை பணியாளர் மரணம்.

திரு. சு. பாலன் : தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன் :

"சென்னை இ.எஸ்.ஐ. மருத்துவமனையில் பணியாற்றிய நான்காவது பிரிவு சிப்பந்தி திரு. ஆனந்தன் பணிபுரியும்போது இரண்டாவது மாடியிலிருந்து விழுந்து இறந்தது குறித்தும் இதே போன்று முன்னர் இரு சம்பவங்கள் நிகழ்ந்தது குறித்தும் அதனால் நோயாளிகளிடையேயும் சிப்பந்திகளிடையேயும் நிலவும் பதட்ட நிலை குறித்தும்."

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவர் அவர்களே, சென்னை அயனாவரம் தொழிலாளர் அரசு ஈட்டுறுதி மருத்துவமனையில் 7—7—1980 அன்று துப்புரவுப் பணியாளரான திரு. வி. ஆனந்தன் பணியில் இருந்தார். (He was on duty on 7th July 1980) அன்று காலை அம்மருத்துவ மனையின் இரண்டாவது மாடியில் இருந்து கீழே விழுந்ததனால் இறந்து விட்டார்.

அம்மருத்துவமனையின் கண்காணிப்பாளர் 7—7—1980 அன்று காலை 9 மணியளவில் மருத்துவமனையை சுற்றிப்பார்த்துக் கொண்டு வந்தபோது காசநோய்ப் புற நோயாளர் பகுதிக்கருகே மேற்கண்ட துப்புரவுப் பணியாளர் நகர்வுப் படுக்கையில் Strecher வைத்து அவசர சிகிச்சைப் பிரிவுக்கு சிலர் கூட்டமாக கொண்டு போவதைக் கண்டார். துப்புரவாளர் கீழே விழுந்ததை நேரில் பார்த்த சான்றாளர் (Eye Witness) எவரும் இல்லை. துப்புரவு பணியாளருக்கு மருத்துவ நிபுணரால் உடனடி மருத்துவம் பார்க்கப்பட்டு ரத்தம் செலுத்தப்பட்டது. அதன் பின் அவர் மெல்ல சீரான நலம் அடைந்து கொண்டிருந்தார். எனினும் உடனடியாக அவர் சென்னை பொது மருத்துவமனைக்கு தீவிர மருத்துவ வசதியளிப்பதற்காக அனுப்பி வைக்கப்பட்டார். பின்னர் அங்கு அவர் இறந்து விட்டதாக அயனாவரம் தொழிலாளர் அரசு ஈட்டுறுதி மருத்துவமனை கண்காணிப்பாளருக்குச் செய்தி கிட்டியது.

கண்காணிப்பாளர் இந்த சம்பவத்தை விசாரித்ததில், மேற்படி துப்புரவாளர் மாடியில் இருந்து விழுந்ததை எவரும் பார்க்கவில்லை என்று தெரிந்தது. அவர் விசாரித்த எல்லோருமே ஓர் சத்தம் கேட்டதாகவும் மேற்கண்ட துப்புரவுப் பணியாளர் காசப் புற நோயாளிகள் பிரிவுக்கருகே கீழே விழுந்து கிடந்ததை மட்டும் கண்டதாகக் கூறினர். இந்தத் துப்புரவுப் பணியாளர் பணியாற்றிக் கொண்டிருந்த இரண்டாம் மாடியில் உள்ள 18 அல்லது 19 ஆம் வார்டில் இருந்து விழுந்திருக்க வேண்டும் என்று கண்காணிப்பாளர் கருதுகிறார். இருப்பினும் யாருமே இந்நிகழ்ச்சியை நேரே பார்க்காததால் இந்த விபத்து (Accident) எப்படி நிகழ்ந்தது என்று அறிய இயலவில்லை. விசாரணை அறிக்கையினைக் கேட்டு காவல்துறை ஆய்வாளருக்கும், சவ ஆய்வு அறிக்கை கேட்டு சென்னை மருத்துவக் கல்லூரியிலுள்ள சட்டஞ்சார்ந்த மருத்துவ இயல் பேராசிரியருக்கும் (Professor of Forensic Medicine, Madras) தொழிலாளர் அரசு ஈட்டுறுதி மருத்துவ மனை கண்காணிப்பாளர் கடிதம் எழுதியுள்ளார். அந்த அறிக்கைகள் இன்னும் கிடைக்கப்பெறவில்லை.

சட்டமன்ற உறுப்பினர் குறிப்பிட்டுள்ள முன்பு நிகழ்ந்த இதுபோன்ற வேறு இரு விபத்துக்களை பற்றிய விவரம் பின்வருமாறு :

(1) ஈட்டுறுதி தொழிலாளர் திரு. வாசுதேவன் என்பவர் அயனாவரம், தொழிலாளர் அரசு ஈட்டுறுதி மருத்துவ மனையில் வார்டு எண் 17-ல் 6—12—1977 அன்று உள்ளிருப்பு நோயாளியாக சேர்க்கப்பட்டார். 11—12—1977 அன்று காலை 5 மணியளவில் அம்மருத்துவமனையிலுள்ள தோட்டத்தில் திரு. வாசுதேவன் அவர்கள் மயங்கிய நிலையில் காணப்பட்டார். 17-ம் வார்டில் பணியிலிருந்த செவிலியர், ஆண் செவிலிய உதவியாளர் மற்றும் துப்புரவாளர் ஆகியோர் யாருடைய பார்வையிலும் படாமல் அவர் 20-ம் வார்டுக்கு மறைவாகச் சென்று அங்கிருந்து திறந்த சன்னல் வழியாக கீழே குதித்திருக்க வேண்டும். மயங்கிய நிலையிலிருந்த திரு. வாசுதேவனுக்கு உடனடி முதலுதவி அளிக்கப்பட்டு சென்னை பொது மருத்துவமனைக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டார். ஆயினும் மருத்துவமனை செல்லும் வழியிலேயே அவர் இறந்துவிட்டார். இது தொடர்பாக சம்பந்தப்பட்ட அரசு அதிகாரிகள் மற்றும் பணியாளர்கள் மீது தக்க ஒழுங்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

(2) அடுத்து திரு. ஜே. பரமேஸ்வரன் என்ற ஈட்டுறுதி தொழிலாளர் உள்ளிருப்பு நோயாளியாக அயனாவரம் தொழிலாளர் அரசு ஈட்டுறுதி மருத்துவமனையில் சேர்க்கப்பட்டார். அங்கு அவர் தங்கியிருந்தபோது

இரண்டாவது மாடியில் இருந்து சன்னல் வழியாக குதித்து காயமடைந்தார். உடனடியாய் மருத்துவத்திற்காக அவர் சென்னை பொது மருத்துவமனைக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டார். அங்கே அவர் இறந்து போனார்.

இப்படிப்பட்ட விபத்துக்கள் (Accidents) நடக்காதிருப்பதற்கான காப்பு நடவடிக்கை எடுக்கும் வகையில் தொழிலாளர் அரசு ஈட்டுறுதி மருத்துவமனையில் தேவைப்பட்ட எல்லா சன்னல்களுக்கும் சாளரங்களுக்கும் பற்ற வைப்பு மூடுதடுப்புகளை (Weld mesh) உடனடியாக அமைக்குமாறு பொதுப்பணித் துறை அதிகாரிகளுக்கு இம்மருத்துவ மனையின் கண்காணிப்பாளர் எழுதியுள்ளார்.

திரு. சு. பாலன் : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கொடுத்துள்ள குறிப்பில் தெரிவது 11—12—1977 அன்று வாசுதேவன் என்ற ஒருவர் அதே மாடியில் 17 அல்லது 18 ஆம் வார்டிலிருந்து விழுந்து இறந்திருக்கிறார். அதன்பிறகு பரமேஸ்வரன் என்ற தொழிலாளி அதே வார்டிலிருந்து விழுந்து இறந்திருக்கிறார். ஆனால் தேதி குறிப்பிடப்பட வில்லை. அதேபோன்று பி. அன்ட் சி. மில் தொழிலாளர் ஒருவரும் விழுந்து இறந்திருக்கிறார். இப்படி விழுந்து இறந்து போகிற சம்பவம் தொடர்ந்து நடக்கிறது. ஆகவே, அங்குள்ள தொழிலாளர்களும் நோயாளிகளும் அந்த வார்டை தங்களுக்கு ஏற்படுகிற நோயின் காரணமாக தற்கொலை செய்து கொள்ளக்கூடிய வார்டு என்று நினைக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட விபத்துக்களைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருவதாக குறிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது. தடுப்பு நடவடிக்கையாக உடனடியாக அந்த வார்டை சுற்றிலும் 'வெல்டு மெஷ்' அமைக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவரவர்களே, இந்த சம்பவங்களை எல்லாம் மனதிற்கொண்டுதான் பாதுகாப்பு நடவடிக்கையாக எல்லா சன்னல்களுக்கும் சாளரங்களுக்கும் பற்ற வைப்பு மூடுதடுப்புகளை (வெல்டு மெஷ்) உடனடியாக அமைக்குமாறு பொதுப் பணித்துறை அதிகாரிகளுக்கு மருத்துவ மனையின் கண்காணிப்பாளர் எழுதியுள்ளார்.

திரு. சு. பாலன் : தலைவரவர்களே, நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவதாக மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொல்கிறார்கள் ; எழுதியிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆனால் அந்த வார்டிலிருந்து தொடர்ந்து விழக்கூடிய சூழ்நிலை இருப்பதால் அங்கே காவலாளி போட்டு, இப்படிப்பட்ட சம்பவங்களைத் தடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : காவலாளியும் விழாமல் இருக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : தலைவரவர்களே, காவலாளி போட வேண்டுமா, தேவையா என்பதுபற்றி பரிசிலிக்கப்படும்.

4. அறிவிப்பு.

பொது விற்பனை வரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு, 1980.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவை பேரவையில் அறிமுகம் செய்ய ஆளுநர் அவர்கள் இசைவு தெரிவித்துள்ளார்கள்.

5. அரசினர் சட்ட முன்வடிவு.

பொது விற்பனை வரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு, 1980.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : தலைவரவர்களே, தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவை பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, அனுமதி வழங்கப்பெற்றது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : இச்சட்ட முன்வடிவை பேரவை முன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இச்சட்ட முன்வடிவு அறிமுகம் செய்யப் பெற்றிருக்கிறது.

6. வரவு-செலவுத் திட்டம், 1980-81, வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள்-நிர்வாகம்.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து.

(இ) கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

கோரிக்கை எண்—3

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின்மேல் நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,66,84,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்".

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, வட ஆற்காடு மாவட்டம் திருவண்ணாமலையிலிருந்து காஞ்சி வரையில் டவுன் பஸ் விடுவது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,66,84,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

THIRU N. S. V. CHITHAN : To discuss the failure of the Government to check travel of passengers in lorries, I move—"That the allotment of Rs. 1,66,84,000 under Demand No. 3 be reduced by Rs. 100."

திரு. என். வரதராஜன் : தலைவரவர்களே, மாவட்ட அளவில் போக்குவரத்து வசதிகள் பற்றி விவாதிக்க ஆலோசனைக்குழு அமைக்கப்பட வேண்டியது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,66,84,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

THIRU P. VIJAYARAGHAVAN : To discuss policy I move "that the allotment of Rs. 1,66,84,000 under Demand No. 3 be **reduced by Rs. 100.**"

கோரிக்கை எண் 40.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல் நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 42,69,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

திரு. சு. பாலன் : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 42,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்."

திரு. ஆர். தியாகராசன் : தலைவரவர்களே, முத்துப்பேட்டையிலிருந்து ஜாம்புவானோடை வழியாக செல்லும் சாலையில், தற்போது பட்டுக்கோட்டை வேதாரண்யம் செல்லும் பேருந்தை அவ்வழியாக விடுவது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 42,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்."

THIRU J. HEMACHANDRAN: To discuss about the immediate necessity for an early amicable settlement of the demands of workers employed in Transport Corporations for wage increase, eight hours work, etc., to have parity with other undertakings, I move—"That the allotment of Rs. 42,69,000 under Demand No. 40 be reduced by Rs. 100".

திரு. கி. கா. நல்லப்பன் : புதிதாக வழித் தடங்களில் விடும் பேருந்துகள் அனைத்தும் அரசே விட விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 42,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்."

திரு. பொ. விஜயராகவன் : தலைவரவர்களே, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் விடப்படுகின்ற பேருந்துகளில் நெரிசலைத் தவிர்க்கும் வகையில் அதிகப்படியான பேருந்துகள் விடாதது குறித்து விவாதிக்க, I move :—

"That the allotment of Rs. 42,69,000 under Demand No. 40 be reduced by Rs. 100."

கோரிக்கை எண் 53.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரை மேல் நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 9,69,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

திரு. சு. பாலன் : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 9,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

திரு. கே. எம். தங்கமணி கவுண்டர் : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 9,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

திரு. செ. சிவசாமி : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

"மானியக் கோரிக்கை எண். 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 9,69,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

THIRU P. VIJAYARAGHAVAN : To discuss policy, I move :—
"That the allotment of Rs. 9,69,000 under Demand No. 53 be reduced by Rs. 100."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பெறுகின்றன.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 3, 40, 53 ஆகியவை பற்றிய கொள்கை விளக்கக்குறிப்பும், *அறிக்கையும் அவை முன் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதை நான் படித்ததாக ஏற்றுக்கொண்டு குறிப்பிலே ஏற்றிக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் கடைசியாக பதிலுரையை அளிப்பதற்கு முன்பாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இங்கே தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை, ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்களை எடுத்து வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

* *திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்* : பேரவைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்ற இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களை நான் இங்கே சொல்ல விழைகிறேன். போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்பதிலே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967-லே முதலமைச்சராகப் பொறுப்பேற்ற பிறகு 75 மைலுக்கு மேலே ஓடக்கூடிய பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கவேண்டும் என்ற திட்டத்தினைக் கொண்டு வந்தார்கள். ஆனால் அவைகள் இன்றையதினம் செம்மையான முறையிலே கடைப்பிடிக்கப்படுகின்றதா என்றால் இல்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அனைத்துப் பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற சட்டம் 1973 ஆம் ஆண்டு இந்தப் பேரவையில் நிறைவேற்றப் பட்டது. அப்போது பேருந்துகளினுடைய உரிமையாளர்கள் உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றார்கள். இன்றையதினம் அந்த வழக்கு உச்சநீதி மன்றத்திலே இருந்தாலும் கூட இந்த அரசு கடந்த இரண்டரை ஆண்டுக் காலத்தில் அது குறித்து அக்கறை எடுத்து இருக்கின்றதா என்று அறிக்கையினைப் படித்துப் பார்த்ததில் மிக மந்தமாக இந்த அரசு இருந்து வந்திருக்கின்றது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-00)

(மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

அதே மாதிரி இன்றையதினம் பல்வேறு இடங்களிலிருந்து சென்னைக்கு வருகிற பேருந்துகள் அனைத்தும் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பெற வேண்டும் என்கிற திட்டம் இருந்தாலும் கூட, இன்றைக்கும் தனியார்களுடைய பேருந்துகள்

---

*666—703ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு ,III ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளது.

சென்னைக்கு வந்துக் கொண்டிருக்கிற ஒரு சூழ்நிலைதான் நாம் காண முடிகிறது. இவைகளையெல்லாம், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கவனமாகப் பரிசீலித்து செயல்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமாக இருக்கிற ஜீப் வண்டிகள், கார்கள், வேன்கள் முதலிய வாகனங்கள் எல்லாம் இன்ஷ்யூர் செய்யப்படாத நிலைமையில் இருக்கின்றன. அரசாங்க பஸ்களிலும் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு அதிலே பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படுகிற தறுவாயில் அரசாங்கம் தருகிற ஆயிரம் ரூபாயை தவிர வேறு எந்த வகையிலும் அவர்களுக்கு அதிகமாக உதவி கிடைக்க வழி இல்லாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதைப்போக்குவதற்கு அரசாங்கம் ஏதாவது ஒரு வழி வகையினை, ஒரு வாய்ப்பினை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தால் விபத்தில் உயிரிழப்பவர்களின் குடும்பங்களுக்கு அதிகமான தொகை கிடைப்பதற்கு வழி ஏற்படும் என்று சொல்லி அதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்குகிற திட்டத்தில் அரசாங்கம் ஒரு திடமான கொள்கையைக் கடைபிடிக்கும் நிலைக்கு வர வேண்டும். ஒன்று அனைத்துப் பேருந்துகளையும் தேசீய மயமாக்க வேண்டும், அல்லது ஏற்கெனவே திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி கலைக்கப் பட்டதற்குப் பிறகு 'பத்திரிகையிலே செய்தி வந்ததுபோல் 'மூன்று பேருந்துகளுக்கு மேல் இருப்பவைகள் தேசிய மயமாக்கப்படும்' என்று செய்தி வந்ததுபோல் செயல்படவேண்டும், அல்லது அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி பொறுப்புக்கு வந்ததற்கு பிறகு அன்றையதினம் இருந்த மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் கூறியது போல் ஐந்து பேருந்துகளுக்கு மேல் இருக்கும் பேருந்துகளையெல்லாம் தேசீயமயமாக்கப் படும் என்று அவர்கள் பத்திரிகைகளுக்கு செய்தியை கொடுத்ததுபோல், ஏதாவது ஒரு திடமான கொள்கையை அரசாங்கம் விரைவாகக் கடைப்பிடிக்க வேண்டும் என்றும், அதனை நிறைவேற்ற விரைவாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்றும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு விஷயம். தனியார் பேருந்துகள் பல்வேறு மாவட்டங்களில் அதிகமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்த இடங்களில் எல்லாம் விபத்துக் களும் அதிகமாக உள்ளன. என்னுடைய தொகுதியில் கலசபாக்கம் அருகில், கூட சென்ற ஆண்டோ அல்லது அதற்கு முன் ஆண்டோ ஒரு பஸ் தீ பிடித்து,

12 பேர் எரிந்து மாண்டு போனார்கள். காரணம் 'பிரேக் செய்வது' என்று சொல்லப்படும் பஸ் செக்கிங்களுக்காக, முன்பெல்லாம் ஒரு கால கட்டத்திலே இரண்டு அல்லது மூன்று நாட்கள் என்ற அளவில் நிறுத்தி வைக்கப்பெற்று, முறையாக பஸ்கள் ஓடுகின்ற நிலையில் இருக்கின்றனவா, பிரேக்குகள் ஒழுங்காக இருக்கின்றதா, மற்ற கருவிகள் ஒழுங்காக வேலை செய்கிறதா என்று பரிசோதனை செய்து அதன் பிறகு வண்டிகளை ஓட அனுமதிப்பார்கள். ஆனால் இன்றையதினம் அது எப்படி நடைபெறுகிறது என்று சொன்னால், பேருந்துகள் வழித் தடங்கல்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. பேருந்துகளின் சர்டிபிகேட் மட்டும் தான் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளின் பரிசிலனைக்குச் செல்கின்றன. அவர்கள் ஏராளமான பணம் பெற்றுக்கொண்டு, பிரேக் செய்யப் பட்டதாக சர்டிபிகேட் கொடுத்து விடுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட முறைதான் பெரும்பாலான இடங்களில் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்கு கொண்டு வந்து, இந்த முறை மாற்றப்பட்டால் தான் விபத்துக்கள் குறையும், தவிர்க்கப்படும் என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அதே மாதிரி ஓவர் லோடு பிரச்னை. தமிழ்நாட்டில் என்னைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பெரும்பாலும் பஸ்களில்தான் செல்லுகிறார்கள். அதுவும் சென்னையில் எல்லா பஸ்களிலும், தனியார்களுடைய பேருந்து களானாலும் சரி, அரசாங்கப் பேருந்துகள் ஆனாலும் சரி, ஓவர் லோடாகச் சென்று கொண்டிருக்கிற காட்சியைத்தான் நாங்கள் தினமும் பார்க்கிறோம். யாராவது இதைக் கேட்கிறார்களா ? இன்றைக்கு கொடுத்திருக்கும் குறிப்பு புத்தகத்தில் விவரங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஓவர்லோடுக்காக இவ்வளவு பஸ்கள் பிடிக்கப்பட்டன, இவ்வளவு வருமானம் அதனால் வந்திருக்கிறது என்பது போன்ற விவரங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். என்றாவது ஒரு நாள் ஒரு அதிகாரி திடீரென்று வழியில் வந்து நின்று கொண்டு, போகிற வருகிற எல்லாப் பேருந்துகளையும் மடக்கி அவைகளை பிடிக்கிற முறையில்தான் இருக் கின்றனவே தவிர, ஒழுங்காக, தினசரி, அல்லது இரண்டு மூன்று நாட்களுக்கு ஒரு முறை என்று முறை வைத்துக் கொண்டு, செக் பண்ணுகிற வழக்கம் இல்லை. இதனால் ஓடுகிற பேருந்துகளில் 60 பேர்கள் செல்லலாம் என்று குறிக்கப்பெற்றிருந்தால், இன்னும் 60 பேர்கள் நின்று கொண்டு பயணம் செய்கிற நிலைதான் இருக்கிறது. இந்த நிலை அரசாங்க பேருந்துகளானாலும் சரி, தனியார் பேருந்துகளானாலும் சரி, இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் தான்

இருக்கின்றன. இதனால் அரசாங்கத்தின் வருவாயும் பாதிக்கப்படுகிறது என்பதை கவனத்தில் கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தவிர, அதிகமான அளவில் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையையும் அதிகப் படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால் கூட்ட நெருக்கடி காரணமாக பஸ்களில் பயணம் செய்கிற தாய்மார்கள், பெண்கள் எவ்வளவு சங்கடப்பட்டுக்கொண்டு, சிரமப்பட்டுக் கொண்டு, அசிங்கப்பட்டுக் கொண்டு இடிபாடுகளுக்கிடையில் செல்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்தால், பேருந்துகளை அதிகமாக்க வேண்டியதன் அவசியம் புரியும். அப்படிப்பட்ட தடங்களிலும், இடங்களிலும் பேருந்துகளை அதிகமாக விடுவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க முன்வர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பஸ்களில் பயணம் செய்கிற ஊனம் உற்றோருக்காக அரசு பாஸ் வழங்கியிருப்பதாக அறிகிறேன். நெருக்கடி நேரங்களில் அப்படிப்பட்டவர்கள், கண் இழந்தவர்கள், கால் இழந்தவர்கள், அல்லது மற்ற உறுப்புகள் ஊனம் அடைந்தவர்கள், பஸ்களில் ஏறிக் கொண்டால் அவர்கள் நிற்கக்கூட இடம் இல்லாமல் அவதிப்படுகிறார்கள். பஸ்களில் பெண்களுக்கென்று தனியாக இடம் ஒதுக்குவதுபோல் இப்படிப்பட்டவர்களுக்கும் தனியாக இடம் ஒதுக்கி வைத்தால் அவர்களுக்கு அது மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று மினி பஸ்கள். சென்ற முறை இங்கே முதல் அமைச்சர் அவர்களானாலும் சரி அல்லது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களானாலும் சரி இந்த மன்றத்தில் பேசுகிறபோது தமிழ்நாட்டில் அதிகப் படியான மினி பஸ்கள் விடப்படும் என்றும் அதனால் பொது மக்களின் அத்தனை சிரமங்களும் தீர்ந்துவிடும் என்றும் பலமுறை இந்த மன்றத்தில் கூட அமைச்சர் பெருமக்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் புள்ளிவிவரங் களைப் பார்க்கிறபோது பொதுத் துறையில் 37 மினி பஸ்களும், தனியார் துறையில் 19 மினி பஸ்களும்தான் செல்வதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே ஏற்கனவே சொல்லிய அளவில் இத்திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டிருக் கிறதா என்று பார்த்தால் உள்ளபடியே வருந்தத்தக்க அளவில் இந்தத் திட்டம் செயல்படுத்தப்படாமல் விடப்பட்டிருக்கின்றன. காரணம் என்ன? இந்த அரசுக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும் இடையே ஏதோ ஒரு நெருக்கம் இருக்கிறது. அரசாங்கத்தின் தேவைக்கு உதவக்கூடிய முறையில் காமதேனு

வாக, கற்பகவிருட்சமாக பேருந்து உரிமையாளர்கள் இருப்பதால் அவர்கள் வேண்டாம் என்று சொன்ன காரணத்தால் இந்தத் திட்டம் சரியான முறையில் செயல்படுத்தப்படவில்லை என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் எங்கள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் பத்திரிகை நிருபர்களை அழைத்து நூற்றுக்கு மேற்பட்ட மினி பஸ்கள் விடப் படும் என்றும், எந்தெந்த வழித்தடங்களில் அவை செல்லும் என்றெல்லாம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அங்கே சொல்லிவிட்டார். பத்திரிகைகள் அதை பெரிதாக செய்தியும் போட்டுவிட்டார்கள். இன்றையதினம்கூட எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அக்கிராமங்களுக்குச் செல்கிறபோது அங்குள்ள பொதுமக்கள் கேட்கிறார்கள், இந்த இந்த வழித்தடங்களில் மினி பஸ்கள் வரும் என்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் சொன்னார்களே, ஏன் வர வில்லை என்று கேட்கிறார்கள். நாங்கள்கூட மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத் தில் இதுபற்றி கேட்டபோது, திருவண்ணாமலை, கலசபாக்கம், தண்டராம் பட்டு, செங்கம் போன்ற தொகுதிகளில் மினி பஸ்கள் விடப்படுவது பற்றிக் கேட்டபோது, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் எங்களுக்குச் சொன்ன பதில் என்னவென்றால், நான் அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பிவிட்டேன், அரசாங்கம் அதை அனுமதிக்கவில்லை, அரசாங்கம் அனுமதித்து அனுப்புமானால் உடனடி யாக அந்த மார்க்கங்களிலே மினி பஸ்கள் விடப்படும் என்று சொல்கிறார்கள். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அங்கிருக்கிற அதிகாரிகளை எல்லாம் அழைத்து வைத்துப் பேசி எந்தெந்த மார்க்கங்களில் மினி பஸ்கள் போகும், அதற்கான பாதைகள் இருக்கின்றனவா, போகக்கூடிய வசதிகள் இருக்கின்றனவா என்ப தைப்பற்றியெல்லாம் கேட்டுத்தான் அனுப்பியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங் கத்திற்கு அது வந்ததும் கிணற்றில் கல்லைப் போட்டதுபோல் என்று கிராமங் களில் சொல்வார்களே அதேபோல் அதுகுறித்து எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்காமல் வட ஆற்காடு மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் அது தூங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்பு கிறேன். ஆகவே வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் எந்தெந்த மார்க்கங்களில் மினி பஸ்கள் விடவேண்டும் என்று குறிப்பு அனுப்பி வைக்கப்பட்டதோ அத்தனை மார்க்கங்களிலும் மினி பஸ்கள் விடுவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் அதிகமான பேருந்துகள் விடப்பட வேண்டும். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமானால், திருவண்ணாமலை-வேலூர் ஐம்பது மைல் தூரத்தில் இருக்கிறது. எங்கள் மாவட்டத்திலேயே அதிகப்படி

[திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்] [1980 ஜூலை 23

யான வருவாய் தரக்கூடிய வழித்தடம் திருவண்ணாமலை-வேலூர். ஆனால் வேலூருக்குச் செல்ல வேண்டும் என்று திருவண்ணாமலை பஸ் நிலையத்தில் நின்றால் ஓவர்லோட் ஏற்றினாலும்கூட நூற்றுக்கணக்கான பயணிகள் பஸ் கிடைக்காது நின்று கொண்டு இருக்கும் நெருக்கடி இருக்கிறது. ஒரு நாளைக்கு அந்த மார்க்கத்தில் ஆயிரம் ரூபாய் பேருந்து உரிமையாளருக்கு இலாபம் வரும் என்று சொல்கிறார்கள். மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் இதுபற்றி சொல்லியிருக்கிறோம். ஆகவே அதிகப்படியான பேருந்துகள் அந்த மார்க்கத்தில் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுவும் அது இலாபகரமாக இயங்கக்கூடிய ஒரு மார்க்கமாகும். அரசாங்க வண்டிகளையே விடலாம். தனிப்பட்டவர்களுக்கு வழங்கினால்கூட அதிக மாகப் பேருந்துகள் விடலாம். இலாபம் வரக்கூடிய இடங்களில் கூட அதிகப் படியான பேருந்துகள் விடப்பட வேண்டும். அரசாங்கத்திற்கு இதில் பணச் செலவு இல்லை. அரசாங்கம் ஏற்கெனவே செலவு செய்து பாதைகள் எல்லாம் போட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே அதிகப்படியான பேருந்துகள் விடுவதால் அரசுக்கு அதிகப்படியான வருவாயும் வரும், பொதுமக்களும் நன்மை அடை வார்கள். இருந்தும் அரசு மெத்தனமாக இருப்பதற்குக் காரணம் ஏற்கெனவே பேருந்துகள் விட்டுக்கொண்டிருக்கிற உரிமையாளர்கள் அதிகப்படியான பஸ்கள் விடுவதற்கு தடங்கலாக இருக்கிறார்கள். அதிகாரிகளை அவர்கள் சரிப்படுத்தி விடுகிற காரணத்தால் எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர் கள் சொன்னாலும்கூட அவர்கள் அதைக் கவனிக்காமல் தூங்கிக் கொண்டிருக் கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-10)

பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இருக்கின்றன. அதிலே பல்லவன், பெரியார் போன்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர் களுக்கு மிகக் குறைவான போனஸ் வழங்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. எனவே இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அரசு அதிகக் கவனம் செலுத்தி அவை இலாபகரமாக நடைபெற ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே நேரத்திலே பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி தருவதிலே வித்தியாசம் காட்டப்படுவதாக தொழிலாளர்கள் சொல்லுகிறார்கள். அதிலே பணியாற்று கின்ற அனைத்து தொழிலாளர்களுக்கும் நகர ஈட்டுப்படி சரியான முறையிலே தருவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்]

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்னுடைய மாவட்டமான வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலும், தென் ஆற்காடு மாவட்டத்திலும் ஓடுகிறது. அரசாங்கம் கொடுத்திருக்கின்ற அறிக்கையிலேகூட, இந்த போக்குவரத்துக் கழகம் மிக லாபகரமாக இல்லாமல் நடந்துகொண்டு வருகிறது என்று சொல்லி யிருக்கிறார்கள். நான் நமது அமைச்சர் அவர்களுக்கும், அரசாங்கத்திற்கும் துணைத் தலைவர் அவர்கள் மூலமாக இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புவது, இந்த தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணி யாற்றுகின்ற அதிகாரிகள், நல்லவர்கள் சில பேர்கள் இருக்கலாம், இதிலே இருக்கக்கூடிய நிர்வாக சீர்கேடுகள் களையப்பட்டால் ஒழிய, இந்த போக்கு வரத்துக் கழகம் மிகவும் நஷ்டத்தில்தான் தொடர்ந்து நடைபெறக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படும். நான் பல்வேறு நேரங்களிலே இங்கே தெரிவித்திருப்பது போல், மீண்டும் ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நான் இப்போது கூட சொன்னேன், திருவண்ணாமலை-வேலூர் மார்க்கம் லாபகரமான மார்க்கம் என்று. இந்த மார்க்கத்திலே தனியார் ஆண்டுக்கு ஒரு புது வண்டியை விடுவார்கள். அடுத்த ஆண்டு அந்த வண்டியை வேறு மார்க்கத் திற்கு விடுவார்கள். ஆண்டுக்கு ஒரு புது பஸ் இந்த திருவண்ணாமலை-வேலூர் மார்க்கத்திலே செல்லும். ஆனால், பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை அந்த பஸ் அப்படியே ஓடும். அப்படி ஓடும் போது, வழியில் நின்று விட்டால் மக்கள் தள்ளவேண்டிய நிலைக்கு. அங்கே போக்குவரத்து நடைபெறுகிறது. பொதுமக்கள் வெறுக்க வேண்டும், அதற்கு பொதுமக்களை ஆளாக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்திலே அதிகாரிகள் அப்படி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதேபோன்று, பல்வேறு மார்க்கங் களிலே இந்த பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்கனவே அரசு அறிவித் துள்ள மார்க்கமானாலும் சரி அல்லது இப்போது மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அளித்துள்ள மார்க்கமானாலும் சரி, அங்கே எல்லாம் வண்டிகள் சரியாக ஓடுவதில்லை. இங்கு அதிலே உள்ள தொழிலாளர்களே சொல்லுகிறார்கள். அப்படியே புதிய வண்டி ஓடினாலும், இந்த முதலாளிகள் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளை கவனித்தால், அன்றைக்கே அந்த வண்டியை எடுத்துவிட்டு, பழைய வண்டி அனுப்பப்படுகிறது. அதனால் தொடர்ந்து அந்த மார்க்கம் நஷ்டத்தில் கணக்கு காட்டப்பட்டு, மாதக் கணக்கிலே, ஆண்டுக் கணக்கிலே அந்த வண்டி ஓடுவதே நிறுத்தப்படும். இந்த மோசமான நிலை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (மணி யடிக்கப்பட்டது).

[திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்] [1980 ஜூலை 23

இறுதியாக ஒன்றை மட்டும் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இந்த பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக மானேஜிங் டைரக்டருக்கு கடிதம் எழுதினால், அந்தக் கடிதங்களுக்கு பதில் வருவதே இல்லை. இப்படி சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கடிதங்கள் எழுதி னாலே, பதில் போடாத அளவுக்கு அங்கே நிர்வாகம் நடைபெற்றுக் கொண்டி ருக்கிறது.

மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டங்கள் நடைபெறுகின்றன மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமை வகிப்பார். அதிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், ஊராட்சிமன்ற பெருந் தலைவர்கள் கலந்து கொள்வார்கள். அப்போது போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்டவை பற்றி பேசுகின்றபோது, தனிப்பட்டோர் பேருந்துகளைப் பற்றிப் பேசுகின்றபோது, மாவட்ட மண்டல போக்குவரத்து அதிகாரி, மற்ற அதிகாரிகள் இருந்தால், அதுகுறித்து மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் நடவடிக்கை எடுக்க முடியும். இன்றைக்கு அப்படிச் சொல்லும் போது, நடவடிக்கை எடுக்க முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. நான் அமைச்சர் அவர்களை இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்திற்கு இப்போது வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற சம்பந்தப்பட்ட ஒரு பெரிய அதிகாரி அனுப்பப்பட்டால், அவர் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சொல்லுகின்ற கருத்துக்களை குறித்துக்கொண்டு, அவைகளின் மீது தகுந்த நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு ஏதுவாக இருக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகமானாலும், போக்குவரத்துத் துறை யானாலும் மிகவும் சீர்கேடான நிலைமையிலே இருக்கிறது, அதை மாற்றி யமைக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தையும், இதிலே இந்தத் துறையின் அமைச்சர் அவர்கள் மெத்த அக்கறை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்றும் சொல்லி, இந்த வாய்ப்பை அளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து முடிக்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

***திரு. ரா. கு. பெருமாள்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேச வாய்ப்பளித்த மைக்கு நன்றி தெரிவித்து, என் உரையைத் தொடங்குகிறேன்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. ரா. கு. பெருமாள்]

பொதுவாக, தமிழகத்திலே அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்று, ஏறத்தாழ 2½ ஆண்டு காலம் ஆட்சியில் இருந்து, திரும்ப வீட்டிற்குச சென்று, பழையபடி இப்போது ஆட்சியில் அமர்ந்திருக்கிறது.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், பேரறிஞர் அண்ணா போக்கு வரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களை ஏற்படுத்தி, அவைகளின் வாயிலாக நல்ல வருமானம் ஈட்டித்தர, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தகுதியான நிர்வாக இயக்குநர்களை, மானேஜிங் டைரக்டர்களாக நியமித்ததன் காரணமாக, பல கோடி ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கிறது.

ஆனால் இதற்கு முந்திய அரசு இருக்கும்போது போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இழப்பு அதிகம் என்பதைத் தமிழக மக்கள் நன்கு அறிவார்கள். இந்தியாவிலேயே வேறு எங்கும் இல்லாத அளவுக்கு பேருந்தில் அடிப்பட்ட ஒரு நபருக்கு ஆயிரம் ரூபாய் வழங்க வேண்டுமென்று உத்தரவிட்டிருப்பது புரட்சித் தலைவர் அரசு ஒன்றுதான் என்று கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக் கிறேன்.

அதே வேளையில் 31—12—1978 முடிய நம்முடைய அரசு பேருந்துகள் 5,316. 31—12—1979-ல் அரசு பேருந்துகள் 6,226. அரசு பேருந்து கூடுதல் 910 ; தனியார் பேருந்துகள் 338 தான். போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் 910 பேருந்துகள் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் திரு. திருவேங்கடம் அவர்கள் பேசுகிறபோது தனியார் பேருந்துகளுக்குச் சலுகை காட்டியதாகச் சொன்னார்கள். அதை நான் வன்மையாகக் கண்டிக்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரிகின்ற அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் பல நன்மைகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. தமிழகத்திலுள்ள அனைத்து கார்ப்பரேஷன் ஊழியர்களும் பாராட்டினார்கள். அதே நேரத்தில் போக்கு வரத்துக் கழகத்தின் மூலம் செய்யப்படக்கூடிய நன்மைகள் எதுவும் விளாத்தி குளம் பகுதிக்கும் கிடைக்கவில்லை என்பதை மாமன்றத்தின் வாயிலாக கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். விளாத்திக்குளம் பகுதியில் நகராட்சி கிடையாது ; தொழிற்சாலை கிடையாது. பேரூராட்சியை டவுனாக கன்வர்ட் செய்து உடனடியாக டவுன் பஸ் விட வேண்டுமென்று கோரிக்கை விடப்பட்டது. அதன்பேரில் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தார்

எந்தவித நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. அதன் காரணமாக கிராமப்புறங்களுக்கு நகரப் பேருந்துகள் இல்லை. அங்கு பெட்ரோல் பங்க் இல்லை; ஆய்வுக்கூடம் இல்லை. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தி டவுன் பஸ் விட ஏற்பாடு செய்தால் அந்த மக்களுக்கு நன்மை கிடைக்கும். அங்கு 300-க்கு மேற்பட்ட கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அரசு மேல்நிலைக் கல்விக்கூடம் இரண்டு இருக்கின்றன. மாணவர்கள் 20 கிலோ மீட்டர் நடந்து பள்ளிக்குச் செல்லவேண்டும். அந்தப் பகுதி மக்கள் பெரும்பகுதி தாழ்த்தப்பட்ட மக்களாகவும் பிற்பட்ட மக்களாகவும் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, பேருந்து வசதி இல்லாத அடிப்படைக் குறையை நீக்கி கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு ஆய்வுக் குழு ஏற்படுத்தி பேருந்துகள் விட வழி செய்ய வேண்டும். பெட்ரோல் பங்க் ஒன்று ஏற்படுத்தவும் வழி செய்யவேண்டும்.

புதிய வழித்தடங்கள் எங்கெங்கு விடவேண்டுமென்ற விவரங்களைக் கூறுகிறேன். தூத்துக்குடியிலிருந்து வைப்பார் செல்ல—வழி தருவைகுளம், வேப்பலோடை, கீழ வைப்பார் சிப்பிகுளம். தூத்துக்குடியிலிருந்து வடக்கு கல்மேடு செல்ல—வழி அராரா, குமாரபுரம்; பெரு வழித் தடங்கள் குற்றாலத்திலிருந்து வேம்பாருக்கு வழி சங்கரன்கோவில், கோவில்பட்டி, விளாத்திகுளம். திருச்செந்தூரிலிருந்து மதுரைக்கு—வழி தூத்துக்குடி, விளாத்திகுளம், அருப்புக்கோட்டை; தூத்துக்குடியிலிருந்து மதுரைக்கு—வழி குளத்தூர், சூரங்குடி, விளாத்திகுளம், அருப்புக்கோட்டை; தூத்துக்குடியிலிருந்து சாத்தூருக்கு—வழி விளாத்திகுளம், முத்தலாபுரம் போன்ற வழித்தடங்களை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும். பிற்பட்ட மக்கள் அதிகமாக இருக்கும் காரணத்தால் அவர்கள் நகரங்களுக்கு வந்து செல்ல இந்த வசதிகளை நிச்சயமாகச் செய்து கொடுக்க வேண்டும், இந்தக் குறைகளைப் போக்க அரசு முயற்சி மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

செக்போஸ்ட் இருக்கும் பெரிய தேசிய நெடுஞ்சாலையில் அன்றாடம் விபத்து ஏற்படுகிறது, அங்கே லாரிகள் பேருந்துகள் செல்ல வழி இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, அருகாமையில் ஓரச்சாலை அமைத்தால் இந்தக் குறையைப் போக்க வசதியாக இருக்கும்.

கட்டபொம்மன் போக்குவரத்தில் பணியாற்றுகிற ஊழியர்களுக்கு, அங்கேயே ஏற்கனவே பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தவர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து பதவி உயர்வு கொடுக்க வழிவகை செய்யவேண்டும். அடிப்படைச் சம்பளம் என்று எடுத்துக்கொண்டு நியாயம் வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பி.ஆர்.சி.யிலிருந்தும், பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலிருந்தும், கே.டி.சி.க்கு வந்தவர்களுக்கு நியாயமான முறையில் பதவி உயர்வு வழங்கப்படவேண்டும்.

(முற்பகல் 10-20)

அடுத்து, சென்னையிலிருந்து வேதாரண்யத்திற்கு ஒரு விரைவுப் பேருந்து ஓடிக்கொண்டிருந்தது, அதை கவர்னர் ஆட்சியில் நிறுத்திவிட்டார்கள், அதை மறுபடியும் ஓட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேசிய நெடுஞ்சாலையிலே ஓடுகின்ற பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் இருந்தது. நம்முடைய முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் இருபது தினங்களுக்கு முன்னாலே வட ஆற்காடு மாவட்டம், முகவை மாவட்டங்களில் பேசியபோது அங்கே ஓடுகின்ற பஸ்களை தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று தெரிவித்ததாக பத்திரிகை வாயிலாக செய்தி வந்தது. அதையும் அமல் நடத்தவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து அமர்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. ஜெ. ஹேமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் அறிக்கையிலே பொதுவாக தேசிய உடைமையாக்கல் பற்றிக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறை என்பது பொது மக்களுக்கு அன்றாட வாழ்க்கையோடு மிக நெருக்கமாக உள்ள ஒரு அமைப்பு என்ற முறையிலே நாங்கள் நேஷனலைசேஷனை மேலும் வளர்க்கக் கூடிய கொள்கையை வரவேற்கிறோம். அதே நேரத்திலே நேஷனலைசேஷன் சம்பந்தமாக சில கருத்துக்களை மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே சொல்வதற்கு விரும்புகிறேன். நேஷனலைசேஷனைப் பொறுத்த அளவிலே இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற பாலிசி நோட்டிலே சில விஷயங்கள் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றன. 3-வது கோரிக்கை சம்பந்தப்பட்ட பாலிசி நோட்டிலே

in page. 3 :

"provides for aceiling of ten bus permits for a private operator"

என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. எங்களைப் பொறுத்த அளவிலே 10 பஸ்கள் கொடுப்பது சரியல்ல, என்பதை ஆணித்தரமாகச் சொல்ல விரும்புகிறோம். எங்களுடைய உதவித் தலைவர் தோழர் உமாநாத் அவர்கள் நேஷனலைசேஷ்டு டிரான்ஸ்போர்ட் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் அட்வைசரி கமிட்டிக் கூட்டத்திலே 3 பஸ்களுக்கு மேல் தனியார் ஆப்பரேட்டர்களுக்குக் கொடுப்பது

சரியல்ல என்பதைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ அதை ஒத்துக் கொண்ட நிலைதான் அன்று இருந்தது. மூன்று பஸ்கள் என்று சொல்லக் கூடிய நேரத்திலே இன்றைக்கு பினாமி முறை கடைப்பிடிக்கப்பட்டு வருகிறது என்பதை நாம் அறிவோம். ஒரு குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு 10-க்கு மேலே பஸ்கள் இருக்கிற அளவுக்கு அவர்கள் பல பஸ் ஆப்பரேட்டர்களாக மாறுகிற நிலைமையை ஏற்படுத்தக்கூடாது என்பதை வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறோம்.

நேஷனலைசேஷன் சம்பந்தமாகச் சொல்கிற நேரத்திலே 40-வது கோரிக்கை சம்பந்தமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற பாலிசி நோட்டிலே

" To connect the balance 3,237 panchayats, the connecting link roads have to be improved at a cost of about Rs. 100 crores, for which necessary funds are being pooled from various sources ".
என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த வேரியஸ் சோர்சஸ் என்ன என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் சோர்சஸைப் பொறுத்தவரையிலே ஒரு கொள்கை பேசப்பட்டது. தனியார் முதலாளிகள் ரோடு போட அனுமதித்து அவைகளிலே அவர்கள் பஸ்களுக்கு அனுமதி கொடுப்பது, அவர்கள் பேருந்துகளை ஓட்ட அனுமதி கொடுப்பது என்பது சரியான கொள்கைதானா என்பதைப் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த பாலிசி நோட்டின்

(Page 4 Para 8)

" Even though the Transport Corporations would lose on these new routes, they continue the operation with the social objective of serving rural areas. As on date out of the 5,860 services operated by the Transport Corporations, 3,100 services are unremunerative. "
என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த பாராகிராபிற்கும், 9-வது பாராகிராபிற்கும் காண்ட்ராடிக்ஷன் இருக்கிறது என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்தப் பாராவிலே சொல்கிறபோது

" In spite of severe cyclone and floods for two consecutive years and huge increase in the cost of chasis, spare parts, fuel, etc., the Corporations earned a profit of Rs. 8 crores during 1978-79 and Rs. 6.5 crores during 1979-80 ".

என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலைமையிலே அன்ரெமியுனரேடிவ் என்று சொல்வது சரியாக இருக்குமா என்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன.

அதே நேரத்தில் போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமாக unremunerative aspect என்பது பற்றி ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில் நடக்கின்ற ஒரு முக்கியமான விஷயம் பயங்கர கரப்ஷன் ஆகும். கட்டிடம் கட்டுவது சம்பந்தமாக இன்று பல முறைகளிலே கொள்ளைகளும், கும்பகோணங்களும் நடக்கின்றன என்று பொது மக்கள் சொல்கிறார்கள். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், மெட்டீரியல்ஸ் போன்றவைகளைத் திருடிச் செல்வதாகத் தெரிகிறது. குறிப்பாக, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் மன்டே மார்க்கெட் டிப்போவில் திருட்டு நடந்ததாக எழுதி வைக்கப்பட்டதற்கு அந்தத் தொழிலாளர்களைப் பழி வாங்கினார்களே தவிர, அந்த விஷயம் சம்பந்தமாகத் துரித நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. அன்றைய ஆட்சிப் பொறுப்பிலே இருந்த அதிகாரிகளிடத்திலே இதுபற்றி Secretary to Transport Department வரை சொல்லப்பட்டது. ஆனால் அதற்கு எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. இப்படிப் பட்ட திருட்டுக்களைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டும், கொள்கைகளைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டாம். அப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமையை ஏற்படுத்தினால். unremunerative என்பதை மாற்ற முடியும் என்பது என்னுடைய கருத்து.

அடுத்து, மற்றொரு முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால், public utility service என்ற முறையில் உள்ள இந்த அரசாங்கத்திலே ஒரு முக்கியமான விஷயத்தைப் பார்க்க வேண்டும். இந்த பாலிசி நோட்டிலே ஒரு பகுதியிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. In accordance with commercial principles என்று. In accordance with sound commercial principles என்று சொல்லும் நேரத்தில் என்னுடைய முக்கியமான கருத்து, அதில் தொழில் செய்பவர்களைச் சுரண்டுவது என்ற அடிப்படை இருக்கிறது. அதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், போக்குவரத்து துறையும் இடம் கொடுக்கிறது என்பது என்னுடைய கருத்து. இது சம்பந்தமான விவரங்களைப் பிறகு சொல்கிறேன். public utility service என்று சொல்கிறபோது பொது மக்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட வசதி யாகாது. மேலும் அதிகப் பேருந்துகளை விட வேண்டும். குறிப்பாக, தருமபுரி மாவட்டத்தில் மலைப்பாதப் பகுதிகளில் தேவையான பஸ்கள் ஓட்டப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ஜெ. ஹேமச்சந்திரன்] [1980 ஜூலை 23

எல்லா நகரங்களிலும் தேவையான டவுன் பஸ்களை விட வேண்டும். இந்த நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு, நகரங்களுக்கும் கிராமங்களுக்கும் தொடர்பு ஏற்படுத்த வேண்டுமேயானால் இப்படிப்பட்ட டவுன் பஸ்கள் மிகத் தேவை என்பதை வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று மற்றொரு முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால், இன்று ஏகப்பட்ட ஓவர் லோட் ஏற்றப்படுகிறது. Public Utility Service என்ற முறையில் கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட கார்ப்பரேஷன்கள் ஓட்டுகின்ற பஸ்களிலேயே ஓவர் லோட் ஏற்றப்படுவதைத் தவிர்க்க வேண்டும். மக்களுக்கு மேலும் போதுமான வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கின்ற முறையிலே அதிகப்படியான பேருந்துகளை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம், ரெக்ரூட்மென்ட் பற்றியது. ரெக்ரூட்மெண்ட் விஷயத்தில், லஞ்சம் வாங்கிக்கொண்டு தகுதியில்லாதவர்களை ரெக்ரூட் செய்யும் நிலைமை இருக்கிறது. அப்படித் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தகுதியில்லாதவர்கள் பஸ்களை ஓட்டுவதால் ஆக்சிடெண்டுகள் ஏற்படுகின்றன. அப்படி ஆக்சிடென்டுகள் ஏற்படும் நேரத்தில் அதற்குத் தொழிலாளிதான் பொறுப்பு என்று சொல்வது சரியல்ல. ஏனென்றால், மெயின்டனென்ஸைப் பொறுத்தவரையிலே சரியான கவனம் செலுத்தப்படவில்லை. ஆக்சிடென்டுகள் அதிகமாக ஏற்படுவதற்கு ஒரு முக்கிய காரணம், போதுமான பராமரிப்பு இல்லை என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பராமரிப்பு செய்வதற்குப் போதுமான தொழிலாளர்கள் இன்று வைக்கப்படவில்லை. எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி, அது தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமானாலும் சரி, அல்லது பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமானாலும் சரி, அல்லது கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகமானாலும் சரி, தேவையான பராமரிப்புத் தொழிலாளர்கள் இல்லை. அப்படிப்பட்ட தொழிலாளர்களைக் குறைத்துக் கொண்டே வருவதால் பராமரிப்பு இல்லாத நிலைமை ஏற்பட்டு ஆக்சிடென்டுகள் ஏற்படும் நிலைமை ஏற்படுகிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும் தொழிலாளர்களை அதிக நேரம் வேலை செய்ய வைப்பதன் காரணமாக அவர்கள் போதுமான அளவிற்குத் தங்களுடைய ஹெல்த்தை நிலைநாட்டிக் கொள்ள முடியாத நிலை ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அதையும் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. ஜெ. ஹேமச்சந்திரன்]

இன்றைக்கு, ரோடுகள் சரியாகப் பராமரிக்கப்படாததன் காரணத்தினாலும் ஆக்சிடென்டுகள் ஏற்படுகின்றன. ஆனால் அதே நேரத்திலே, அதற்குத் தொழிலாளிதான் காரணகர்த்தர் என்ற வகையில் அவர்கள் பழி வாங்கப்படுகிறார்கள். தொழிலாளர்களைப் பழி வாங்குவது என்ற போக்கு இன்றைக்கு அதிகமான அளவில் இருக்கிறது. ஏற்படக்கூடிய விபத்துக்களுக்கு தொழிலாளிகள் மட்டும் காரணகர்த்தர்கள் அல்ல. எனவே, அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், அவைகளை வெற்றிகரமாக நடத்துவதில் தொழிலாளர்களுக்கு முக்கியமான பாத்திரம் உண்டு என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-30)

தொழிலாளிகளைப் பொறுத்தவரையிலே, இன்று குறிப்பிட்ட அளவு நேரம் அவர்களிடமிருந்து வேலை வாங்குவதில்லை. 8 மணி நேரத்திற்கு மேலே அவர்களை உழைக்க வைக்கிறார்கள். மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் ஓர்க்கர்ஸ் ஆக்ட் இன்று சரியான முறையிலே செயல்படுத்தப்படவில்லை. காண்ட்ராக்ட் காஷுவல் ஒர்க்கர்ஸ்தான் வைத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளிகள் ஓவர்டைம் செய்தால், அதற்கு நியாயமான கூலி கொடுப்பதில்லை. அதே போன்று பேட்டா கொடுப்பதில்லை. கான்ட்ராக்ட் தொழிலாளிகளை வைத்து வேலை வாங்குகிறார்கள். இன்று பாடி பில்டிங் வேலை கூட காண்ட்ராக்ட் முறையில் செய்யப்படுகிறது. தொழிலாளிகளைப் பழி வாங்குவது என்பது மிக மோசமான ஒரு முறையாக வளர்ந்திருக்கிறது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒழுங்கு நடவடிக்கை என்ற பெயரில் பழிவாங்குதல் நடைபெறுகிறது. தொழிலாளர்களை பழிவாங்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடனே இடமாற்றம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இடமாற்றம் செய்வது சம்பந்தமாக கடிதங்களுக்கு ஒரு தெளிவான கொள்கையின்மையின் காரணமாக தொழிலாளர்கள் அவதிப் படுகிறார்கள். அதற்கு ஒரு முற்றுப் புள்ளி வைத்தாக வேண்டும். ஏற்கனவே கொடுக்கப்பட்ட வாக்குறுதிகள் நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரப்படவில்லை. தொழிலாளிகளுடைய ஊதிய விகிதத்தை நல்லமுறையிலே கவனிக்க வேண்டுமென்று சொல்ல விரும்புகிறேன். தொழிற்சங்கங்கள் கொடுத்து இருக்கும் கோரிக்கைமீது விரைவில் பேச்சுவார்த்தையை துவக்கி ஒரு சமுகமான முடிவை ஏற்படுத்த வேண்டும். Longvity—Pay scheme அமுல் படுத்துவதினால் ஏற்பட்ட பாதிப்புகளை நிவர்த்தி செய்ய வேண்டும்.

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்] [1980 ஜூலை 23

சென்னைத் துறைமுகத்தில் ஏற்பட்டிருக்கும் நெருக்கடியைத் தீர்ப்பதற்கு நாகப்பட்டினத்திற்கு கப்பல்களை அனுப்ப வேண்டும். பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு பஸ்பாஸ் வசதி அதிகப்படுத்தப்பட வேண்டும். . . (மணியடிக்கப் பெற்று அடுத்த உறுப்பினர் அழைக்கப் பெற்றார்.)

*திரு. எம். கே. ராஜமாணிக்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவரின் அரசின நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் வளர்ச்சி 53 சதவீதத்திலிருந்து 56 சதவீதமாக உயர்ந்திருப்பதும், பொதுத் துறை பேருந்துகள் 4,936-லிருந்து 6,402 ஆக உயர்ந்திருப்பதும் போக்குவரத்துத் துறையின் வளர்ச்சியைக் காட்டுவதாக அமைகிறது. மேலும் நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையைத் தீவிரப்படுத்தும் வகையிலும், புதிய பேருந்துகள், புதிய வழித்தடங்கள், கிராமப்புற வழித்தடங்களில் பேருந்து வசதி, பயணிகளின் வசதி மேம்பாடு, தொழிலாளர்களின் நலன் ஆகிய நலன்களும் இடம்பெற்ற இந்தக் கொள்கை விளக்கத்தை நான் மனமாரப் பாராட்டி வரவேற்கிறேன்.

இதுவரையில் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கப்படாத இடங்களுக்கும் போதிய போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கும் அறிவியல் ரீதியான ஆய்வுமுறை வரவேற்கத்தக்கதாகும். இப்படிப் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கப்படாத இடங்கள் முசிறிப் பகுதியில் நிறைய இருப்பதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். 968 கிராம ஊராட்சிகளில் போக்குவரத்துக்குரிய சாலைகள் பேருந்து போக்குவரத்திற்கு ஏற்றவையாக இருப்பதாகக் கொள்கை விளக்கத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இவற்றில், முசிறிப் பகுதியில் பல கிராம ஊராட்சிகளில் நல்ல சாலைப் போக்குவரத்து வசதி இருந்தும் பேருந்து வசதிகள் இல்லாததை அரசு கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன்.

உதாரணமாக, முசிறியில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நகரப் பேருந்துகள் 3, 4 வழித்தடங்களில் ஓடிக் கொண்டிருந்தாலும், அறிஞர் அண்ணா அரசினர் கல்லூரி, சுமார் 2,000 மக்கள் வாழும் புத்தூர், புலிவலம் போன்ற பகுதிகளில் நகரப் பேருந்துகள் செல்லாததால் அப்பகுதியில் வாழும் மக்களும் கல்லூரி மாணவர்களும் நேரடி நடவடிக்கைகளில் இறங்கியிருக்கிறார்கள். நான் அவர்களைச் சந்தித்து அரசின் கவனத்திற்கு இதைக் கொண்டு வருகிறேன் என்று கூறிவிட்டு வந்திருக்கிறேன். எனவே, அரசு அப்பகுதியில் வாழும் கல்லூரி மாணவர்கள், பொது மக்கள் ஆகியோரின் நன்மையைக் கருதி

1980 ஜூலை 23] [திரு. எம். கே. ராஜமாணிக்கம்]

காவிரி ஆற்றின் அக்கரையில் இருக்கும் குளித்தலையிலிருந்து முசிறி வழியாக, கல்லூரிக்கும், புத்தூர், புலிவலம் வரை செல்லும் வகையில் சி.ஆர்.சி. நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்று கோரிக்கையை அரசிடம் தெரிவிக்கிறேன்.

முசிறியில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் நகரப் பேருந்துகள் நல்ல நிலையில் இல்லாததால் அடிக்கடி நடுச்சாலையிலேயே நின்றுவிடுகின்றன. மேலும் அவைகள் லாபகரமாக ஓடிக்கொண்டிருப்பதால் புதிய பேருந்துகள் விடப்பட வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடும்போது, புதிய பேருந்துகளை விட்டால்தான் அவைகள் லாபகரமாக அமையும்; மக்களும் புதிய பேருந்துகளை வரவேற்பார்கள்; சரியான நேரத்தில் பயணம் செய்யும் வாய்ப்பு இருப்பதால் அவைகள் லாபகரமாக இயங்கும் என்பதை அரசினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்

மிகவும் வருந்தத்தக்க நிலை என்னவென்றால், திருச்சி மத்திய பேருந்து நிலையத்திலிருந்து அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் முசிறி வழியாக சேலம் செல்கின்றன. திருச்சியிலிருந்து முசிறி 40 கிலோ மீட்டர் தூரத்திலிருக்கிறது. இந்தத் தூரத்திற்கு இரண்டு ரூபாய் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. இருந்தாலும் திருச்சி மத்திய பேருந்து நிலையத்தில் இந்த இரண்டு பேருந்து கழகங்களின் சேலம் செல்லும் பேருந்துகளில் முசிறிக்குப் பயணச்சீட்டு கேட்டால் நடத்துநர்கள் ஏதோ போகக் கூடாத ஊருக்குப் போகின்ற அருவருக்கத்தக்க பிராணியைப் பார்ப்பது போல் ஒரு அலட்சியப் பார்வையைப் பார்த்துவிட்டு வேறுபக்கமாகத் திரும்பிக் கொள்கிற காட்சியை இன்றும் பார்க்கலாம். முசிறியில் வாழ்கின்ற மக்கள் என்ன பாவம் செய்தார்களோ, சேலத்திற்கு ஆகாயமார்க்கமாக செல்லும் பேருந்துகள்போலவும், அவைகள் முசிறியில் இறங்காதது போலவும் இருக்கின்ற நிலை மாற வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து முசிறி ஒன்றியத்தைப் பொறுத்தவரையில் இதுவரை போக்குவரத்து வசதி ஏற்படாத ஊர்களுக்கும் போக்குவரத்து வசதி ஏற்படுத்தித் தரும்படி அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். முசிறியிலிருந்து ஆணைப்பட்டி, திரணையாம்பட்டி, வெள்ளூர், அய்யம்பாளையம் வழியாக சுற்றுலாப் பகுதியான வாத்தலை அதாவது மேலணைக்கும், முசிறியில் இருந்து புத்தூர், மூவனூர், குருவிக்காரன் குளம் வழியாக பேரமங்களத்திற்கும், முசிறியில் இருந்து தண்டலை, மண்பரை, உள்ளூர் வழியாக துறையூருக்கும் முசிறியில்

இருந்து நெய்வேலி, குருவம்பட்டி, மண்ணச்சநல்லூர் வழியாக திருச்சிக்கும்; முசிறியிலிருந்து திண்ணனூர், புத்தனாம்பட்டி வழியாக துறையூருக்கும் பேருந்து வசதி செய்து தரும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் திருச்சியில் இருந்து சுனைப்புக நல்லூருக்கும், தெற்கு சிறுப்பத்தூருக்கும் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கும்படியும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மன்னச்ச நல்லூருக்கும் திருச்சிக்கும் இடையில் சமயபுரம் வழியாக ஓடிக்கொண்டிருந்த தனியார் நகரப் பேருந்து சரியாக இயங்குவதில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருச்சியில் உள்ள திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து நிலையத்தில் பயணப்பொருட்களின் காப்பறை வசதி இருப்பதாகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. ஆனால் அந்த மாதிரியான காப்பறை வசதி நகராட்சி பேருந்து நிலையத்தில்தான் இருக்கிறது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக நிலையத்திலும் அதை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் அமைக்கப்படும் ஆலோசனைக் குழுவில் சம்பந்தப்பட்ட சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் இடம் பெறச் செய்தால் பிரச்சினைகளை உடனுக்குடன் அதிகாரிகளுக்குத் தெரிவிக்க ஏதுவாகும். திருச்சி மாவட்டத்தில் புதிதாக பட்டறை ஒன்று அமைக்கும் திட்டம் இருந்தால், தொழிற்துறை எட்டிக் கூட பார்க்காத முசிறிப் பகுதியில் அமைக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். தற்சமயம் முசிறியில் ஒரு பட்டறை இருக்கிறது. அதையே சற்று விரிவாக்கி பலருக்கு வேலைவாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தரும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்னையிலேயிருந்து முசிறி வழியாக பழனிக்கு சென்று கொண்டு இருந்த திருவள்ளுர் போக்குவரத்துக் கழக துரிதப் பேருந்து தற்சமயம் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதை மீண்டும் துவக்க அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் முசிறியில் இருந்து சென்னை வருவதற்கு திருச்சி சென்று தான் பேருந்து பிடிக்க வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. இந்த நிலையை மாற்ற குளித்தலையில் இருந்து முசிறி வழியாக சென்னைக்கு துரித பேருந்து விடவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சென்னையில் இருக்கும் திருவள்ளுவர் துரித போக்குவரத்து பேருந்து நிலையத்தில் முன்பதிவு பயணச்சீட்டு வழங்கும் இடத்தில் மக்கள் மணிக்கணக்காக மழையிலும் வெயிலிலும் நின்று கொண்டிருக்க வேண்டிய நிலை உள்ளது. எனவே அவர்களுக்குத் துரிதமாக பயணச்சீட்டு வழங்க அதிக கவுண்டர்களை ஏற்படுத்தி பணியாளர்களையும் நியமிக்கவேண்டும் என்று அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் முசிறிப் பகுதியில் ரயில் போக்குவரத்து இல்லாததாலும் திருச்சி பெங்களூர் செல்லும் முக்கிய சாலையில் அப்பகுதி அமைந்திருப்பதாலும் அப்பகுதியில் பேருந்து வசதியை செய்து தருவதில் அரசு தனிக கவனம் செலுத்தும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் என்னதான் சொகுசு பஸ்கள் விட்டாலும் நடத்துனர்களும் ஓட்டுநர்களும் மக்களுடன் ஒத்துழைத்தால்தான் நல்லது. அவர்கள் ஒத்துழைக்காவிட்டால் அந்த வசதிகளை சுகமாக அனுபவிக்கும் வாய்ப்பினை அந்த மக்கள் இழந்து விடுகின்றனர். விமானங்களில் பயணம் செய்யும் பிரயாணிகளிடம் விமானப் பணிப்பெண்கள்—ஏர் ஹோஸ்டஸ் நடப்பது போல பேருந்து பிரயாணிகளிடம் நடத்துனர்கள் அன்பாகவும் நிதானமாகவும் பழகினால் நலமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். மேலும் தந்தை பெரியார், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் மட்டுமே போனசாக வழங்கப்படுகின்றது. ஆனால் சி.டி.சி, சி.ஆர்.சி' பி.ஆர்.சி பணியாளர்களுக்கு அதிக போனஸ் வழங்கப்படுகின்றது. எனவே லாப நஷ்டக் கணக்குப் பார்க்காமல் அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும், ஏற்றத்தாழ்வு இல்லாமல் ஒரே மாதிரியான போனஸ் வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மொத்தத்தில் பல முன்னேற்றத் திட்டங்களுடன் விளக்கப்பட்டிருக்கின்ற இந்த கொள்கை விளக்கம் தமிழக சாலை போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு பெரும் மறுமலர்ச்சியை ஏற்படுத்தும் என்ற நம்பிக்கையில் மனமாரப் பாராட்டி, புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய முசிறி தொகுதி வாக்காளப் பெருமக்களுக்கும் நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன், வணக்கம்.

(பிற்பகல் 10-40)

திரு. மு. அம்பிகாபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கை மீது இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில முக்கியமான விஷயங்களைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நம்முடைய அனைத்துக் கழகங்களையும் ஒரே கழகமாக ஆக்கிவிடவேண்டும். எப்படி இந்தியா முழுவதும் இருக்கிற ரயில்வே ஒரே அமைப்பாக இருக்கிறதோ, ஒரே மாதிரியான ஊதிய விகிதம், போனஸ் என்று இருக்கிறதோ அதைப்போல போக்குவரத்துக் கழகமும் ஒரே கழகமாக இருக்க வேண்டும். அதைப்போல, சதர்ன் ரயில்வே, சென்டிரல் ரயில்வே என்று இருப்பதைப்போல இங்கேயும் அண்ணா, தந்தை பெரியார், சேரன், சோழன், பல்லவன், பாண்டியன் போன்ற பெயர்களை அந்தந்த ரீஜியன்களுக்கு

வைத்துக்கொள்ளலாம். ஆனால், ஊதியத்திலும், மற்ற வகைகளிலும், எந்த விதமான வேறுபாடும் இல்லாமல், அனைத்துக் கழகங்களையும் உடனடியாக ஒன்றாக்கி, ஒரே மாதிரியான வேலை, ஒரே மாதிரியான ஊதியம், இவைகளைக் கொண்டு வருவதற்கான முறையில் நம்முடைய கழகங்கள் அத்தனையும், குட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் உள்பட ஒன்றாக இணைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, இப்படி இல்லாததன் விளைவாக—சோழன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷன்—கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் இவை இரண்டிலும் தொழிலாளர்களின் ஊதியத்தில் மாறுபட்ட நிலை இருக்கிறது. சி.ஆர்.சி. யில் ஏற்கனவே அவர்கள் பணிபுரிந்து வந்த தனியார் நிறுவனங்களான ராமன் அண்டு ராமன். எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., தொழிலாளர்களுக்கு அவர்களுடைய பழைய நிறுவனங்களின் ஊதிய விகித அடிப்படையிலேயே இப்போதும் ஊதியம் அளிக்கப்படுகிறது. இப்படி பல்வேறு கார்ப்பரேஷன்களில் நிலைமைகள் இருக்கின்றன. அதை மாற்ற உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அனைத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள உடன்பாடு வருகின்ற ஆகஸ்ட் மாதம் 31-ம் தேதியோடு முடிவடைகிறது. கடந்த முறை செய்தது போல் இல்லாமல், இந்த முறை அந்தச் சங்கங்களை எல்லாம் கூட்டி வைத்துப் பேசி, அந்த அடிப்படையில் ஒப்பந்தங்கள் ஏற்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போனஸ் சம்பந்தமாக அரசே அறிவிப்பதற்கு பதிலாக, அதில் உள்ள அனைத்துச் சங்கங்களையும் அழைத்துப் பேசி, அந்தச் சங்கங்களைச் சேர்ந்தவர்களிடத்தில் அந்த பாலன்ஸ் ஷீட்டைக் கொடுத்து, அந்த வகையில் இந்தப் போனஸ் பிரச்னையில் பேசி தீர்வு காணவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். கடந்த முறை இந்த நிலை அனுசரிக்கப்படாததால், வேலை நிறுத்த தடைச் சட்டம் கொண்டு வரவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டு, தொழிலாளர்கள் அதை எதிர்த்து முறியடிக்கவேண்டிய அவசியமும் ஏற்பட்டது. இந்த நிலை இந்த ஆண்டு வராமல் பார்த்துக்கொள்ளும் வகையில், அதனைப் பேச்சுவார்த்தையின் மூலம் முடிவு செய்துகொள்வதற்கான வகையில் உடனடியாக ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் கழகங்கள் தனியாக இயங்கும் நிலையை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த அவையில் வைக்கப்பட்டுள்ள அறிக்கையின் முதல் பகுதியிலேயே குறிப்பிட்டு இருக்கிறீர்கள். 1978-ல் விபத்துக்கள் எண்ணிக்கை 16,636. 1979-ல் விபத்துக்கள் குறைவாக 15,429 என்று போடப்பட்டு ஒரு மகிழ்வு ஏற்படுத்தி இருக்கிறார்கள். ஆனால் விபத்துகள் குறைந்து இருக்கிறது. மரணம் அதிகரித்து இருக்கிறது. 1978-ல் காயம் அடைந்தவர்கள் 11,935. 1979-ல் காயம் அடைந்தவர்கள் 13,311. 1978-ல் மரணம் 2,777. 1979-ல் மரணம் 2,929. விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை குறைந்து இருக்கிறது. காயம் பட்டவர்கள், மரணம் அடைந்தவர்கள் எண்ணிக்கை அதிகரித்து இருக்கிறது. காரணம் என்ன ?

சாலைகள் சரிவர செப்பனிடப்படவில்லை என்பது ஒன்று. பேருந்துகள் பணிமனைகளில் சீரமைப்பதற்கு வேண்டிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் சரியாகக் கொடுக்கப்படாமை, இரண்டு, அதை முறையாகச் செய்யவேண்டிய ஊழியர்கள் பற்றாக்குறை, மூன்று, கிளரிகல் சைட்டில் இருக்கிற அளவுக்கு ஒர்க்ஷாப்பில் ஊழியர்கள் இல்லை—இந்த நிலை ஒவ்வொரு கழகத்திலும் இருக்கிறது—இதன் காரணமாகத்தான் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அதோடு, சாலையின் அமைப்புகள், சாலையைக் கடக்கும்போது எப்படி நடந்து செல்லவேண்டும் பயிற்சி மக்களுக்கு முழுமையாக இல்லாமை ஆகிய காரணங்களாலும் இந்த விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

டிரைவர் மாத்திரம் விபத்துக்களுக்குப் பொறுப்பாளி அல்ல. பல டிரைவர்கள் பழிவாங்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். பல பேர் கீழ் கோர்ட் கொடுத்த தீர்ப்பை எதிர்த்து, ஹைக்கோர்ட் சென்று அங்கேயும் அநியாயம் செய்யப் பட்டதால், சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போகும் நிலை கூட இருக்கிறது. விபத்துக் களுக்கு டிரைவர் மட்டும் பொறுப்பு அல்ல என்பதை தெளிவாக நான் மீண்டும் ஒரு முறை குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

எந்த டிரைவரும் வேண்டுமென்று ஒரு பூனையின் மீது கூட ஏற்றமாட்டான் என்பதற்கு நான் உத்தரவாதம் கொடுக்க விரும்புகிறேன். ஆக்சிடெண்ட் ஏற் பட்டால் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று பல்வேறு இடங் களுக்கும் தகவல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அந்த முறை மிகவும் தவறு என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

குறிப்பாக நம்முடைய பகுதியில் ஏற்பட்டு வருகின்ற பல்வேறு நிலைமை களுக்கு ஏற்ப, இன்றைக்கு தனியார் பஸ்ஸை பற்றி பல்வேறு பிரச்சனைகள் வருகின்றன. தனியார் பேருந்துகளுக்கு நம்முடைய மாநிலத்தில் 1972-ல் 'பர்

கிட், பர் குவார்ட்டர், 96.50 ரூபாய் டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறோம். இன்றைக்கு 1978-ல் அது 280 ரூபாய் என்று உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இது ஆந்திராவிலே 'பர் கிட், பர் குவார்ட்டர்', 200 ரூபாய்தான். இப்போது மத்திய அரசு செய்த கைங்கரியத்தினால் டீசல் விலை உயர்வு, டயர் விலை உயர்வு, சேசிஸ் விலை உயர்வு இப்படிப் பட்ட பல்வேறு காரணங்களால், இந்த ஏற்றத்தை பிரயாணிகள் தலையில் வைக்க முயற்சி செய்யக்கூடாது. ஒரு குவார்ட்டருக்கு ஒரு கிட்டுக்கு 280 ரூபாய் டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறோம். அரசாங்கம் அதை மறுபரிசீலனை செய்து, அதை 200 ரூபாயாக குறைத்து, தனியார் வழித்தடங்களில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளின் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் தடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு இதைத்தவிர வேறு வழி யில்லை என்பதையும் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்கு குறிப்பாக, 8-வது, 9-வது வகுப்பு படித்தவர்கள் கண்டக்டர் லைசென்ஸ் பெற்றிருக்கிறார்கள். லைசென்ஸ் பெற்றிருந்தால் அவர்கள் அந்த வேலைக்குச் செல்ல உரிமை பெற்றிருக்கிறார்கள் என்று அர்த்தம். இப்போது கார்ப்பரேஷன் பஸ்களில் எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படித்தவர்கள்தான் கண்டக்டர்களாக நியமிக்கப்படுவார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படியானால் 8-வது 9-வது வகுப்பு படித்து கண்டக்டர் லைசென்ஸ் பெற்றிருப்பவர்களை இந்துமகா சமுத்திரத்திலா கொண்டு இறக்குவது ? கண்டக்டர் லைசென்ஸ் பெற்றிருந்தால் அவர் எந்த வகுப்பு வரைப் படித்திருந்தாலும் சரி, அவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டும் என்று உத்தரவு போட வேண்டுமென்று அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல 'பேட்டா' கொடுப்பது எல்லா கார்ப்பரேஷன்களிலும் 'ஃபிக்சட் பேட்டா' என்று இருக்க வேண்டும். ஒரு கார்ப்பரேஷனில் இலாபம் வரலாம்; இன்னொரு கார்ப்பரேஷனில் நஷ்டம் வரலாம். அதைப்போல ஒரு ரூட்டில் இலாபம் வரும், ஒரு ரூட்டில் நஷ்டம் வரும். நஷ்டம் வந்தாலும் சில ரூட்டுகளில் பொதுமக்கள் நலனைக் கருதி பஸ் விடுகிறோம். உதாரணமாக வேதாரண்யம் என்பது உப்பு சத்தியாகிரகம் நடைபெற்ற, பிரசித்தி பெற்ற ஊர். அந்த ரூட்டில் நஷ்டம் வருகிறது என்பதற்காக பிரசித்தி பெற்ற அந்த வேதாரண்யத்தை கடலுக்குள் அனுப்பிவிட முடியுமா ? அங்கே நஷ்டம் என்றால் மற்ற இடங்களில் இலாபம் வரும். ஆகவே, கலெக்ஷன் அடிப்படையில் 'பேட்டா' என்பது சரியல்ல. அப்படி இருந்தால் நஷ்டம் வரக்கூடிய ரூட்டில் டிரைவர், கண்டக்டர் போக மறுப்பார்கள். அதிலே பிரச்சனைகள் வரும். சங்கம் வைப்பார்கள்; ஏற்கெனவே வைத்திருக்கிறார்கள். ஆளும் கட்சிக்காரர்கள் என்றால் இலாபம் வரக்கூடிய ரூட்டில்தான் போவார்கள்.

நஷ்டம் வரக்கூடிய ரூட்டில் மற்றவர்கள் போகமாட்டேன் என்பார்கள். பின்னால் அது அரசியல் பிரச்சினையாகும். ஆக, கடைசியில் ஆட்சிக்கு கெட்ட பெயர் வரும். ஆகவே, எந்தக் கார்ப்பரேஷனாக இருந்தாலும் சரி, எந்த ரூட்டாக இருந்தாலும் சரி, எல்லோருக்கும் 'ஃபிக்சட் பேட்டா' கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். பி.ஆர்.சி; பி;டி;சி; சி;ஆர்;சி; ஏ;டி;சி; டி;பி;டி;சி; கே;டி;சி; இப்படி பல கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன. இப்படிப் பட்ட அரசு கார்ப்பரேஷன் எதுவாக இருந்தாலும் சரி, எல்லா ஊழியர்களும் ஒரேமாதிரி நடத்தப்பட வேண்டும். எப்படி இந்தியா முழுவதற்கும் இரயில் வேயில் ஒரே போனஸ் முறை இருக்கிறதோ அதேமாதிரியாக எல்லா கார்ப்ப ரேஷன்களிலும் 'பேட்டா' இருக்க வேண்டும் ; மற்ற சலுகைகளும் இருக்க வேண்டும்.

அதேமாதிரி டிரைவர், மற்ற ஒர்க்கர்களுக்கு 8 மணி நேர வேலை என்றால் எல்லாக் கார்ப்பரேஷன்களிலும் அதேமுறைதான் இருக்க வேண்டும். இன்னும் சில இடங்களில் இந்த முறை கடைபிடிக்கப்படவில்லை என்று தெரிகிறது. மோட்டார் வேகிள்ஸ் ஆக்ட், மோட்டார் ட்ரான்ஸ்போர்ட் ஆக்ட்—இந்த சட்டங்களை எல்லாம் சரியாக எல்லா இடங்களிலும் அமுல்படுத்த வரவேண்டும்.

சில ட்ரான்ஸ்போர்ட்டுகளில், குறிப்பாக பி.ஆர்.சி.-யில் சிரந்தர மற்ற தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு நாளைக்கு ரூ. 2.80 தான் குறைந்தபட்ச சம்பளமாகக் கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. இது மிகவும் குறைவு. எனவே, புது சம்பள விகிதத்தை உருவாக்க தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அதேமாதிரி பல்வேறு பகுதிகளுக்கும் புதிய பேருந்துகளை விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இப்போது திருத்துறைப்பூண்டி டெப்போவை எடுத்துக் கொண்டால் 27 பஸ்களில் 23 ஓட்டை. மன்னார்குடியில் பாதிக்குமேல் ஓட வில்லை. இவைகளை எல்லாம் மாற்ற வேண்டும். (மணியடிக்கப்பட்டது) இன்னும் ஒரு நிமிடத்தில் முடித்துவிடுகிறேன்.

(முற்பகல் 10.50)

குடியாத்தம் பகுதியிலே முறையாக பஸ்கள் ஓடுவதில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அவினாசிப் பகுதியிலேயும் பஸ்கள் ஓடுவதில்லை என்று கூறப்படுகிறது. இதிலே முக்கியமான பிரச்சினை என்று பார்க்கின்றபோது நான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். தொழிலாளர்களைப் பாதுகாக்கின்ற

முறையில் அனைத்து கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் இப்படிப்பட்ட தொழில் சம்பந்தப்பட்ட விவரங்களைப் புரிந்தவர்களைக் கொண்டு குழு அமைக்கப்பட வேண்டும். (மணியடிக்கப்பட்டது).

அடுத்து ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனுக்கும் ஆலோசனைக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட வேண்டும். அத்தகைய குழுக்களின் கூட்டங்கள் முறையாக நடத்தப்பட்டு அதிலே வருகின்ற ஆலோசனையை ஏற்று நடக்க வேண்டும். போக்குவரத்து என்பது அரசுக்கு வருமானம் வரக்கூடிய துறையாகும். அதுமட்டுமல்லாமல் இலட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்களுடைய வாழ்க்கை அதிலே அடங்கி இருக்கின்றது. எனவே தமிழக அரசு போக்குவரத்தில் பணி புரிகின்ற அவ்வளவு தொழிலாளர்களுக்கும் வீடு கட்டிக் கொடுப்பதற்கான திட்டத்தைப் பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலிக்க வேண்டும். அவர்களுடைய நிலையினைப் பேணிக் காக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணி யடிக்கப்பட்டது).

* திரு. இ. முத்துராமலிங்கம்: மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மோட்டார் வாகனங்கள், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த மானிய கோரிக்கையின் மீது காந்தி காமராஜ் தேசியக் காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக எனது கருத்துக் களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

திருநெல்வேலி மாவட்டம், கன்னியாகுமரி மாவட்டம் ஆகிய இரு மாவட்டங்களையும் இணைத்து கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் நாகர்கோவிலை மையமாகக் கொண்டு பல போக்குவரத்து வழித்தடங்களை இயக்கி வருகின்றது. நிர்வாகச் சீரமைப்புக்காகவும் மக்களின் தேவைகளைத் தெரிந்து செயல்படவும் இதை இரண்டாகப் பிரிக்க வேண்டும். அப்படிப் பிரித்து திருநெல்வேலியை மையமாகக் கொண்டு ஒரு தனி கழகமாகவும், நாகர்கோவிலை மையமாகக் கொண்டு ஒரு தனி கழகமாகவும் ஏற்படுத்த வேண்டும். அப்படித் தனித்தனிக் கழகங்களாகப் பிரித்து அவற்றில் ஒன்றுக்கு பெருந்தலைவர் காமராஜ் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயரைச் சூட்ட வேண்டும் என்ற ஒரு கோரிக்கையினை எங்களுடைய கட்சியின் சார்பாக வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சாலைப் போக்குவரத்தில் பெரும்பங்கு வகிப்பது லாரிப் போக்கு வரத்தாகும். இதைப் பொறுத்தவரையில் அரசின் பொருள் போக்குவரத்துக் கழகமும், தனியார் லாரிகளும் தனித்தனியாக இயங்கி வருகின்றன, இதில்

பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்கள் பற்றி அரசு எந்தவிதமான திட்டங்களையும் அறிவிக்காதது வேதனைக்குரியது. நீண்ட நெடுந்தூரம் பாரங்களை ஏற்றிச் செல்லும் முறையில் பணிபுரியும் டிரைவர்கள், க்ளீனர்கள் போன்றவர்கள் தங்கி ஓய்வெடுத்துச் செல்வதற்கு வசதியாக பெரிய நெடுஞ்சாலைகளில் 60 மைலுக்கு ஒன்று விதம் தங்கும் விடுதிகளைக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டும். அவ்வாறு அமைத்துக் கொடுக்கின்ற விடுதிகளில் உணவு விடுதிகள், மருத்துவ வசதிகள் போன்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும். இதன்மூலம் சாலை விபத்துக்களை ஓரளவு கட்டுப்படுத்த முடியும்.

அடுத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் அல்லது பதிவு செய்யப்பட்ட தனியார் பேருந்துகளில் ஏற்படுகின்ற விபத்துக்களில் பலி யானவர்களுக்கு முதல்வர் நிவாரண நிதியிலிருந்து ஆயிரம் ரூபாய் வழங்கப் படுகிறது. அதற்காக என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக்கொள் கிறேன். ஆனால் அதே நேரத்தில் லாரி விபத்திலே உயிரிழக்கின்றவர்களின் குடும்பத்தினருக்கும் உதவித்தொகை கொடுப்பதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். விபத்திலே இறப்பவர்களின் மத்தியிலே பாரபட்சம் காட்டப்படக்கூடாது.

அடுத்துப் போக்குவரத்துத் துறையில் டிரைவர் லைசன்ஸ் பொறுத்த வரையில் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சமுதாயத்தின் அடித்தளத்திலே இருக்கின்ற ஏழை எளிய மக்கள் க்ளீனர்களாகப் பணி புரிந்து தங்களது அனுபவத்தின் மூலம் டிரைவர் பயிற்சி பெற்றுள்ளார்கள். ஆனால் 8-வது வகுப்புப் படித்தவர்கள்தான் டிரைவர் லைசன்ஸ் பெற முடியும் என்ற சட்டம் இருப்பதன் காரணத்தால் அவர்களால் லைசன்ஸ் பெற முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றது. ஆகவே இந்தச் சட்டத்தைத் தளர்த்தி லைசன்ஸ் பெறுவதற்குக் கல்வித் தகுதி தேவையில்லை என்று அறிவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போதுமான உடல் கட்டு மட்டும் இருந்தால் போதும் என்ற நிலையினை உருவாக்க வேண்டும். பக்கத்து மாநிலமான கர்நாடக மாநிலத்திலே நேரடியாக ஹெவி லைசன்ஸ் கொடுக்கப் பட்டு வருகின்றது. இதனால் இங்குள்ள ஒருசில டிரைவிங் ஸ்கூலை நடத்து கின்றவர்கள், ஒவ்வொரு நபரிடமும் ஆயிரம் ரூபாய், இரண்டாயிரம் ரூபாய் என்று வாங்கிக் கொண்டு இங்குள்ள டிரைவர்களை அங்கே அழைத்துக்கொண்டு சென்று நேரடியாக ஹெவி லைசன்ஸ் எடுத்துக்கொடுக்கின்ற நிலை இன்று பரவலாக இருந்து வருகின்றது.

இந்த நிலைமையை மாற்ற தமிழகத்திலே கல்வி தகுதி இல்லாமல் நேரிடையாக லைசன்சுகளை வழங்குவதற்கு உரிய முறைகளை ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து லாரி, பஸ் சேல் வினியோக முறையில் இன்று ஒரு சீரழிவான நிலைமை இருந்து கொண்டு வருகிறது. ஆர்டர் செய்தாலும் கிட்டத்தட்ட 3 ஆண்டு காலம் காத்துக் கொண்டிருக்க வேண்டிய நிலைமைதான் இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதனால் ஒருசில சேல்களுக்கு 30,000 முதல் 40,000 வரை பிரிமியம் வைத்து கொடுத்து அதிக லாபம் பெற்றுக் கொள்கிற சூழ்நிலையைத்தான் காண முடிகிறது. இதனை இந்த அரசு கவனத்தில் கொண்டு உண்மையிலேயே தேவை உள்ளவர்களுக்கு சேல்கள் கொடுப்பதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வினியோகத்தில் நடைபெறும் தில்லுமுல்லுகளை மாற்றுவதற்கும் அரசு முயற்சி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக பத்திரிகை நிருபர்களின் நீண்டநாள் வேண்டுகோளை, ஒரு கோரிக்கையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். அவர்களுக்கு மாநில அளவில் இலவசமாக பயணம் செய்வதற்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும். அதேபோன்று நகரங்களில் ஓடுகின்ற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் பயணம் செய்வதற்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த அளவில் இன்னும் ஒரு டவுன் பஸ் கூட ஓடவில்லை. என்னுடைய தொகுதியில் இருக்கிற இரண்டு பேரூராட்சி மன்றங்களான பணகுடி, திசையன்விளை ஆகிய இரண்டு பேரூராட்சிகளும் "டவுன்" என்று பிரகடனப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. ஆகவே, கூடியவிரைவில் இவற்றை மையமாக வைத்துக்கொண்டு டவுன் பஸ்ஸை விடுவதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் திருச்செந்தூரிலிருந்து புறப்படுகிற திருவள்ளுவர் விரைவுப் போக்குவரத்து வண்டிகளை சரித்திரப் புகழ் பெற்ற உவரியிலிருந்து சென்னைக்கும் மற்றும் இதர பெரிய ஊர்களுக்கும் புறப்படுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அடுத்து நாகர்கோவிலிருந்து ஆவரைகுளத்திற்கும், நாகர்கோவிலிருந்து பணகுடிக்கும், கன்னியாகுமரியிலிருந்து கூடங்குளம் போன்ற ஊர்களுக்கும் போக்குவரத்து வழித் தடங்களை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக வள்ளியூரிலிருந்து கண்ண

நல்லூர் செல்லும் போக்குவரத்து பஸ்களை வழி மாற்றி, சித்தூர் கோவில் வழியாக சியோன் மலைக்கு திருப்பிவிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்றும் இதனால் 4 கி.மீ. தூரம் தான் போக்குவரத்துகள் அதிகமாக செல்லவேண்டிய நிலை ஏற்படும். அது டவுன் பஸ்ஸினுடைய கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்பட்டது தான் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திசையன்விளையிலிருந்து கோவில்பட்டி வழியாக மதுரைக்கும், சேரன்மா தேவிக்கும் துரித பஸ்கள் விடப்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் சேரன் மாதேவியிலிருந்து டி.டி.ஓ. ஆபீஸ் மற்றும் சப்-கலெக்டர் ஆபீஸ் போன்ற அலுவலகங்கள் இருப்பதால், அங்கு செல்வதற்கு எந்த விதமான பஸ் வசதியும் கிடையாது என்பதை தெரிவித்துக்கொண்டு வள்ளியூரிலிருந்து வருகிற அனைத்து டவுன் பஸ்களையும் கள்ளிக்குலம் கல்லூரிக்கு எங்களுடைய கோரிக்கையை ஏற்று திருப்பி விட்ட அமைச்சருக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானிய கோரிக்கை மீது பேசுகிற நல் வாய்ப்பினை தந்தமைக்கு முதலில் என்னுடைய நன்றி கலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்த மாண்புமிகு திருவேங்கடம் அவர்கள் பேசுகிற போது, இன்னும் அதிகப் பேருந்துகள் தேசியமயமாக்கப்படவேண்டும் என்ற நிலையைச் சுட்டிக்காட்டினார். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பேருந்துகள் அனைத்தும் தேசியமயமாக்கப்பெற வேண்டும் என்று சொல்லியதையும் மேற்கோள் காட்டினார். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் இருந்ததைவிட அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே 6,000க்கும் மேற்பட்ட பஸ்கள் தேசிய மயமாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மற்ற தனியார் துறைகளிலே ஏறத்தாழ 4,000 பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்ற நிலைமை நாம் இன்னும் கண் கூடாகப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று சில குறைபாடுகளும் இருக்கின்றன. சேசிஸ் இல்லாத நிலையில் பல வழித்தடங்கல்களில் பேருந்துகளை விடப்படும் சூழ்நிலை இருக்கிறது. அசோக் லேலண்ட் கம்பெனி சேசிஸ் இல்லாமல் நிறைய பேருந்துகளை தயார் செய்கிறது. அவர்கள் 140 உருப்படிகள் தயாரிக்

[திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்] [1930 ஜூலை 23

இறார்கள் என்று சொன்னால் அதில் ஏறத்தாழ 20 சதவீதம்தான் கார்ப்பொரேஷன்களுக்காக அரசு தரப்பில் பெறப்படுபவை என்று கணக்கிடப் பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலைமையை மாற்ற வேண்டும் என்பதற்காக அரசு துறையிலே சேசுஸ் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலை ஒன்றினை அரசே ஏற்படுத்தி அனைத்து கிராமங்களுக்கும் பேருந்துகளை விடுவதற்கான ஒரு நிலைமையை உருவாக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11.00)

அதேபோல் போக்குவரத்துத் துறையில் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கிற வகையில் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கெல்லாம் ஸ்பீட் கண்ட்ரோலர் வைத்தால் வேகமாகச் செல்வதைத் தவிர்க்க முடியும். டயர்கள் தேய்மானம் ஆவதைத் தடுப்பது, விபத்துக்கள் ஏற்படாமல் தடுப்பது இவற்றிற்கு இந்த ஸ்பீட் கண்ட்ரோலர் பயன்படும். ஆகவே எல்லா போக்குவரத்து வண்டிகளிலும் ஸ்பீட் கண்ட்ரோலரை உருவாக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விபத்துக்களில் உள்ளாகிறவர்களுக்கு, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசு இறந்து போனவரின் குடும்பத்திற்கு ஆயிரம் ரூபாய் தந்து கொண்டிருக்கிறது. அதேபோல் ப்ரைவட் வாகனங்களை ஓட்டுகிற கார் ட்ரைவர்கள், லாரி ட்ரைவர்கள் போன்றவர்களுக்கு அவர்கள் விபத்தில் சிக்கி அகால மரணம் அடையும்போது அவர்கள் குடும்பங்களுக்கு எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் இல்லை. ஆகவே அந்த நிலையைப் போக்குவதற்கு அப்படி இறந்து போகிறவர்களின் குடும்பங்களுக்கும் நிதி தருகிற அளவிற்கு வழிவகைகளை உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆந்திரா, தமிழ்நாட்டை எடுத்துக்கொண்டால் ஆந்திரா மாநிலத்தில் உள்ள கார்ப்பரேஷன்ஸ் மூலம் ஓடுகிற வண்டிகள் சரியான முறையில் இலாபத்தில் ஓடமுடியாத சூழ்நிலை இருந்து கொண்டிருக்கும் நிலையைப் பார்க்கிறோம். ஆனால் நம் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி காலத்தில் இருந்ததைக் காட்டிலும் இன்றைய தினம் நல்ல முறையில் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஏறத்தாழ ஒழு கார்ப்பரேஷன்களில் இன்றையதினம் பேருந்துகள் நல்லமுறையில் இலாபத்தில் ஓட்டப்பட்டு வருவதைக் காண்கிறோம். ரோடு வசதிகள் இருந்தபோதிலும் முன்பிருந்த நிலையை விட இப்போது போக்குவரத்து கார்ப்பரேஷன் நல்ல முறையில் இயங்கி வருகின்றன. ரோடு வசதிகள் இல்லாத கிராமங்களில்கூட

1980 ஜூலை 23] [திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்]

இன்றையதினம் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல இலாபத்தை ஈட்டித் தருகின்றன. ஆங்காங்குள்ள குறைகள் களையப்பட்டிருக்கின்றன. ஊழல்கள் களைந்தெறியப்பட்டிருக்கின்றன.

ஆந்திர மாநிலத்தில் எப்.ஸி. ஆண்டுக்கு ஒரு முறை என்று செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை செய்ய வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. ஆகவே ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு முறை எப்.ஸி. செய்கிற திட்டத்தை அமல்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் ட்ராக்டர்களுக்கு ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை எப்.ஸி. செய்யவேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. ட்ராக்டர்கள் நாள் ஒன்றுக்கு பத்து இருபது மைல்கள் ஓடிக்கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். ஆகவே விவசாயிகள் பயன்படுத்துகிற ட்ராக்டர்களுக்கு ஆண்டுக்கு ஒரு முறையை உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு கழகத்தின் மூலம் விடுகள் கட்டித் தந்திருக்கிறார்கள். அனைத்துக் கார்ப்பரேஷன் தொழிலாளர்களுக்கும் விடுகள் கட்டித் தருகிற ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கிளை மையங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் விடுகள் கட்டித் தரும் திட்டத்தை கார்ப்பரேஷன் மூலம் உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மூன்று மாவட்டங்களை இணைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. நீலகிரி, கோவை, பெரியார் மாவட்டங்களை அது இணைத்துக்கொண்டிருப்பதால் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து பெரியார் மாவட்டத்தில் ஒன்றை உருவாக்கித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என் தொகுதியில் பல பகுதிகள் பஸ் வசதி இல்லாமல் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே ரூரல் ஏரியாக்களில் மினி பஸ்கள் விட்டு அங்குள்ள மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சத்தியமங்கலத்தில், மலைப்பகுதிகளில் மக்கள் வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அங்குள்ள மக்கள் பாதைவசதி இல்லாமல், போக்குவரத்து வசதியில்லாமல் கட்டிலில் வைத்து தூக்கிச் செல்வதைக் காணலாம். ஆகவே

[திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்] [1980 ஜூலை 23

மலைப்பகுதிகளில், போக்குவரத்து வசதியில்லாத பகுதிகளில் ஜீப் பஸ்கள் விடும் முறையை உருவாக்கித் தரவேண்டுமென்று கேட்டு, வாய்ப்பளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை இந்த அவை முன் சொல்ல விரும்புகிறேன். மோட்டார் வாகன வரி கட்டுவதற்காக தற்போதுள்ள முறைப்படி ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகங்களில் நேரடியாக வரிகளை வாங்குவதற்கு வசதிகள் செய்து தரப்படவில்லை. இப்போதுள்ள முறைப்படி ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்திற்குச் சென்று அங்கே செல்லானை வாங்கி அதிலே தலைப்புகள் எழுத அதற்குப் பிறகு ட்ரெஷரிக்குச் சென்று அங்கே பணத்தைக் கட்டி அதற்குப் பிறகு செல்லான், ஆர்.ஸி. புக் ஆகியவற்றை ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தில் கொடுக்கக்கூடிய ஒரு நிலையைப் பார்க்கிறோம். மீண்டும் ஒரு வாரம் கடந்து அதே அலுவலகத்திற்குச் சென்று அங்கே ஆர்.சி. புத்தகத்தை, டாக்ஸ் கட்டிய டோக்களை பெறுகிற ஒரு நிலை இருக்கிறது. வரி கட்டுபவர்கள் பயனடைகின்ற வகையில் ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்திலேயே டாக்ஸ் கட்டுவதற்கு, நேரடியாகக் கட்டுவதற்குவகை செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் சென்னை மாநகரில் வங்கிகளில் வரியைக் கட்டக்கூடிய வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதர வரிகளை லைசன்ஸ் போன்ற கட்டணங்களை ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்திலே வாங்குகிறார்கள். ஆனால், கோவை, மதுரை, திருச்சி போன்ற பெரு நகரங்களில் இப்படிப்பட்ட வசதிகள் செய்து தரப்படவில்லை. எனவே கோவை, மதுரை, திருச்சி போன்ற நகரங்களிலும் ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தில் நேரடியாக இதர வரிகளை, லைசன்ஸ் பீஸ்களை வாங்குவதற்கு வகை செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உடனடித் தேவையான குறைந்தபட்ச வாகன வரி செலுத்த தலைப்புகள் அச்சிட்ட சில சீட்டுகளை, பிரீ பிரிண்டிங் செலான்களை அச்சிட்டு வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ராணித் தோட்டம் பணிமனையில் நல்ல தரமான போக்குவரத்திற்கான பாடிகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றது. கவர்ச்சியான முறையிலும், பலமான

1980 ஜூலை 23] (திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ்)

முறையிலும், உழைக்கின்ற வகையிலும் அங்கே பாடிகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன என்பதை அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒப்புக் கொண்டிருக்கின்றன. இதர பல கழகங்களுக்கு பஸ் பாடிகள் கட்டுவதற்கு இங்கே ஆர்டர்கள் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் வேலை வாய்ப்பு தருவதற்கு ஒரே நிறுவனமாக இந்த கட்டபொம்மன் போக்குவரத்து பணிமனை இருப்பதால், இங்கேயே பாடிகள் கட்டுவதற்கு வகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தற்போதுள்ள நிலைமையில் தனியார்களுக்கு பாடிகள் கட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கப்படுவதை ரத்து செய்து, இந்த கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பாடி கட்டுகின்ற உரிமையை வழங்க இந்த அரசு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், தரமான ரப்பர் தாராளமாக கிடைக்கிறது. அந்த ரப்பரை மூலப் பொருளாகக் கொண்டு, டயர் ரீட்ரேடிங், இன்னும் ரப்பர் புஷ் போன்ற பொருள்களைச் செய்வதற்கு இந்த கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், சென்னை போன்ற நகரங்களில் உள்ள பேருந்துகளில் சாதாரணமாக 150-க்கு மேற்பட்ட பயணிகள் போகின்ற ஒரு நிலை இருந்து வருகிறது. அந்த நேரத்திலே பஸ்ஸிலே கண்டக்டர் டிக்கட் கொடுப்பதற்கும், சில்லறை கொடுப்பதற்கும் தடுமாறிக் கொண்டிருக்கிறார். பஸ்ஸிலே பயணம் செய்கின்றவர்கள் பல்வேறு எண்ணங்களை, பல்வேறு மொழிகளைப் பேசுகின்றவர்கள், பல்வேறு உணர்ச்சிகளை கொண்டவர்களாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், சில நேரங்களில் அவர்கள் டிக்கட் எடுப்பதற்கு மறந்துவிடுகிறார்கள். சில நேரங்களில் வேண்டுமென்றே டிக்கட் எடுக்காமல், உதாசீனமாக இருந்து விடுகிறார்கள். பரிசோதகர் வருகின்ற நேரத்திலே பழியை கண்டக்டர் மீது சுமத்துகிறார்கள். ஏற்கனவே அவர்கள் காசு கொடுத்து விட்டதாகவும், கண்டக்டர் டிக்கட் கொடுக்கவில்லை என்றும் கண்டக்டர் மீது பழியைச் சுமத்துகிறார்கள். அதன் காரணமாக, கண்டக்டர் வேலை நீக்கம் செய்யப்படுகிறார். மோட்டார் வெகிகிள் ஆக்ட்-படி அதிலே பயணம் செய்கின்ற பயணிகள் தங்கள் கையிலே டிக்கட் இல்லையென்றால், அவர்கள் அபராதம் அளிக்க வேண்டும் என்று இருக்கிறது. எனவே, இப்படி ஏழை கண்டக்டர்கள்மீது கடுமையாக தண்டிக்கப்படக் கூடாது என்று நான் இந்த நேரத்திலே அரசை வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ்) [1980 ஜூலை 23

(முற்பகல் 11.10)

தற்போது நீண்ட நெடுந்தூரம் செல்லுகிற எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் பயணம் செய்கிறபோது பஸ்களில் டயர் வெடிப்பு ஏற்படுமானால் அந்த டயரை மாற்ற ஸ்டெப்பினி டயர், ஜாக்கி போன்ற இதர கருவிகள் அங்கு இல்லாத காரணத்தால் அந்தப் பயணம் தடைப்பட்டு மிகுந்த நேரம் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது என்பதை உணர்ந்து இப்படிப்பட்ட நீண்ட நெடுந்தூரத்திற்குச் செல்லுகிற வழித் தடங்களில் செல்லுகிற பஸ்களுக்கு ஸ்டெப்பினி டயர், ஜாக்கி, ஸ்பானர் போன்ற கருவிகள் கொடுக்கப்பட்டு மெக்கானிக்குகளும் சேர்த்து அனுப்பப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாதாரணமாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களில், மோட்டார் மெக்கானிக்குகள், டர்னர்கள், பிட்டர்கள், எலக்ட்ரிஷியன்கள் ஆக பயிற்சி பெற்றவர்கள் அப்பரென்டிசுகளாகப் பயிற்சி பெற வருகிறார்கள். அப்படிப் பயிற்சி கொடுத்தவிட்ட பிறகு அவர்களுக்கு அங்கே வேலை இல்லாமல் வெளியே அனுப்பிவிடுகிற நிலைமையைத் தடுக்க, வாய்ப்பு இருக்குமானால் அங்கே அப்பரென்டிசுகளாக எடுக்கப்படுகிறவர்களில் 25 சதவிகிதம் பேர்களையாவது நிரந்தரமாக நியமனம் செய்ய வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கட்டபொம்மன் போக்குவரத்து போன்ற கழகங்களில் ஆப்பரேஷன் மானேஜர் போன்ற பணிகளில் ஓய்வு பெறும் வயதைத் தாண்டியவர்களை எக்ஸ்டன்ஷன் கொடுத்து வேலையில் வைக்கப்பட்டுள்ள நிலைமை இருக்கிறது. இந்த நிலைமை சிலரின் பதவி உயர்வுகளைத் தடுப்பதாகவும், இளைஞர்களுக்குப் புதிய வேலை வாய்ப்பைத் தடுப்பதாகவும் உள்ளது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்து விரிவுபடுத்தப்பட வேண்டுமானால் 25 கிலோ மீட்டர் உள்ள வழித் தடங்களில் அதிகப்படியான டவுன் பஸ்களை விட்டாக வேண்டும். குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் நாகர்கோயில்-ஆவாரைக்குளம் வழியாகவும், நாகர்கோயில்-ராஜாக்கமங்கலம்-வழி குளச்சல் என்ற வழித் தடங்களில் பேருந்துகள் விட குறிப்பிட்ட தூரத்திற்குள் இருந்தாலும் டவுன் பஸ்கள் இதுவரை அனுமதிக்கப்படாமல் இருக்கிறது. இந்த வழித் தடங்களில் கட்டாயமாக டவுன் பஸ்களை உடனடியாக விட நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ்)

அரசுப் பேருந்துகள் ஓடிய நேரத்திலும் கட்டபொம்மன் பேருந்துகள் ஓடுகிற நேரத்திலும் நாகர்கோயிலிருந்து குளச்சல் செல்லுகிற சாலையில் மணவாளக்குறிச்சிக்குப் பக்கத்தில் இருக்கும் வள்ளியாற்றுப் பாலம் சரி செய்யப்பட வேண்டுமென்றும், புதிய பாலமாக மாற்றிக் கொடுத்திட வேண்டுமென்றும் பல்வேறு மனுக்கள் கொடுத்த காரணத்தால் மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு அந்த மதிப்பீடுகள் இதுவரை மதிப்பீடுகளாகவே இருந்து கொண்டிருக்கும் நிலைமையை மாற்றி உடனடியாகப் பாலத்தின் வேலைகளைச் செய்திட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடலோரப் பகுதியில் ஏழை மீனவர்கள் இருக்கும் பகுதியில் குளச்சல் சைமன் காலனியில் ஏ.வி.எம். சானல் இருக்கிறது. அங்கு பாலத்தை முறையாகக் கட்டிக் கொடுக்காத காரணத்தால் அங்கு பேருந்துகளை விட வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறது. அதிகப்படியான முதலீடு தேவையில்லாத பாலமாக இருந்தாலும் வேலை காலதாமதமாக இருக்கும் காரணத்தால் அந்தப் பகுதியில் பேருந்து விடப்படாமல் மீனவர்கள் மிகுந்த அளவு பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். குமரி மாவட்டத்தில் நாகர்கோயில் நகரத்திலும் பக்கத்தில் இருக்கிற பகுதிகளிலும் தார்ச்சாலை இருந்தும் பேருந்துகள் விடப்படாமல் இருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு இருக்கிற போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்கு போக்குவரத்து நெரிசல்கள் மிகுந்த அனைத்து வழித் தடங்களிலும் அதிகப்படியான பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கப்பல் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் குமரி மாவட்டத்தில் இருக்கிற குளச்சல் துறைமுகத்தை விரிவுபடுத்துவதற்காக இந்த அரசு ஆய்வு செய்வதற்காக 90 ஆயிரம் ரூபாய் ஒதுக்கம் செய்திருப்பதை நான் வரவேற்பதோடு அந்தப் பணி வெகு விரைவிலே நடைபெற்று குளச்சல் துறைமுகம் மிகவும் பயனுள்ள துறைமுகமாக விளங்கக்கூடிய முறையிலே மணல் ஏற்றுமதிக்கும் மற்றப் பொருட்கள் இறக்குமதிக்கும் வசதியாக இருக்கின்ற ஆழ்கடல் துறைமுகமாக ஆக்கப்படுகிற வகையிலே அரசு துரிதமாகச் செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஆர். நவநீதகிருஷ்ண பாண்டியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையின்மீது பேசுகின்ற வாய்ப்பைக்

(திரு. ஆர். நவநீதகிருஷ்ண பாண்டியன்) [1980 ஜுலை 23

தந்தமைக்கு முதலிலே நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்கள் இங்கே பேசுகின்ற நேரத்திலே அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் ஒன்றாக இணைத்து ஒரே கழகமாக இயங்கச்செய்யவேண்டும் என்று சொன்ன அந்தக் கருத்தை காந்தி காமராஜ் தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே நான் வரவேற்கிறேன். ஆனால் தொழிலாளர் நலன் பேணுகின்ற அரசு இது என்ற காரணத்தால் மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம் அரசுப் பேருந்து ஊழியர்களுக்கு கொடுக்கப்படுகிற சம்பளங்கள், போனஸ், மற்றச் சலுகைகள் எவ்வாறு உள்ளதோ அதைப்போலவே தனியார் பேருந்துகளிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுக்கும் வழங்கப்படுவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும் என்பது. அதற்கான ஆணைகளை தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு வழங்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் நெல்லை மாவட்டத்திலே லாபகரமாக அது ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த லாபத்தை வைத்து அந்தப் பகுதிகளிலே உள்ள சாலைகளை—செப்பனிடப்பட முடியாத நிலையில் உள்ள சாலைகளை எல்லாம்—செப்பனிடுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளை செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போன்று டிராபிக் சென்டர்ஸ், நிழற் குடைகளைப் பொறுத்த வரையிலே பல்வேறு கிராமங்களிலே அவைகளை போக்குவரத்துத் துறை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனது தொகுதியான ஆலங்குளத்தைப் பொறுத்தவரையிலே பேருந்து வசதிகள் இல்லாமல் மக்கள் சங்கடப்படுவதை நான் இந்த மாமன்றத்திலே ஏற்கெனவே சொல்லியிருக்கிறேன். ஆலங்குளத்தை மையமாக வைத்து எல்லா ஊர்களுக்கும் டவுன்பஸ் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆலங்குளத்திலே கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துத் துறையினுடைய ஒர்க்ஷாப் ஒன்றை ஏற்பாடு செய்தால் ஆலங்குளம் மையப் பகுதியிலே இருப்பதால் பேருந்துகள் ஏதாவது ரிப்பேர் ஆகிவிட்டால் அங்கே ரிப்பேர் செய்யப்பட்டு வெளியே உடனடியாக எடுத்துச் செல்வதற்கு வசதியாக இருக்கும், எனவே அங்கே ஒர்க்ஷாப் ஒன்றை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அண்ணா டிரான்ஸ்போர்ட் சர்வீஸிலே, ஜீப் சர்வீஸ் என்று ஒன்று தனியாக இருக்கிறது. அதைப்போலவே மற்றைய போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் ஜீப் சர்வீஸை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால் மணல் பகுதியாக உள்ள இடங்களில் எல்லாம்

1980 ஜுலை 23] (திரு. ஆர். நவநீதகிருஷ்ண பாண்டியன்)

பாதைகள் சரியாக இல்லை. குறிப்பாக ஆலங்குளம் தொகுதியிலேயும், சேர்மாதேவி தொகுதியிலேயும் இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கிறது. சேர்மாதேவி தொகுதியில் வீரவநல்லூர் ரெட்டியார்புரம், புதூர், மாற்று உடையான்குளம், மலையான்குளம் போன்ற பகுதிகளுக்கும், ஆலங்குளம் தொகுதியிலே மரக்கான்குளம், தங்கஅம்மாள் குளம், பலவத்திராமகுளம் இப்படியாக சங்கரன்கோவிலுக்கும், பிராஞ்சேரி, சிவலசமுத்திரம், தெற்கு வாயிலகுளம் போன்ற பகுதிகளுக்கும் இந்த ஜீப் சர்வீஸ் முறைகளை ஏற்படுத்தினால் நன்றாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். முக்கியமாக டவுன் பஸ்ஸினுடைய தூரத்தை 25 கிலோமீட்டர் என்று வைத்து இருப்பதை 30 கிலோமீட்டர் என்று உயர்த்தினால் மேலும் சில கிராமங்களுக்கு மக்கள் செல்வதற்கு வசதியாக இருக்கும். எனவே, 25 கிலோமீட்டர் என்பதை 30 கிலோமீட்டர் தூரமாக நீட்டிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-20)

ஆலங்குளம் தொகுதியிலே, ஆலங்குளம், நெட்டூர், ரெட்டியார்பட்டி, அழகியபாண்டியபுரம் ஆகிய இடங்களுக்கும், ஆலங்குளம் முதல் ருக்மணியாள் புரம் வரையும், கிழக்கலங்கல் முதல் ஆலங்குளம் வரையிலும் பஸ் வசதி செய்து தர வேண்டும். தற்பொழுது அங்கு சுரங்க வழியாக இருப்பதால் தற்சமயம் போக்குவரத்து வசதியின்றி—தனியார் பஸ் ஓடுகிறது, அவைகள் சில நாட்களில் சரியாக வருவதில்லை. இதனால் அந்தப் பகுதியில் வாழும் 30,000 மக்கள் போக்குவரத்து வசதி இன்றி கஷ்டப்படுகிறார்கள். வருகின்ற ஒன்றிரண்டு பஸ்களும் சரியாக வராத காரணத்தாலும், வந்தவுடனே பஸ்கள் கிளம்பிவிடுவதாலும், பஸ்களின் கூரைகளிலும், மற்ற இடங்களிலும் தொற்றிக் கொண்டு ஏறி மக்கள் மிகவும் சங்கடப்படுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை மாற்றும் முறையைக் கொண்டு வந்து, அதற்கு வேண்டிய வழித்தடங்களில் உடனடியாக டவுன் பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று ஆலங்குளம், ஐயனார்குளம், ஆகிய கிராமங்களில் மக்கள் போக்குவரத்து வசதியின்றி, ஐந்து மைல், ஏழு மைல் தூரம் நடந்து சென்று பஸ் ஏறிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளையெல்லாம் மாற்ற வேண்டும். அந்தப் பாதைகள் குறுகியதாக இருப்பதால் அங்கே மினி பஸ்களை விட்டு அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய கட்சிக் கொறடா நண்பர் திரு. ராமசாமி அவர்கள் சாத்தான்குளம் தொகுதியிலேயிருந்து தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு வந்திருக்கிறார் என்றாலும், திருச்செந்தூர் சொந்தத் தொகுதி என்பதால் அந்தத் தொகுதியிலே உள்ள குறைகளையும் சொல்வதற்கு நான் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

திருச்செந்தூரைப் பொறுத்தவரையில் கந்தன் வாழும் மிகப் பெரிய புண்ணியஸ்தலம் ஆகும். வருடத்திலே முக்கியமான நாட்களிலே அங்கே திருவிழாக்கள் நடைபெறும். அப்பொழுது திருச்செந்தூரைச் சுற்றியுள்ள எல்லாப் பகுதிகளிலேயிருந்தும் மக்கள் அங்கே வருகை தருவார்கள். திருவிழா முடிந்ததும் அந்த மக்கள் அங்கிருந்து வீட்டிற்குச் செல்லும் நேரத்தில் பஸ் வசதி இன்றி மிகவும் சங்கடப்படுகிறார்கள். பஸ்களே விடவில்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. ஏராளமான பஸ்களை விட்டாலும் கூட திருச்செந்தூரி லிருந்து திருநெல்வேலிக்குத்தான் டிக்கட் கொடுக்கிறார்களே தவிர, இடையிலே உள்ள கிராமங்களுக்கு டிக்கெட் கொடுக்கப்படுவதில்லை. இப்படி இடையிலே உள்ள கிராமங்களுக்கு டிக்கெட் கொடுக்கப்படாத காரணத்தினால், காலை 9 மணிக்கே வரிசையில் நின்றாலும்கூட மாலை 2 மணி வரையிலேயும் பஸ்ஸில் இடம் கிடைக்காமல் சங்கடப்படுகிறார்கள். அந்தச் சங்கடங்களை யெல்லாம் நிவர்த்திக்கும் வகையிலே, திருச்செந்தூரிலிருந்து திருநெல்வேலி செல்லும் பஸ்களிலே கோனகன்விளை, அம்மன்புரம், வீரமாணிக்கம்நல்லூர் போன்ற ஊர்களுக்கும் டிக்கெட் கொடுக்க வேண்டுமென்று நடத்துனர்களுக்கு ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருவிழாக் காலங்களில் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் சரியான பராமரிப்பு இல்லாத காரணத்தினால் அங்கே சுகாதாரக் கேடுகள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன. எனவே, அந்த பஸ் நிலையத்தைச் சரியாகப் பராமரித்து, பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு அல்லது வரிசையாக நிற்பதற்கு நிழற்குடைகள் அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வரிசையாக நிற்கும் மக்கள் எந்த ஊருக்குச் செல்வது என்றாலும், அந்த வரிசைப்படி அவர்களுக்கு டிக்கெட் கொடுக்க வேண்டும் என்ற ஏற்பாட்டைக் கொண்டு வர வேண்டும்.

குற்றாலத்தைப்பற்றி உங்களுக்கெல்லாம் நன்றாகத் தெரியும். அது ஒரு கோடை வாசஸ்தலம் மட்டும் அல்ல; வெளியிலேயிருந்து வரும் உல்லாசப் பயணிகளைக் கவருகின்ற இடமாகவும் அது இருக்கிறது. குற்றாலத்திற்கு,

வெளி மாவட்டங்களிலிருந்து அங்கே வருபவர்களுக்கு பஸ்ஸிலே இடையிலே டிக்கெட் போட மாட்டேன் என்று சொல்வதால், கிராமங்களில் வாழ்பவர்கள் குற்றாலத்திற்குச் செல்வதற்கு மிகவும் சங்கடப்படுகிறார்கள். எனவே, இடையிலே உள்ள அத்தனை ஊர்களுக்கும், வரிசைக் கிரமப்படி டிக்கெட் கொடுக்க வேண்டுமென்று நடத்துனர்களுக்கு அறிவுரை வழங்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, திரு. முத்துராமலிங்கம் அவர்கள் சொன்னதைப்போன்று, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் பெயரிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்கிறது; தந்தை பெரியார் அவர்களின் பெயரிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்கிறது. எனவே, பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்களின் பெயரிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கோரி, இந்த வாய்ப்பைக் கொடுத்தமைக்காக நன்றி கூறி விடை பெற்றுக் கொள்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

(மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர்—தலைமை.)

திரு. ஏ. சி. சண்முகம்: பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியத்திலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த உங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை முதலிலே தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். முந்தைய ஆட்சியிலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நட்டத்திலே ஓடின. ஆனால், அக்கழகங்களிலிருந்த குறைகள் எல்லாம் நீக்கப்பட்டு, நிர்வாகம் திறம்பட செயல்படுவதன் காரணமாகவும், ஊழலை ஒழித்ததன் காரணமாகவும், இன்றையதினம் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் லாபகரமாக, முன்னேற்றத்தோடு நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதைப் பெருமையோடு இந்த மாமன்றத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் செங்கோட்டையன் அவர்கள், ஆந்திர மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை, தமிழகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பாருங்கள், சிறப்பானதொரு மாற்றம் தமிழகப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருப்பது தெரியும் என்று சொன்னார்கள். நான் மேலும் சொல்கிறேன், கர்நாடக மாநிலத்திலும், கேரள மாநிலத்திலும், ஏன் அகில இந்தியாவிலும், பல மாநிலங்களோடு நமது மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்ப்போமானால், தமிழகத்திலே உள்ள போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பான முறையிலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதைப் பெருமையோடு இந்த மன்றத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கிராமப்புற வாசிகள் நகரத்தோடு இணையவேண்டும், கிராமங்கள் எல்லாம் நகரத்தோடு ஒட்டி வாழ வேண்டுமென்ற காரணத்திற்காக, புரட்சித் தலைவருடைய அரசு மினி பஸ்களையும், டவுன் பஸ்களையும் கிராமப் புறங்களில் அறிமுகப்படுத்தி, சிறப்பான சாதனையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. இதுபற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருவேங்கடம் கூடச் சொன்னார்கள். நிர்வாகத்திலே ஓரிரு குறைகள் இருக்கலாம். ஓரிரு கிராமங்களுக்கு மினி பஸ்கள் விடாமலிருக்கலாம். ஆனால், பரவலாக, கிராமங்களில் மினி பஸ்கள் விடப்பட்டுள்ளதால், தமிழகத்துக் கிராமப்புற மக்கள், புரட்சித் தலைவருக்குத் தங்களது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சென்ற வாரம் கூட என்னுடைய தொகுதியிலே, 3 மினி பஸ்களை ஓடவிட்ட பெருமை இந்தத் தமிழக அரசுக்கு உண்டு என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளை தேசியமயமாக்குவதிலே, புரட்சித் தலைவருடைய அரசும் மிகவும் தீவிரமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன். புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், வட ஆற்காடு மாவட்டம், இராமநாதபுரம் மாவட்டம் ஆகிய இரண்டு மாவட்டங்களிலே உள்ள தனியார் பேருந்துகளை தேசிய உடைமையாக்க வேண்டுமென்ற கருத்தைச் சென்ற மாதம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதன் மீது உடனடியாக, நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தனியார் பேருந்து நிர்வாகத்தினாது கொடுமைகளைப் பற்றியெல்லாம் எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே குறைந்தது 80 சதவிகிதம் பேருந்துகள், தனியார் துறையிலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளையெல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சில உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப்போன்று, ஒரு பேருந்தில், 150, 200 பயணிகளை ஏற்றிக் கொண்டு, மூட்டைகளை அடுக்கிக்கொண்டு போவதுபோல் ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். இதையெல்லாம் இந்த அரசு அதிகாரிகள் உடனடியாகக் கவனித்து, ஓவர்லோடு இருக்கும் சமயத்தில் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று அதிகாரிகளுக்கு ஆணையிட வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சியிலே 7 இலட்சம் என்.ஜி.ஓ.-க்களுக்கும், ஒரு இலட்சம் மின்சார வாரிய ஊழியர்களுக்கும், பல சலுகைகள் அளிக்கப் பட்டுள்ளன. அதேபோல், போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் 48,000 ஊழியர்களுக்கும் சிறப்பான சலுகைகளை வழங்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பி.டி.சி. தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்யவில்லை, ஒரு ஆண்டுகாலமாக. அதற்காக, அவர்களுக்குத் தமிழக அரசு ரூ. 200 ஊக்கத் தொகை கொடுத்திருக்கிறது. அதை மற்ற கழகங்களிலும் நடைமுறைப்படுத்தி, அந்த ஊக்கத் தொகையைக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போனஸ் வழங்குவதிலே, பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் குறைந்த விகிதாச்சார அடிப்படையிலே போனஸ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைப் போக்கி, மற்ற கழகங்களில் அளிப்பதுபோல, இக்கழகங்களில் பணி புரிபவர்களுக்கும் போனஸ் அளிக்க அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மின் வாரிய ஊழியர்களுக்கு இந்த அரசு பல சலுகைகளை அளித்திருக்கிறது. அதுபோன்று, போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கும் அளிக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக்காலத்திலே 6 மணி நேரம் பணியாற்றிய நிர்வாகத்தினரை 8 மணி நேரம் பணியாற்றும் வகையிலே சட்டத்தைத் திருத்தியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, 8 மணிநேரம் வேலை நேரம் என்றிருப்பதை, மீண்டும் 6 மணி நேரம் என்று மாற்ற புரட்சித் தலைவர் அரசு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

டீசல் விலை ஏறியிருக்கின்ற காரணத்தால், போக்குவரத்துக் கட்டணங்களை உயர்த்த வேண்டிய நிலை வந்தால், புறநகர்ப் பிரிவிலே, 12 வயதுக்குட்பட்டவர்களுக்கு ½ டிக்கட் வழங்குகிறார்கள். அதுபோன்று, டிக்கட் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய நிலை வந்தால், நகரத்திலும் ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டுவந்து அமுல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆந்திராவிலே, அருமையான ஒரு திட்டத்தை நிறைவேற்றுகிறார்கள். கார்கோ-கம்-பாசஞ்சர் பஸ்ஸை அவர்கள் அறிமுகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். பெரிய நகரத்திலே, காலையிலே, மார்க்கெட்டிலேயிருந்து எல்லா பகுதி

(திரு. ஏ. சி. சண்முகம்) [1980 ஜூலை 23

களுக்கும் அந்த கார்கோ பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. அந்த பஸ்களில், மூட்டைகள், இரைகள் போன்றவற்றை எடுத்துச் செல்லக்கூடிய வகையிலே வழி வகுத்திருக்கிறார்கள். அதை இங்கும் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-30)

அடுத்து பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே உள்ள ஒரு சில குறைபாடுகளை சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்களும் அதிகாரிகளும் அதை நிவர்த்திக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பெரியார் என்று பெயர் வைத்திருக்கிற காரணத்தாலோ என்னவோ, அந்தத் துறையிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகள் அனைத்தும் வயதானதாக, மிகவும் பழைய பஸ்களாக இருக்கின்றன. ஆங்காங்கே உள்ள இத்தகைய பழைய பேருந்துகளை எல்லாம் மாற்றி, அவைகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து ஆரணியில் இருந்து சென்னைக்கு 93 என்னுள்ள பேருந்து வந்துகொண்டிருக்கிறது. அந்தப் பேருந்தில் பாசஞ்சர்கள் ஏறினால் மிகவும் பாவமாக இருக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு அவைகள் மிகவும் பழைய பஸ்கள். சட்ட மன்ற உறுப்பினரான நானே சென்னைக்கு வருவதாக இருந்தால் ஆரணியில் இருந்து வேலூருக்குப் போய் அங்கிருந்து வேறு பேருந்தில் வருகிறேன். அந்த நிலை மாற 93 எண்ணில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பழைய பஸ்களை மாற்றி புதிய பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஆரணி-வேலூர்-திருவண்ணாமலை ரூட்டில் பல பேருந்துகளை விடவேண்டும். ஆற்காடு, போளூர், செய்யாறு, தேவிகாபுரம் போன்ற பகுதிகளிலே இட நெரிசல் அதிகமாக இருக்கின்ற காரணத்தாலே புதிய தடங்களை அறிமுகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து தமிழகத்திலே 12,239 கிராமங்கள் உள்ளன. அவற்றில் 8,034 ஊராட்சிகளுக்கு பேருந்து வசதிகள் செய்து தரப்பட்டிருப்பதை நான் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது. எஞ்சியிருக்கின்ற 4,205 ஊராட்சிகளில் இந்த ஆண்டு 968 ஊராட்சிகளுக்கு பேருந்து வசதி அளிக்க முன்வந்திருக்கின்ற இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறேன். 436 வழித்தடங்கள் மூலமாக 22 லட்சம் மக்கள் பயன்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. ஏ. சி. சண்முகம்)

தமிழக அரசு போக்குவரத்தில் சாதனைகளைப் புரிந்து கொண்டிருக்கின்றது. குளு குளு பஸ்களும், டீலக்ஸ் பஸ்களும் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த சொகுசு பஸ்களைப் பயன்படுத்துவதை மற்ற மாநிலங்களும் பாராட்டிக் கொண்டு இருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொண்டு, ஒர்க்ஷாப்களில் எல்லாம் சரிவர வேலைகள் நடப்பதில்லை, அதை நிர்வாகத்தினர் சரியாக கவனித்தால், ஆங்காங்கு பஸ்கள் நிறுத்தப்படுவதை தவிர்க்கலாம். சாலை விபத்தில் இறந்தவர்களுக்கு 1,000 ரூபாய் தருவதை பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது என்று கூறி இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து விடைபெறுகிறேன். நன்றி வணக்கம்.

THIRU D. R. RAJARAM NAIDU: Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for providing me a good opportunity to express my views on the Transport Demand.

Regarding taxation, I wish to submit that the taxation of the vehicles in this State is the heaviest. When we compare with the taxation in the other states such as Kerala, Andhra Pradesh, Karnataka and Pondicherry, the Tamil Nadu taxation is the heaviest of all. Not only that. Once again I can say that the taxation in Tamil Nadu is the heaviest in India. So I request the Government to reduce the taxation of the stage carriages. Then only, a number of vehicles will run on the road.

Secondly, there should be a liberal policy with regard to the licensing of the Private Sector. Now Hozur in Dharmapuri district is developing into an industrial complex. This is a border district with Karnataka. The flow of traffic through the road to Bangalore is increasing. Therefore, the Government should adopt a generous policy from now to isseue licences to the Private Sector to run the buses on these routes.

There are a number of fares and festival days. Only the Government buses are operating. In this way the State Transport System is not able to run enough buses, and there is heavy traffic. Therefore, I request the Government to allow even the Private Sector also to run buses along with the Government buses on these days.

[Thiru D. R. Rajaram Naidu] [1980 ஜூலை 23

Another point I wish to refer to is this. The Transport Minister is fully aware of the difficulties of the Private Sector bus operators. I hope he will examine the matter and take steps to help the Private Sector and also to improve the transport.

I wish to point out another factor. The R.T.Os. do not have uniform dresses and also the last grade staff do not have any uniform or belts to indicate that they belong to the Transport Department. Therefore, it is very difficult for the drivers and conductors to identify the Officers. I request that these staff may be provided with uniforms, and this is very essential.

I have to point out that goods traffic have also increased in recent years, due to the industrial growth, agricultural growth and commercial growth. Therefore, Composite permits, National Permits and Inter-State Permits should be issued to the private parties to meet this increasing traffic.

The Government are aware that the mini-bus services operated by the Private Sector has not met with success. I suggest that the Government should run these mini-bus services in rural areas. And also the taxation for the mini-bus is the same as for the regular bus. So, the taxation for the mini-bus should be reduced for the Private Sector. Then only, Private Sector would come forward to run the mini-bus services.

Also I submit that Hozur and Thally constituencies are very backward in Dharmapuri district. They are hill areas and the inhabitants are tribal people. Therefore, greater attention has to be shown to these areas to develop the road transport.

The reciprocal arrangement between Karnataka and Tamil Nadu is still pending for the past seven years. This is due to the difference of opinion over the issue of permits in the long distance routes. So, I request the Government to complete the agreement for the short routes around the border areas between Karnataka and Tamil Nadu. They need not wait for the agreement to be reached with regard to long distance routes.

I suggest that auto-rickshaws should be made bigger and three persons should be allowed to travel in them. At the same time, 5 persons shall be allowed to travel in Baby Taxis.

1980 ஜூலை 23] Thiru D. R. Rajaram Naidu]

The taxis and auto-rickshaws do not have correct meters. I think the meters are somehow tampered with. So, I request the Government to direct the administration to be very strict. All the owners and drivers of vehicles with defective meters should be punished severely.

Only the other day a number of women met the Social Welfare Minister, and wanted them to be appointed as conductors and drivers. So, I request the Minister to examine favourably the request of women to appoint them as taxi drivers and conductors. I also suggest that tourist car permits may be given to educated unemployed women.

Thank you.

திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையில் பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்தமைக்கு முதற்கண் என் நன்றியைத் தெரிவித்து என் கருத்தை இந்த அவை முன் வைக்க விரும்புகிறேன்.

தமிழகத்தில் போக்குவரத்துத் துறை தேசியமயமாக்கப்பட்ட பிறகு, புரட்சித் தலைவர் ஆட்சி தான் தேசியமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களை லாபகரமாக நடத்திக் காட்டி இருக்கிறது என்று சொன்னால், அது எந்த வகையிலும் மறுத்துக் கூறுவதற்கு வழி அற்றது என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-40)

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த மட்டில் இது இலாப நோக்கு இல்லாத—பொதுமக்களுக்கு நல்ல முறையிலே வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்ற நோக்கோடு ஏற்படுத்தப்பட்ட ஒன்றாகும். அத்தகைய சீரிய கருத்தை முன்வைத்து இன்றையதினம் மானியக் கோரிக்கைகளில் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் தன்னுடைய கொள்கையை விளக்கிக் காட்டி இருப்பதைப் பார்க்கும்போது இதை பாராட்டி வரவேற்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

குறிப்பாக போக்குவரத்துத் துறை பற்றி நான் உணர்ந்து இருக்கிற சிலவற்றை இங்கே இந்த அவை முன் வைக்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கழகப் பேருந்துகளில் ' ஓவர்லோடு ' குறிப்பிட்ட டிக்கட்டுகளுக்கு மேற்பட்டு

டிக்கட்டுகள் கொடுக்க சட்டம் எந்த வகையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று தெளிவாகத் தெரியவில்லை. எந்த எந்த கண்டக்டர்கள் எந்த எந்த ரூட்டுகளில் ஓடுகிறார்களோ அவர்கள், அவர்கள் விருப்பம்போல் நினைத்தால் 'ஓவர்லோடு' போட்டுக்கொள்வது, இல்லை என்றால் 'ஓவர்லோடு' போடுவதில்லை என்ற நிலைமை இன்றைக்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது. கிராமப்புற மக்களுக்கு கழகப் பேருந்துகளில் ஓவர் லோடு போடலாமா, போடக்கூடாதா என்ற நிலைமை தெரியாத காரணத்தால் கண்டக்டர்களோடு விவாதம் நடைபெற்று, வீண் வம்பு வரும் நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, கண்டக்டர்கள் ஓவர் லோடு ஏற்றிக்கொள்ளலாமா, கூடாதா, ஓவர்லோடு ஏற்றிக்கொள்ளலாம் என்றால் எந்த அளவுக்கு ஏற்றிக்கொள்ளலாம் என்பதை திட்டவட்டமாக வரையறை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு பஸ் நிலையங்களில் டிக்கட் கொடுக்கும் முறையை ஒழுங்கு படுத்தி, ஒரே முறைப்படி டிக்கட் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். சில கண்டக்டர்கள் பஸ்ஸில் உட்கார்ந்துகொண்டு மொத்த டிக்கட்டுகளையும், முந்தியவர்கள் ஏறிக்கொள்ளலாம் என்ற நிலையை அனுசரித்து, கொடுக்கிறார்கள். அதனால் சிலபேர் முண்டியடித்து ஏறிக்கொள்வதற்கு நாணப்படுகிறார்கள்; வெள்ளைச் சட்டை போட்டவர்கள் அழுக்குப் படாமல் எப்படி ஏறுவது என்று பார்க்கிறார்கள்; ஆகவே, முண்டியடித்து ஏறும் திறமை படைத்தவர்கள்தான் பஸ்ஸுக்குள் செல்ல முடிகிறது. சிரமம் இல்லாமல் டிக்கட்டு கொடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் சில பஸ் நிலையங்களில் ப்ரோக்கர்களை அனுமதிக்கிறார்கள். அந்த முறையிலே புரோக்கர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் ஏதோ தொடர்பு இருப்பதுபோல் தெரிகிறது. அதனால் சாதாரண விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் டிக்கட் வாங்க முடியவில்லை; வெள்ளைச் சட்டைக்காரர்கள்தான் டிக்கட் வாங்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இந்த இரண்டு முறைகளையும் சீர்தூக்கிப் பார்த்து, இருக்கிற சங்கடங்களை நிவர்த்தி செய்து, எல்லோருக்கும் வசதி செய்து கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் பொதுமக்களோடு நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டவர்களாக இருக்கிறார்கள். பயணிகளை பஸ்ஸில் ஏற்றும் போது அவர்கள் மிகவும் பொறுமையோடும் கடமையோடும் பணியாற்ற வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுடைய பொறுமையைச் சோதிக்கக் கூடிய அளவுக்கு நடந்துகொள்ளும் பொதுமக்களும் இருப்பார்கள். இருந்தாலும் அதையெல்லாம் பொறுத்துக்கொண்டு, அவர்களை இனிய முகத்தோடு

வரவேற்று, அவர்கள் இறங்க வேண்டிய இடத்தில் ஒழுங்காக இறக்கிவிட வேண்டும். ஆகவே, பொதுமக்களோடு அவர்கள் அன்பாக நடந்துகொண்டு, பணியைச் சரியாக செய்வதற்கு அவர்கள் வேலைக்குச் சேரும்போது இராணுவத்தில் பயிற்சி அளிப்பதுபோல் குறைந்தபட்சம் மூன்று மாதத்திற்கு தனிப் பயிற்சி அளிக்க வேண்டும். அந்தப் பயிற்சி காலத்தில் ஒழுக்கம், கட்டுப்பாடு, கடமை இவைகளைக் கற்று, டிசிப்பிளினாக இருக்க வேண்டும். ஒவ்வொரு நாளும் காலையில் 4 மணிக்கு எழுந்து, குளித்து, பணிக்கு வர வேண்டும் என்பன போன்ற நிர்ப்பந்தங்களை ஏற்படுத்தி, பயிற்சி கொடுக்கும் திட்டத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மற்றொன்றையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இங்கிருந்து, 300 மைல், 400 மைல்களுக்கு அப்பால் ஓடும் கழக விரைவு பேருந்துகளில் பயணம் செய்பவர்கள், பயணம் முடிந்து கீழே இறங்கும்போது கரி மூட்டை சுமந்து வீட்டுக்குப் போகின்றவர்கள் போன்ற நிலைமை இருக்கிறது. காரணம் பேருந்து இருக்கைகள் சரியாகச் சுத்தம் செய்யப்படுவதில்லை. இதை எல்லோரும் உணர்ந்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். நான் கடலாடிக்கு அருகே முதுகுளத்தூரிலிருந்து பஸ்ஸில் ஏறி, சென்னையில் வந்து இறங்கி, நம்முடைய சட்டமன்ற விடுதிக்கு வரும்போது நடு ரோட்டில் நடப்பதற்கு வெட்கப்படுகிறேன். அந்த அளவுக்கு நிலைமை இருக்கிறது. ஏனென்றால் கரி அந்த அளவுக்கு சட்டை, வேட்டிகளில் ஒட்டிக்கொள்கிறது; அது எப்படி பேருந்துக்கு உள்ளே வருகிறது என்று தெரியவில்லை. ஆகவே, கழக விரைவுப் பேருந்துகளை குறிப்பிட்ட தூரத்தில் ஒவ்வொரு ஊரிலும் நிறுத்தி, மீண்டும் பயணம் தொடங்குவதற்கு முன்னால் இருக்கைகளை நன்றாக சுத்தம் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணி புரியும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் போன்றவர்களுக்கு ஒரு இன்சூரன்ஸ் திட்டம் தனியாகக் கொண்டுவர வேண்டும். அந்த இன்சூரன்ஸ்-க்கான பிரிமியத்தை கழகமே கட்டவேண்டும் என்ற கோரிக்கையினையும் தமிழக அரசிடம் சமர்ப்பிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து விரைவுப் பேருந்துகள் அத்தியாவசியமாகத் தேவைப்படுகின்றது. ஆனால் அதே சமயத்தில் விபத்துக்களுக்கு அஞ்சி விரைவுப் பேருந்துகளைக் கட்டுப்படுத்துவது என்பது தேவையற்ற ஒன்றாகும். ஆனால் அடிக்கடி அவற்றால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதும் தவிர்க்க முடியாததாக இருக்கின்றது.

(திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி) [1980 ஜூலை 23

அதிலே பயணம் செய்பவர்களின் உயிருக்கு எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் இல்லாத நிலையிலே அவர்களுடைய குடும்பத்தினருக்காவது பாதுகாப்பை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்ற நிலையிலே விரைவுப் பேருந்திலே பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுக்கென்று ஒரு இன்சூரன்ஸ் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தால் மிகவும் நன்மையாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். டிக்கெட் கொடுக்கின்ற போதே அந்த இன்சூரன்ஸ் பிரிமியத்தையும் தேவைப்படுகின்றவர்கள் வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்ற அளவிலே ஒரு திட்டத்தை இந்த அரசு முடிந்தால் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சமீபத்தில் டீசல், பெட்ரோல் போன்ற பொருட்களின் விலை உயர்வின் காரணமாக அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தை நடத்துவதில் பெரும் நஷ்டம் ஏற்படுகின்றது என்பது கண்கூடாகக் காண்கின்ற ஒன்றாகும். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் இங்கே கேள்வி நேரத்திலே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் அது சேவை மனப்பான்மை கொண்டது, எனவே பொருட்களின் விலை உயர்கின்றபோது கட்டணத்தை உயர்த்துவது கூடாது என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இது குறித்து என்னுடைய கருத்தினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதாவது நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று தெரிந்தும் கட்டணத்தைக் கூட்டவில்லை என்றால் மேலும் மேலும் நஷ்டம் ஏற்பட்டு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை சிறப்பாக நடத்த முடியாத ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டுவிடும். நாளொரு மேனியும் பொழுதொரு வண்ணமுமாக வளர்கிறது என்று சொல்வார்களே அதேபோன்று இந்த நஷ்டம் வளர்ந்து கடைசியில் அதிகமாகிவிடும். அப்போது ஒட்டுமொத்தமாகக் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் மக்களுக்கு பிரமிப்பாகத் தோன்றும். ஆகவே ஒவ்வொரு கட்டமாக உயர்த்திக்கொண்டு வந்தால் அவ்வாறு தோன்றாது. மேலும் பொதுமக்களைப் பொறுத்தவரையில் 20 பைசாவோ 50 பைசாவோ அதிகமாகக் கொடுப்பது என்பதைப் பெரிய பிரச்சினையாகக் கருதவில்லை. எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் குறை கூறுவார்களே என்ற பயத்தின் காரணமாக கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருந்துவிடக் கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன் பொதுமக்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் ஒரு கிராமத்திலிருந்து இன்னொரு கிராமத்திற்குச் செல்வதற்குப் போக்குவரத்து வசதிகள் ஏற்பட வேண்டும் என்றுதான் விரும்புகிறார்களே தவிர கட்டணத்தை உயர்த்துவது பெரிய பிரச்சினை அல்ல. எந்த கிராமத்திலிருந்து அவர்கள் புறப்படுகிறார்களோ அந்த கிராமத்தில் இருந்து புறப்பட்டு எந்த கிராமத்திற்குப் போய்ச் சேரவேண்டும் என்று கருதுகிறார்களோ அந்த கிராமத்திற்குப் போய்ச் சேரவேண்டும். அதுதான் முக்கியமான பிரச்சினை.

1980 ஜூலை 23] (திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி)

அடுத்து கிராமங்களைப் பொறுத்தவரையில், அங்கு போக்குவரத்தினை அதிகப்படுத்துவதைப் பொறுத்தவரையில் கிராமங்கள் புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று கூறுவதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மிகவும் பிற்பட்ட மாவட்டமாக இருக்கின்ற இராமநாதபுரம் மாவட்டம் போன்ற பகுதிகளுக்கு மினி பஸ் விடுகின்ற திட்டம் நிறைவேற்றப்படவில்லை. ஆகவே அந்தத் திட்டம் குறிப்பாக எங்கள் மாவட்டத்திற்கு ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு கருத்தையும் இங்கே மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். சாலைப் போக்குவரத்து நிர்வாக அதிகாரிகளையும், பி.டபிள்யு.டி. அதிகாரிகளையும், ஹைவேஸ் டிப்பார்ட்மென்டைப் பொறுத்தவரையில் ரூரல் ஹைவேஸ் அதிகாரிகளையும், நேஷனல் ஹைவேஸ் அதிகாரிகளையும் சேர்த்து ஒரு உயர்மட்டக் கமிட்டியை அமைத்தாக வேண்டும். அந்தக் கமிட்டி மாதம் ஒருமுறையாவது கூடி எந்த எந்தப் பகுதிகளுக்கு பஸ் விடவேண்டும் என்றும் அதற்கு எந்த எந்த ரோடுகளைச் செப்பனிட வேண்டும் என்றும் முடிவு செய்ய வேண்டும். அந்த வகையிலே போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் மற்றவர்களும் ஒன்று சேர்ந்து ஒரே இடத்தில் உட்கார்ந்து பேசி ஒரு முடிவு எடுக்க வசதியான அளவிலே ஒரு கூட்டுக் குழுவை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். அந்தக் கூட்டுக் குழுவில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பிரதிநிதித்துவம் வகிக்கும் வகையில் இருக்க வேண்டும் என்பதை இங்கே கவனத்திற்குக் கொண்டு வரக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-50)

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள பெரிய குறைபாடுகளில் ஒன்றிரண்டை எடுத்துச் சொல்வதற்கு மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதிக்க வேண்டும் என்று வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நடுவிலேயே என்னை இடைமறிக்கக் கூடாது என்று முன்கூட்டியே கெஞ்சிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் முதுகுளத்தூரிலிருந்து சாலக்குடி 15 மைல் தூரம் இருக்கிறது. சாலைக்குடியிலிருந்து செல்வதற்கு காலை 8 மணி முதல் 12 மணி வரையில் ஒரு பஸ்கூட கிடையாது. அந்த மூன்று மணி நேர இடைவெளியில் யார் வேண்டுமானாலும் சென்று அங்கே பார்க்கலாம், வழி

(திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி) [1980 ஜூலை 23

நெடுக 40, 50 பேர்கள் பஸ்சுக்காக காத்துக் கொண்டிருக்கிற காட்சியினைக் காணலாம். உடனடியாக அந்தப் பகுதியில் ½ மணிக்கொருமுறை பஸ் விடுவதற்கான நடவடிக்கையை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை மிகப் பணிவோடு வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து பெருநாளி என்ற ஊரிலிருந்து உச்சிநத்தம் வரை புதிய வழித்தடம் கொண்டு வரவேண்டும். ஏன் சொல்கிறேன் என்று சொன்னால் உச்சிநத்தத்திற்கு பஸ் வசதியே கிடையாது. சுதந்திரம் அடைந்து 32 ஆண்டுகள் ஆகியும் அந்தப் பகுதி மக்கள் பஸ் வசதியே இன்னும் பெறாமல் இருப்பது பரிதாபத்திற்குரிய விஷயம். பக்கத்தில்தான் என் தொகுதி கடலாடி இருக்கிறது. ரெவின்யூ டிப்பார்ட்மென்ட் ஆட்களுக்கு நன்கு தெரியும். உச்சிநத்தம் கிராமத்தில் உள்ள மக்களை பழி வாங்க வேண்டுமென்றால் கேஸ் போட்டுவிட்டு, வாயிதாவாகவே போட்டுக் கொண்டிருப்பார்கள். பஸ் வசதியே இல்லாத அந்த மக்கள் கோர்ட்டுக்கு கடலாடி வரவேண்டுமென்றால் நடந்துதான் வரவேண்டும். இந்த நிலையை அரசு உடனடியாகப் போக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த வசதியை கொடுக்கும்போது முழுமையாக பெருநாளி, திருப்பாளி, ஆண்டி. புக்கோல வலிசை, சுக்குகோல வலிசை போன்ற சுற்றுப்புற கிராமங்கள் அனைத்தும் பயன் பெறும் வகையில் வழித்தடங்களை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து சேதுக்கரை என்ற கிராமத்திலிருந்து திருப்பாளிக்கு வருவதற்கு சேதுக்கரை கிராமவாசிகளுக்கு எந்தவித பஸ் வசதியும் கிடையாது. அது போலவே முதுகளத்தூரிலிருந்து கீழக்கரை செல்லவும் பஸ் வசதி கிடையாது. இந்த இடங்களிலெல்லாம் பஸ் வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்து அந்த மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மினி பஸ்ஸைப்பற்றி நிறையச் சொல்கிறார்கள். இந்த மினி பஸ்களை அரசாங்கம் எவ்வளவு செலவானாலும் வாங்கி இதுபோன்ற பகுதிகளுக்கு, குறிப்பாக இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் என்னுடைய கடலாடி தொகுதிக்கு விடுவதற்கு வழி வகைகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு தலைவருக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

1980 ஜூலை 23]

* திரு. ஏ. சாகுல் ஹமீது: மாண்பிற்குரிய பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, 1980-81 ஆம் ஆண்டிற்கான மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் பற்றிய மானியத்தின் மீது, பேச வாய்ப்பினை அளித்தமைக்கு நன்றி கூறி இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக் கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய கருத்தினைக் கூறுகிறேன்.

இன்றைக்கு போக்குவரத்து துறைக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற மானியத் தொகை மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஏனென்றால் இன்னும் பல கிராமங்களின் உட்பகுதிகளுக்கு பேருந்துகளை காணும் வாய்ப்பு கூட கிட்டாத கிராமங்கள் ஏராளம் இருக்கின்றன.

குறிப்பாக என்னுடைய கடையநல்லூர் தொகுதியில் பல கிராமங்களில் பேருந்துகளே விடப்படாத நிலையில் இருக்கின்றன. மக்கள் போக்குவரத்து வசதியின்றி மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். மருத்துவ வசதி பெற வேண்டி நகரங்களுக்குச் செல்ல நினைத்தாலும் போக்குவரத்து வசதியின்மையால் பேறு காலங்களிலும் மற்ற அவசர காலங்களிலும் பெண்கள் பெரும் அவதிக்குள்ளாகின்றனர் என்பதை மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களின் மூலமாக அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகையினால் என்னுடைய தொகுதியிலே அதிகமான அளவில் பஸ்கள் விடப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மருத்துவ வசதிக்காக மட்டுமல்லாமல், உணவு பொருட்கள் வாங்க விதை உரம் போன்றவைகளை வாங்கவும் கிராம மக்கள் டவுன் பகுதிகளுக்கு வர வேண்டியிருக்கிறது. இவைகளையெல்லாம் கருத்தில் கொண்டு கிராம பகுதிகளுக்கு அதிக அளவில் பஸ்களை விட நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படிப் பேருந்துகள் விடப்படுவதில் ஒரு சாராருக்கு, ஒரு பகுதியினருக்கு என்று முன்னுரிமை தராமல், கட்சி பாகுபாடின்றி எல்லாத் தரப்பினரின் தொகுதிகளுக்கும் பேருந்து விடப்படவேண்டும். மினி பஸ்களையாவது விட்டு, கிராமப்புற மக்களின் நீண்டநாள் பெருங்குறையைப் போக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கிராமப்புறங்களில் பேருந்துகளை விடுவதில் கால தாமதம் ஆவதைத் தவிர்ப்பதற்கு, தனியார்களுக்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும். எங்களுக்குத் தேவை கிராமப்புற மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி. அதனால் அதிக அளவில் பேருந்துகளை விட தனியார்களை அனுமதிப்பதினால் போக்குவரத்து பிரச்னைக்கு ஓரளவு பரிகாரம் கிடைக்கலாம் என்பதைக் கருத்தில் கொண்டாவது, அவர்களுக்கு அனுமதி வழங்க முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. ஏ. சாகுல் ஹமீது) [1980 ஜூலை 23

தேசியமயம் என்ற பெருந் திட்டத்திற்கு இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக் எதிர்க் கருத்து உடையதல்ல. ஆனால், தேசியமயம் என்ற பெயரால் மக்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய வசதிகள் வாய்ப்புகள் தடைபடுகின்றன. அதனால் மக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு ஒரு மாற்று வழி கிடைக்கும் என்ற காரணத்தால் தனியார்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்கக் கூடிய முறையில் கிராமங்களுக்கு பஸ் வசதி கிடைக்க வாய்ப்பிருக்கும் என்ற கருத்தில்தான் இந்தக் கருத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து அனைத்தையும் அரசே நடத்துவது என்றால் அதனால் நேரக்கூடிய காலதாமதங்கள் தவிர்க்க முடியாத ஒன்றாகும். சமீபத்தில் வேலைநிறுத்தம் ஏற்பட்டபோது எவ்வளவு பாதிப்பு ஏற்பட்டது என்பதை அறிவோம். இன்னொரு பகுதியிலிருந்து பேருந்துகள் விடுவதால் மக்களுக்கு வசதி ஏற்படாதா? கடந்த காலங்களில் பேருந்து வேலைநிறுத்தம் ஏற்பட்டபோது தனியார் பேருந்துகள், மக்களுக்கு ஓரளவிற்காவது உதவியதை நாம் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இவைகளை எல்லாம் மனதில் கொண்டு சீர்தூக்கிப் பார்த்து தனியார்கள் பேருந்துகள் விடுவதற்கு வாய்ப்பளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டு அதற்கு அரசு முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தூரப்பயணப் பஸ்கள் அனைத்தையும் அரசு நடத்தியும் கிராமங்கள், தாலுகா பகுதிகளில் தனியார் பேருந்துகள் விடுவதின் மூலம் போக்குவரத்து சிரமம் குறைவதற்கு வாய்ப்பாகும் என்பது என் சொந்தக் கருத்தாகும். மேலும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் நடத்தி வருவதில் சில பிரச்சினைகள் இருப்பதை உடனுக்குடன் கவனிக்க முடியாத ஒரு நிலை இருக்கிறது.

குறிப்பாக பேருந்துகள் பராமரிப்பு சீராகக் கவனிக்கப்படவில்லை. பேருந்துகளுக்கு சரியான உதிரி பாகங்கள் சப்ளை செய்யப்படவில்லை. பழுதுபட்டு வழித்தடங்களில் அடிக்கடி நின்றுபோகும் அரசுப் பேருந்துகளைக் காணும்போது பரவலாக மக்கள் பேசிக்கொள்கிற கருத்து இது.

அரசு கழகப் பேருந்துகளை பராமரிப்போர் சரியாகக் கவனிப்பதில்லை என்ற புகார் வேறு கூறப்படுகிறது.

அரசுப் பேருந்துகளின் ஓட்டுநர், நடத்துநர் போன்றவர்கள் பொது மக்களிடம் சுமுகமான முறையில் அன்போடும் பணிவோடும் பேசுவதில்லை, நடந்துகொள்வதில்லை என்ற புகாரும் இருக்கிறது.

1980 ஜூலை 23] (திரு. ஏ. சாகுல் ஹமீது)

அரசு பேருந்து நிலையங்களில் ரிசர்வேஷன் டிக்கட்டுகள் வழங்குவதில் குறைபாடுகள், ஊழல்கள் உள்ளதாகத் தெரிய வருகிறது. அதை நிவர்த்திக்க ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தூரப்பயணம் செய்கிற பிரயாணிகளுக்கு பேருந்து நிலையங்களில் சீரான கழிப்பிட வசதிகள் இல்லை. ஒரே துர்நாற்றம் வீசுகிறது. இந்நிலை மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டும். அதோடு கொசு, ஈக்கள் போன்றவைகள் பெருகி சிற்றுண்டிச்சாலைகள், டீக்கடைகள், குளிர்பதனக் கடைகள் இவற்றில் அவை மொய்க்கின்றன. ஆகவே அதன் காரணமாக சுகாதாரக் கேடு நேரிடுகிறது. ஆகவே இந்நிலையைப் போக்க வேண்டும். ஊசிபோடும் புது முறையை உலகுக்களித்தது நாங்கள்தான் அளித்தது என்று உரிமை கொண்டாடுகிறது கொசு, ஈ இனங்கள்.

தினத்தாள்களைப் புரட்டினால் பேருந்துகள், லாரி விபத்துக்கள் நடைபெறாத நாள் இல்லை. எவ்வளவோ உயிர்களை பலிகொண்டு விட்டது. இதற்கு ஒரு பரிகாரம் கண்டாக வேண்டும். ஆகவே வேகக்கட்டுப்பாடு பொருத்தப்பட்டு மக்களை பலிகொள்ளும் பரிதாபச் செயல்கள் தடுக்கப்பட வேண்டும்.

பேருந்துகள், லாரிகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் உயிர் இழப்பவர்களுக்கு அதிக உதவியும் உறுப்புகள் இழந்தவர்களுக்கு தொழில் புரிய மானிய உதவியும் தரப்பட வேண்டும்.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உள்ள ஆலோசனைக் குழுக்களில் எல்லாக் கட்சிக்காரர்களுக்கும் இடம் கொடுக்க வேண்டும்.

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றும் எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் எல்லாவிதமான சலுகைகளும் தரப்பட வேண்டும். அதேபோன்று தனியார் துறையில் பணியாற்றுகிறவர்களுக்கும் அரசாங்கத் துறைபோல் எல்லாச் சலுகைகளும் வழங்க தனியார்களுக்கு உத்தரவு இடவேண்டும்.

சிறிய விவசாயிகள், அவர்கள் பயன்படுத்துகிற பவர் டில்லர்களுக்குரிய எப்.சி.-யை மூன்று மாதங்களுக்கு ஒருமுறை என்றிருக்கிறது. சிறிய விவசாயிகளுக்கு அது இடையூறாக இருப்பதால் ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு முறை பவர் டில்லர்க்கு எப்.சி. போன்றவைகளைப் புதுப்பித்தால் போதும் என்ற வகையில் செய்ய வேண்டும்.

பல மாவட்டங்களில் டாக்சி, ஆட்டோ போன்றவற்றிற்கு மீட்டர்கள் பொருத்தப்படவில்லை. அவற்றிற்கு மீட்டர்கள் பொருத்த நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

கண்ணியம் நிறைந்த காயிதே மில்லத் அவர்கள் பெயரால் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பெயரிடப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. க. இரா. சின்னராசு: மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற மானியக் கோரிக்கையை நான் வரவேற்று சில கருத்துக்கள் கூற விரும்புகிறேன். 1979-80 ஆம் ஆண்டில் விபத்துக்கு உள்ளாகி இறந்தவர்கள், கைகால் ஊனம் உற்றவர்கள், இவர்களுக்கு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் நிதியிலிருந்து இறந்தவர்களுக்கு ஆயிரம் ரூபாயும், ஒரு கண் அல்லது ஒரு கால் இழந்தவர்களுக்கு ரூ. 400 என்றும், ஏனைய சிறு காயங்கள் ஏற்பட்டால் ரூ. 50 என்றும் வழங்கப்படுகிறது. அத்திட்டத்தை பொதுமக்கள் பாராட்டி வரவேற்கிறார்கள். அதற்காக இந்த ஆண்டு 1—4—1979 முதல் 31—12—1979 வரை கொடுக்கப்பட்ட தொகை ரூபாய் 12,38,600 ஆகும்.

(நண்பகல் 12-00)

அடுத்து, முதலமைச்சர் அவர்கள் நிவாரண நிதியிலே இருந்து விபத்து நடக்கின்ற இடங்களுக்கு ஆம்புலன்சு போன்ற விரைவு வண்டிகள் விரைந்து சென்று நோயாளிகளை பராமரிப்பதற்கு அத்தகைய வாகனங்கள் வாங்குவதற்கு 18 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியிருப்பதை கண்டிப்பாக இந்த நாட்டு மக்கள் பாராட்டாமல் இருக்கமாட்டார்கள். காரணம், விபத்து நடக்கின்ற இடங்களுக்கு தகவல் வந்தவுடன் சென்று, கால், கை முறிவு ஏற்பட்டிருந்தால், அவர்களை அந்த வாகனங்களிலே ஏற்றிச் செல்லுகின்ற வகையில் வசதிகள் செய்யப்பட இருக்கிறது. முன்பு எந்தவிதமான வசதிகளும் இல்லாமல் மக்கள் அவதிப்பட்டுக் கொண்டிருந்ததை இந்த நாட்டு மக்கள் அறிவார்கள். இந்த அடிப்படையிலே, விபத்து ஏற்பட்ட தகவல் கிடைத்தவுடன், ஆம்புலன்சு வண்டி விரைந்து சென்று அங்குள்ள நோயாளிகளை மருத்துவ மனைக்கு கொண்டுவர வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்றால், உண்மையிலேயே இது பாராட்டக்கூடிய ஒரு திட்டம் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த 1980-81 ஆம் ஆண்டில் இந்த நாட்டு மக்களுடைய வசதியைப் பெருக்க கிராமங்களுக்கும், நகரங்களுக்கும் செல்லுகின்ற பயணிகளை இணைக்கும் வகையிலே மேலும் 1,800 புதிய வழித் தடங்கள் விட இருப்பது உண்மையிலேயே பாராட்டக்கூடிய ஒன்று. இந்த 1,800 என்பதை இன்னும் அதிகமாக்கி 2,000 அல்லது அதற்கு மேலும் கூட பஸ்களை விடுவதற்கு இந்த அரசு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும் சிறு பேருந்துகள் 56 தான் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், இன்னும் அதிகமான இடங்களில் இத்தகைய சிறு பேருந்துகளை விடவேண்டும். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் எந்தெந்த பகுதிகளுக்கு இத்தகைய சிறு பேருந்துகள் விட வேண்டுமென்று சொல்கிறார்களோ அந்தப் பகுதிகளுக்கெல்லாம் இத்தகைய சிறு பேருந்துகளை விட்டு, கிராம மக்கள் நகரங்களுக்கு எளிதாக வருவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். காரணம், பல மைல்கள் நடந்து அவதிப்படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. எனவே, இதையும் அரசு பரிசீலனை செய்வதன் மூலம் மேலும் அதிகமான சிறு பேருந்துகளை விடுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல், தர்மபுரி மாவட்டத்தில் 10 சிறு பஸ்கள் ஓடுவதாக அறிக்கையிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. தர்மபுரி மாவட்டம் ஒரு மலைப் பிரதேச மாவட்டமாக அமைந்திருக்கின்ற காரணத்தினால் இந்த இடங்களுக்கு பெரிய பேருந்துகள் போக முடியாத பகுதியாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், இந்தப் பகுதிகளில் மேலும் சிறு பேருந்துகளை விட்டு, காட்டுப் பகுதியிலே வாழ்கின்ற ஏராளமான மக்களுக்கு ஒரு நல்ல வாய்ப்பை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமை வழங்குகின்ற நேரத்திலே, அவர்கள் கல்வித் தகுதி 8 ஆம் வகுப்பு என்று அறிக்கையிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், இன்றைக்கு அரசு பேருந்துகளில் டிரைவர்களை, ஓட்டுநர்களை தேர்ந்தெடுப்பதற்கு, 4 ஆம் வகுப்பு படித்திருந்தால் போதும் என்று வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்திற்குத் தகவல் கொடுக்கிறோம். ஆனால் புதிதாக ஓட்டுநர் உரிமை பெறுவதற்கு 8 ஆம் வகுப்பு என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அமைச்சர் அவர்கள்

(திரு. க. இரா. சின்னராசு) [1980 ஜூலை 23

இதை பரிசீலனை செய்து, 5 ஆம் வகுப்பு வரை படித்து, நல்ல முறையிலே தேர்ச்சி பெற்றிருந்தால் அவர்களுக்கெல்லாம் இந்த ஓட்டுநர் உரிமை வழங்க வசதி செய்து தருமாறு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கிராமங்களையும், நகரங்களையும் இணைக்கும் நகரப் பேருந்துகளை அதிகமாக விடவேண்டும். நகர பேருந்துகள் விடுவதற்கு குறைந்தபட்சம் 25 கிலோ மீட்டர் என்று இப்போது வகுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், இது போதாது என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, குறைந்த பட்சம் 30 கிலோ மீட்டர் என்று நீட்டினால், இன்னும் பல கிராமங்களுக்கு இந்த பேருந்து வசதிகளை செய்து கொடுக்க முடியும். எனவே, இன்னும் 5 கிலோ மீட்டர் கூட்டிக் கொண்டால், இந்த நாட்டிலே பல கிராமங்களும், நகரங்களும் இணைக்கின்ற வாய்ப்பு ஏற்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு முன்னால் இருந்த அரசும், நமது அரசும் வழங்கிவந்த ஊக்க போனசு 20 சதவிகிதம். இந்த முறையிலே வழங்கப்பட்டாலும்கூட, தொழிலாளர்களை ஊக்குவிக்கின்ற வகையிலே, அரசுப் பேருந்துகளில் பணியாற்றும் அனைவருக்கும், சில கழகங்கள் நஷ்டத்திலே ஓடினாலும்கூட, தொழிலாளர்களுடைய நலனை கருத்தில் கொண்டு, இந்த அரசு 20 சதவிகிதம் போனசு தந்து இருப்பது, உண்மையிலேயே இந்த அரசுப் பேருந்துகளில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்கள் மிகவும் அரசைப் பாராட்டுகின்றார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே கூறிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து நன்றாக விபத்து இல்லாமல் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கும் ஓட்டுநர்களுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 100 ரூபாய் ஊக்க போனசாகத் தந்து கொண்டிருப்பதாக அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் தொகையைக் கொஞ்சம் மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஊக்க ஊதியம் ஓராண்டிக்கு 300 ரூபாய், இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு 400 ரூபாய், மூன்றாண்டுகளுக்கு 475 ரூபாய்; நான்கு ஆண்டுகளுக்கு 575 ரூபாய்; ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு 750 ரூபாய் கொடுத்தால் விபத்து அதிகம் ஏற்படாமல் இருக்க வாய்ப்பாக இருக்கும். பேருந்துகள் தரமான முறையில் வைத்துக் கொள்ளப்படவும், தொழிலாளர்களைப் பாதுகாப்பதற்கும் நலமாக இருக்கும். முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து தந்து கொண்டிருக்கும் உதவித் தொகை கூடக் குறையும். மேற்சொன்ன அடிப்படையில் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்க ஊதியத்தை உயர்த்தித் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. க. இரா. சின்னராசு)

அடுத்து, ஒர்க்ஷாப்பில் பணியாற்றுகிற டெக்னிகல் ஸ்டாஃப் போன்ற தொழிலாளர்களுக்கும் ஊக்க ஊதியத்தைக் கொடுக்க வேண்டும். அப்படிக் கொடுத்தால்தான் நல்ல முறையில் ஒர்க்ஷாப்பில் பழுது பார்க்கும் பணியைச் செம்மையாகச் செய்ய வாய்ப்பாக இருக்கும்.

ஊக்க ஊதியம் நடத்துனர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுவதாகத் தெரியவில்லை. எந்தவிதமான தவறுதலும் இல்லாமல் நல்ல முறையில் பொதுமக்களிடம் நடந்து கொண்டார், பொதுமக்கள் வரவேற்கும் அளவில் ஒழுங்காக நடந்து கொண்டால் அப்படிப்பட்ட நடத்துனர்களுக்கும் கணிசமாக ஊக்க ஊதியம் தர அரசு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

சரக்கு ஏற்றிச் செல்லும் தனியார் லாரிகளுக்கு சென்னை நகருக்கு வருகிறபோது காவல் துறை அதிகாரிகள் ஓவர்லோட் கேஸ் என்று சொல்லி அதிகமான தொல்லை கொடுத்து தவறான முறையில் பணம் பறிக்க முயற்சிப்பதாகத் தெரிகிறது. நான் லாரி தொழிலாளியாக இருந்து இன்று லாரி டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்திக் கொண்டிருக்கும் காரணத்தால் எனக்கு அந்த நிலைமை நன்றாகத் தெரிகிறது. இதற்கு முன்னால் அரசு ஒரு திட்டத்தை வகுத்திருந்தார்கள். இரவு 8 மணியிலிருந்து விடியற்காலை 6 மணி வரை ஓவர்லோட் என்ற கேஸ் போடக்கூடாது என்று காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவு போட்டிருந்தார்கள். ஆனால் அது ஆளுநர் ஆட்சி காலத்தில் நீக்கப்பட்டது. அதன் காரணமாக எந்த நேரத்தில் வேண்டுமானாலும் சோதனையிடுகிற நிலை இருக்கிறது. விடியற்காலம் 4 மணிக்கெல்லாம் பூந்தமல்லி ரோட்டில் நகருக்கு அப்பாற்பட்ட இடங்களில் லாரிகளை நிறுத்தி தொல்லை கொடுப்பதாக லாரி ஓனர்களும் டிரைவர்களும் வேதனைப்படுகிறார்கள். இந்த முறையை மாற்றியமைக்க அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுக்கவேண்டும்.

கடைசியாக, என்னுடைய தொகுதி சம்பந்தப்பட்ட இரண்டொரு கருத்துக்களைச் சொல்ல தலைவர் அவர்கள் அனுமதிக்க வேண்டும். கிருஷ்ணகிரி—தருமபுரி மாவட்டம் பொதுவாக கர்நாடக மாநிலத்தோடு பெங்களூர் நகரத்தோடு தொடர்பு கொண்டிருக்கும் மாவட்டம். அந்த மாவட்டத்தில் கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து பெங்களூருக்கு புதிய பேருந்துகள் மூன்று விட வேண்டும். ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் தினமும் அவஸ்தைப்படுகிறார்கள். சென்ற முறை போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த மாண்புமிகு அண்ணன் பொன்னையன் அவர்கள் கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து 2 பேருந்துகள், தர்மபுரியிலிருந்து மூன்று பேருந்துகள், ஓசூரில் இருந்து மூன்று பேருந்துகள் பெங்களூருக்கு விட கர்நாடக அரசிடம் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி பர்மிட் வாங்கி

யிருந்தும் அதற்கிடையில் அரசு கலைக்கப்பட்டதால் அந்தப் பணி நடைபெற வில்லை. கர்நாடக மாநிலத்திற்கும் பெங்களூருக்கும் போக மக்கள் போக்கு வரத்து வசதி அதிகமில்லாமல் அவஸ்தைப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அந்தப் பேருந்துகளை விட முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைச் சேர்ந்த நகரப் பேருந்துகளைப் பெர்றுத் வரை கிருஷ்ணகிரி டு கிருஷ்ணகிரி வழி K.R.P. அணை சேர்க்காடு வழியாக விட வேண்டும்; கிருஷ்ணகிரி டு பெரியசொக்கானாவூருக்கு மகாராஜாக்கடை வழியாக நகர பஸ் விட வேண்டும். கிருஷ்ணகிரி டு கிருஷ்ணகிரி மேக்கச்சின்ன ஹல்லி வழி கரிழகுரி வழியாக நகரப் பேருந்து விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தங்கவயல் K.G.F. அதிகமாகத் தமிழர்கள் இருக்கும் பகுதி. கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து தங்கவயலுக்கு பேருந்து விடவேண்டும். கிருஷ்ணகிரிக்கு வேப்பனஹல்லி வழியாக குறுக்கே வழிப் பாதைகள் இருக் கின்றன.

(பிற்பகல் 12-10)

கர்நாடக மாநிலத்திலே எல்லை வரைக்கும் பஸ் வருகிறது, ஆனால் நம்முடைய மாநிலத்திலே அப்படி இல்லை, ஆகவே நம்முடைய மாநிலத்திலே எல்லை வரைக்கும் பாதையை சரி செய்தால் குறுகிய அளவிலே குறுகிய காலத்திலே குறைந்த செலவில் மக்கள் போய்ச் சேருவதற்கு வசதியாக இருக்கும். அந்த முறையிலே கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து கே.ஜி.எப். நகரங்களுக்கு பேருந்துகளை விடுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே எந்த அரசும் இல்லாத வகை யிலே இந்த அரசு லாபத்தை ஈட்டித் தந்திருக்கிறது என்பதாலும் லாபம் ஈட்டித் தந்த இந்தத் துறை மேலும் லாபத்தைச் சம்பாதிப்பதற்கு, குறிப்பாக தமிழகத்திலே நல்ல வளர்ச்சியை ஏற்படுத்துவதற்கு ஏற்ற வகையிலே செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்றுப் பாராட்டி ஆதரித்து அமர்கிறேன், நன்றி. வணக்கம்.

* திரு. சீ. சிவப்பிரகாசம் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்துள்ள நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மானியக் கோரிக்கைகள் 40, 53 ஆகியவற்றையும் அவை குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய மானியக் கோரிக்கைகளையும் பற்றி என்னுடைய ஒரு சில கருத்துக்களை கூற விழைகிறேன்.

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தன்னுடைய முன் அனுப வத்திறமையினால் போக்குவரத்துத் துறைக்கு அமைச்சராக பொறுப்பேற்று சமர்ப்பித்த மானியக் கோரிக்கையில் பல்வேறு சலுகைகளையும் தொழிலாளர் களுக்குச் சலுகைகளையும் பல கிராமங்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் வகையில் சாலைப் போக்குவரத்தையும் நமது கடல்வழிப் போக்குவரத்து சிறப்பாக அமைய பல வழிவகைகளையும் கூறியுள்ளார். அவைகளை மிகவும் மகிழ்வுடன் வரவேற்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையை பொறுத்தவரையில் பினாமி பெயரில் நிலங்கள் இருப்பதுபோல் பினாமி பெயரில் பஸ்கள் இருப்பதையும் தெளிவான புள்ளி விவரங்களால் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். தனியார் துறை பேருந்து கட்டுப் பாடு சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஒருவருக்கு இத்தனை பஸ் என்பதை விட அவர்கள் சார்ந்த ஒரு பெரிய குடும்பத்துக்கு எத்தனை பஸ்கள் என்ற கட்டுப்பாடு சட்டம் இருக்கவேண்டும். தனியார் துறையில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கும் நியாயமான ஊதியம் கிடைக்க ஆவன செய்ய வேண்டும். சில தனியார் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் உள்ளூர் போக்குவரத்து அதிகாரிகளை கையில் போட்டுக்கொண்டு மக்களுக்கு அசௌகரியத்தை ஏற்படுத்தும் அதிகாரிகள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டு கிறேன்.

தமிழ்கத்தில் தனியார் பஸ் நிறுவனங்களுக்குப் போக்குவரத்து விதிகளின் கீழ் சரியான முறையில் செயல்பட நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுகிறேன். தமிழ கத்தில் அரசினால் கம்பெனி சட்டத்தின் மூலம் நடத்தப்படும் 8 பேருந்து கழகத்தையும் சிறந்த முறையில் நிர்வகிக்க ஆலோசனை குழுவையும், வேலை வாய்ப்புக் குழுவையும், மற்றும் தொழிலாளர் நலன் காக்க, பிரச்சினைகளை அவ்வப்போது தீர்க்க தொழிலாளர், அதிகாரிகள் மக்கள் பிரதிநிதிகள் கொண்ட குழுவை அமைக்க வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரியும் ஒவ்வொரு தொழிலாளரும் அதிகாரியும் தங்கள் தங்கள் கடமையுணர்ச்சியை அறிந்து தெரிந்து தாங்கள் செய்கின்ற பணியினை கடமை உணர்வோடு செய்வதன் மூலம் தங்களுக்கும் தாங்கள் சார்ந்துள்ள தமிழகத்திற்கும் தமிழக அரசுக்கும் நன்மை செய்ப வர்கள் ஆவார்கள்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்துக்கும் ஒரேமாதிரி விதிமுறைகளையும் சம்பள விதிகளையும் அமலாக்க வேண்டுமென்றும், சிறப்பாக பணியாற்றும், ஓட்டுநர்களுக்கும் நடத்துநர்களுக்கும் சிறப்புப் பரிசு வழங்க வேண்டுமென்றும்

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வு விடுதி அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்றும் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வேலை வாய்ப்பினை ஏற்படுத்தும் பொருட்டு 2 வருடங்களுக்கு தற்காலிகமாக பணியாற்றும் வகையில் 1 பஸ்ஸிற்கு 1 கிளீனர் போட்டு அவர்களுக்கு பயிற்சி அளித்து திறமையின் மூலம் ஓட்டுநர் பயிற்சியும் மெக்கானிக்கல் பயிற்சியும் அளித்து நடைமுறைத் தேர்வின் மூலம் ஏற்படுத்த ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள சிற்சில விதிமுறைகளை மாற்றியமைத்து உழைக்கும் தொழிலாள நண்பர்களுக்கும் ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதத்தை வாரிசு முன்னுரிமை மூலம் வேலைவாய்ப்பு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாக பெரிய நகரங்களிலும், மாநகராட்சிகளிலும் ஓடும் பேருந்துகளில் பெண்களுக்கென தனி பேருந்துகளையும் விடவும் பெண்களே நடத்துனராகவும், ஓட்டுநராகவும் நியமிக்கப்படவும் ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

அடுத்து, ஒவ்வொரு பேருந்து கழகமும், பின்தங்கிய கிராமங்களையாவது அரிசன பழங்குடி மக்களின் கிராமங்களையாவது கிராமப்புறச் சிறப்புத் திட்டத்தின்கீழ், தத்து எடுத்து மக்களின் தேவைகளை பூர்த்தி செய்ய வேண்டும். எனது தொகுதியான கொல்லிமலைப் பகுதியிலே அரிசன பழங்குடியினர் வசிக்கின்ற பகுதியை கிராம ஏற்புத் திட்டத்தின்கீழ் எடுத்து அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் புதிய சாலை ஏற்படுத்தி மக்களுக்கு போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

ராசிபுரம் பகுதியில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக பணிமனையை ஏற்படுத்துவதன் மூலமாக எனது தொகுதியில் கிராம மக்களுக்கு பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க முடியும், அதையும் விரைவிலே செய்ய ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதை விரைவில் செய்வதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

இந்தியாவிலேயே அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தமிழகத்தில் உள்ள அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம்தான் இலாபகரமாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் புரட்சித் தலைவரின் அரசுக்கும், போக்குவரத்து முன்னாள் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவிப்பதுடன், இந்நாள் அமைச்சர் மிகவும் பேருந்து விஷயத்தில் சிறுவயதிலேயே அனுபவம் வாய்ந்தவராகையால் இந்நாள் போக்குவரத்துத்துறை மிக மிக இலாபகரமாக நடைபெற ஆவன செய்ய வேண்டியும், தமிழக மக்கள் எந்த அளவுக்குப் புரட்சித் தலைவரைத்

தேர்தலில் தனிப் பெரும்பான்மையாகத் தேர்ந்தெடுத்தார்களோ அதுபோல், இந்தியாவிலேயே தமிழ்நாடு அரசின் எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிக இலாபகரமாகவும், சுத்தமாகவும், வெளி மாநிலத்தவர் போற்றும் வண்ணமும் நடைபெற்றுக்கொண்டிருப்பதற்கு வழிவகை செய்ய என் முழுமனதாக பாராட்டுதலையும் தெரிவித்து, ஒருசில குறைகளைப் போக்க அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்றும் வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்—தலைமை.)

போக்குவரத்து விதியின்கீழ் பெரும் நகரங்களிலும், மாநகராட்சிகளிலும் ஓடும் ஆட்டோ, டாக்சிகளுக்கு மீட்டர் பொருத்தி ஆவன செய்ய வேண்டுமென்றும், பொதுமக்களை ஏமாற்றும் ஆட்டோ, டாக்சி டிரைவர்களை உடனடியாகத் தண்டிக்க வழிவகை செய்யவேண்டும் என்றும் அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகக் கூட்டமைப்புக் கமிட்டி அமைத்து, மூன்று மாதங்களுக்கு ஒருமுறை கூடி, தங்கள் தங்கள் கழகங்களில் ஏற்படும் குறைபாடுகளை நிவர்த்திக்கவும், முன்னேற்றத் திட்டங்களை மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு விரிவாக்கவும் விவாதித்து செயல்படுத்த வேண்டுகிறேன்.

அரசாங்கக் கழகப் பேருந்துகளில் கண்டக்டர் வேலைக்கு அரிசன-பழங்குடி மக்களுக்கு, குறைந்தது எட்டாவது படித்த மாணவர்களுக்கு, கண்டக்டர் லைசென்ஸ் எடுத்திருந்தால் அவர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து வேலைவாய்ப்பு ஏற்படுத்த ஆவன செய்ய வேண்டுகிறேன்.

நாமக்கல் பகுதியில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து பாடி கட்டும் தொழிலகம் நிறுவ நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஏற்காடு தொகுதியில் கிராமங்களுக்கு மினி பஸ் வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கிராம மக்களுக்குப் பேருந்து வசதியினை ஏற்படுத்தித் தருவதன் மூலம் பொருளாதார முன்னேற்றமடையச் செய்யும் இந்த அரசையும், மானியக் கோரிக்கையையும் வரவேற்று, சிறப்பாக போக்குவரத்துக் கழகத்தை வழி நடத்திச் சென்று அதன் மூலம் நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டிக் கேட்டுக்கொண்டு, பேச வாய்ப்பளித்த பேரவைத் தலைவரவர்களுக்கு நன்றி கூறி முடிக்கின்றேன், வணக்கம்.

[1980 ஜூலை 23

திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் இந்த அவையிலே வைக்கப்பட்டுள்ள மூன்று மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது என்னுடைய கருத்தைத் தெரிவிக்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பேருந்துகளையெல்லாம் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் தனியார் பேருந்துகளையெல்லாம் ஒரு உச்சவரம்பு வைத்து, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருக்கும் பேருந்துகளையெல்லாம் நாட்டுடைமையாக்குவது என்ற திட்டம் தீட்டி அந்த அடிப்படையிலேதான், தமிழகத்திலே எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இப்பொழுது செயல்பட்டுக்கொண்டு வருகின்றன. அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றையதினம் சிறப்பான முறையில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன ; இலாபத்திலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன என்று இங்கே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதை நான் வரவேற்கிறேன்.

அதே நேரத்தில், தமிழகத்தில் இன்னும் பல்வேறு பகுதிகளில் பேருந்து வசதி இல்லாத கிராமங்கள் ஏராளமாக இருக்கின்றன. அந்தப் பல்வேறு கிராமங்களில் உள்ள எல்லா மக்களுக்கும் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டியது நம்முடைய கடமையாகும். இந்த அறிக்கையிலே பார்க்கின்றபொழுது, இன்னும் ஏராளமான கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படாமல் இருப்பதைச் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள். அப்படிப் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்கப்படாத கிராமங்களுக்குப் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சென்ற ஆண்டு, எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்கப்படும் என்ற திட்டத்தை அறிவித்து, அப்படிச் செல்ல வசதி இல்லாத கிராமங்களில் சிறிய பேருந்துகள்—மினி பஸ்கள் விடப்படும் என்று அறிவிக்கப்பட்டு, அதற்காக கிட்டத்தட்ட 8 கோடி ரூபாய் செலவாகும் என்று அறிவித்து, இதை இந்த ஆண்டு கூடியவரையில் செயலாக்கப்படும் என்று சொல்லி, ஆனால் இதுவரையில், 520 மினி பேருந்துகள் என்று சொன்ன இடத்தில் 56 பேருந்துகள்தான் விடப்பட்டிருக்கின்றன.

குறிப்பாக தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் சாலை வசதி இல்லாத ஒரு மாவட்டம். பெரும் பகுதி நஞ்சை நிலத்தைக் கொண்டுள்ள மாவட்டம். சாலைகள் குறுகலாக இருக்கும் அந்த மாவட்டத்தில் மினி பஸ்களை தேவையான அளவிற்கு விடுவதற்கு அனுமதி வழங்கிட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] [திரு. இரெ. இராசமாணிக்கம்]

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெரும் பகுதி இலாப நோக்கோடு மட்டுமே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. இலாப நோக்கோடு மட்டும் செயல்படாமல், மக்களுக்குச் சேவை செய்ய வேண்டுமென்ற அந்த எண்ணத்தின் அடிப்படையிலேயும் செயல்பட வேண்டுமென்று நான் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இலாப நோக்கோடு மட்டுமே செயல்படுவதால் பல பேருந்துகள் இன்றையதினம் பழுதாகி, ஓடுகின்றபொழுது பாதியிலேயே நிறுத்தப்படுவதையெல்லாம் பார்க்கிறோம்.

(பிற்பகல் 12-20)

சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. டிரைவர்களைக் கேட்டால், நாங்கள் என்ன செய்வது, பேருந்துகள் சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. ஆகையினாலேதான் இப்படிப்பட்ட கோளாறுகள் எல்லாம் வருகின்றன என்று சொல்கிறார்கள். இது எப்படியிருக்கிறது என்றால், ஒரு வயதான மாட்டை வண்டியிலே பூட்டி ஓட்டுகிறபொழுது, கொஞ்ச தூரம் சென்றதும் அது தள்ளாடி தள்ளாடி நிற்பதைப்போல் பேருந்துகள் பாதையிலே செல்லும்போது கொஞ்ச தூரம் சென்று தள்ளாடி தள்ளாடி நிற்பதை நாம் காணுகின்றோம். அப்படிப்பட்ட நிலையில்லாமல் எல்லா பேருந்துகளையும் சரியாகப் பராமரித்து, மக்களுக்குச் சேவை செய்யும் வகையில் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, விபத்துகளின் காரணமாக இறப்பவர்களுக்கு, முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து ரூ. 1,000 வழங்கப்படுகிறது. ஒரு குடும்பத்ினுடைய தலைவன் அம்மாதிரி விபத்தினாலே இறந்து விடுவானேயானால், அந்தக் குடும்பம் மேலும் வறுமையினாலே, அலைக்கழிக்கப்படக்கூடிய நிலைமையிருக்கிற காரணத்தால் நிவாரணத் தொகை ரூ. 1,000 என்று இருப்பதை, அதிகம் செய்து ரூ. 5,000 ஆவது கொடுக்க ஆணையிட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதே நேரத்தில், இரண்டு கைகளையோ, அல்லது இரண்டு கால்களையோ, அல்லது ஒரு கண்ணையோ இழந்தவர்களுக்கு ரூ. 800 வழங்கப்படும் என்று தெரிவித்துள்ளார்கள். அப்படி இரண்டு கைகளோ, அல்லது இரண்டு கால்களோ, அல்லது ஒரு கண்ணோ விபத்தில் இழந்து விடுவார்களானால், அவர்கள் வாழ்க்கை முழுவதும் கஷ்டப்படக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதை

எண்ணிப் பார்த்து, அப்படி உறுப்புகளை இழந்திருக்கக்கூடியவர்களுக்கு ரூ. 5,000 ஆவது உதவித் தொகை கொடுத்து, அவர்களை வாழவைக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும், ஒரு கை இழந்தவருக்கு, ஒரு கால் இழந்தவருக்கு ரூ. 400தான் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைக்கூட அதிகமாக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, என்னுடைய பகுதியிலேயிருந்து, அதாவது மாயவரத்திலேயிருந்து சென்னைக்கு நாளொன்றுக்கு ஒரே ஒரு பேருந்துதான் இரவு 8-30 மணிக்கு விடப்படுகிறது. மாயவரத்தில், தினந்தோறும் 200-க்கும் மேற்பட்டவர்கள், சென்னைக்கும் மற்ற பகுதிகளுக்கும் வருவதற்காகக் காத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, மாயவரத்திலிருந்து, சென்னைக்கு இரவு 9 மணி அளவில் ஒரு பேருந்தை கூடுதலாக விட ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

துரிதப் பேருந்துகள் நிற்கக்கூடிய பேருந்து நிலையங்களில் தொலைபேசி வசதிக்குக் கண்டிப்பாக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தொலைபேசி இல்லாத காரணத்தால் பேருந்து எங்கே நிற்கின்றது, அல்லது அந்தப் பேருந்து வருமா, வராதா என்ற நிலையைக்கூட பல இடங்களிலே தெரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. ஆகவே, துரிதப் பேருந்துகள் நிற்கக்கூடிய பேருந்து நிலையங்களில் கண்டிப்பாக தொலைபேசி வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரை, வடமட்டத்திலிருந்து திருவிழிமிழலை வரையில் 10 கிராமங்கள் போக்குவரத்து வசதியில்லாமல் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி அளிக்கும் வகையில், வடமட்டம், திருவிழிமிழலை வழியாக குடந்தையிலிருந்து திருவாரூருக்கு ஒரு பேருந்தும், மாயவரத்திலிருந்து பூதூர், வடமட்டம், திருவிழிமிழலை வழியாக, குடவாசலுக்கு ஒரு பேருந்தும் விட வேண்டுமாய் நான் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்துகளைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். நகரப் பேருந்து என்பது ஏழை, எளியவர்களாக உள்ளவர்கள் அதிலே பயணம் செய்வதற்கு வாய்ப்பாக 25 கிலோ மீட்டர் வரையிலேதான் போக முடியும் என்பதை 30 கிலோமீட்டர் தூரம்வரை என்று மாற்றி, ஏழைகளுக்குப் பயன்படும் வகையிலே, தேவையான இடங்களில், நகரப் பேருந்துகளை விட வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல், மாயவரத்திலேயிருந்து குத்தாலம் வழியாக பழையகூடலூருக்கு ஒரு நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்றும், மாயவரத்திலேயிருந்து மூத்தூருக்கும் கும்பகோணத்திலேயிருந்து நக்கம்பாடிக்கும், மாயவரத்திலேயிருந்து கொல்லுமாங்குடி வழியாக நக்கம்பாடிக்கும் நகரப் பேருந்துகள் விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அணைக்கரையிலிருந்து குத்தாலம், கொக்கூர் வழியாக ஸ்ரீகண்டபுரத்திற்கு ஒரு பேருந்து விடப்பட்டு, அதை ஏனோ இப்பொழுது நிறுத்தி விட்டார்கள். அதை மீண்டும் விட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மக்களுக்குத் தேவையான அடிப்படைத் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வகையில் எல்லா கிராமங்களுக்கும் பேருந்துகளை விட வேண்டும். எங்களுடைய தஞ்சை மாவட்டத்தில் பல ஆறுகள் ஓடுகின்றன. கிராமங்களுக்கிடையில் அவை குறுக்கிடுகின்றன. அப்படி நிறைய ஆறுகள் ஓடுகின்ற அந்தப் பகுதிக்கு நிறையப் பணம் ஒதுக்கி, தேவையான இடங்களில் பாலம் கட்டினால்தான், பேருந்துகள் செல்ல முடியும் ; அங்கேயிருக்கிற பொதுமக்களுக்கு வசதிகள் செய்துதர முடியும். அந்த அடிப்படையில், அந்தப் பகுதிக்கு நிறையப் பணம் ஒதுக்கி, தேவையான இடங்களில் பாலங்களைக் கட்டி, போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்தி, பேருந்துகளை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இன்னும் பல விஷயங்கள் பேச வேண்டியிருந்தாலும் நேரம் இல்லாத காரணத்தால், இந்த அளவோடு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன், நன்றி. வணக்கம்.

* **திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்:** பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்து-சாலை போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துகளைச் சொல்லுவதற்கு அனுமதி அளித்தமைக்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். இந்த மானியத்தைப் பொறுத்தவரையில் பலர் பலவிதமான கருத்துகளை இங்கே எடுத்துச் சொன்னார்கள். இருந்தாலும், இந்த மானியத்தைப் பொறுத்தவரையில், இதைப் பாராட்டுகின்ற நேரத்தில், இதை வரவேற்றுப் பேசுகின்றபோது, சில ஆலோசனைகளை சொல்லவேண்டிய நிலையிலே இருக்கிறேன்.

அனுபவபூர்வமாக, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பலரை ஆப்ளிகேஷனுக்காக சந்திக்கின்ற நடத்துனர்களின் நிலைமைகளைப் பரிசீலித்துப் பார்க்கிறபோது எல்லாமே சஸ்பெண்டு செய்யப்பட்டதாகத்தான் இருக்கிறது. அதற்கு என்ன

காரணம் என்று கேட்டால், டிக்கட் கொடுக்காததால்தான் என்று சொல்லப்படுகிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமேயானால் குறிப்பாக எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலில் இருந்து அடுத்த ஸ்டேஜூக்கு அந்த பஸ் போவதற்குள்ளாக 20, 30 பேர்கள் முண்டி அடித்துக்கொண்டு ஏறிவிடுகிறார்கள். அந்த நடத்துனர் டிரைவர் சீட்டில் இருந்து டிக்கெட்டு கொடுத்துக்கொண்டே வரும்போது அடுத்த ஸ்டேஜூக்குள் அனைவருக்கும் சில நேரங்களில் கொடுக்க முடியவில்லை. அவர்களுடைய கஷ்டத்தையும் நாம் அனுசரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில பேர்கள், குறிப்பாக மாணவர்கள் போர்வையில் மற்றவர்கள் வேண்டும் என்றே நடத்துனர்களை கலாட்டா செய்ய வேண்டும் என்று டிக்கட் வாங்காமல் இருக்கிறார்கள். எனவே, இந்த குறையை நிவர்த்தி செய்ய நகர்ப்புற பஸ்களில் 2 நடத்துனர்களை நியமிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து இந்த சஸ்பென்ஷன் என்று சொல்லுகிறபோது அதை 1 வருடம், 6 மாதம் என்று முடிக்காமல், 2 வருடம், 3 வருடம் என்று இழுத்தடிக்கிறார்கள். டிக்கட் வாங்காமல் போகின்றவனுக்கு அபராதம் 2.50. ஆனால், கவனக்குறைவாக டிக்கட் கொடுக்காமல் இருந்த நடத்துனருக்கு அவன் வாழ்வே பாதிக்கின்ற அளவுக்கு 2 வருடம், 3 வருடம் சஸ்பென்ஷன். இதைத் தவிர்க்க உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும், அதனால் 2 நடத்துனர்களை நியமிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிச் செய்தால் நடத்துனர்களின் பிரச்சினையும் தீரும், வேலைவாய்ப்பும் கிடைக்கும் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, பெண்களுக்கு தனியாக பஸ்களை விடுகிறபோது, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள் நடத்துனராகப் போடவேண்டும் என்று. அவர்கள் ஓட்டுநர்களாக இருந்தால்தான் நல்லது என்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். நடத்துனர்களாக இருந்தால் அவர்கள் கூட்டம் அதிகமாக இருக்கும்போது டிக்கட் கொடுப்பது மிகவும் சிரமமாக இருக்கும்.

இரவு நேரங்களிலே, சென்னை நகரிலே பெண்கள் குடும்பத்தோடு போவதற்கு பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. இந்த வசதியை எல்லா மாவட்டங்களுக்கும் விஸ்தரிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நாங்கள் ரயில்வே ஸ்டேஷனில் இருந்து இறங்கி எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலுக்குப் போகவேண்டும் என்று கூப்பிட்டால் ஒரு டாக்சிக்காரரும் வரமாட்டேன் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆஸ்டலிலே இருந்து கோட்டைக்கு அழைத்தாலும் யாரும் வரமாட்டேன் என்கிறார்கள். நாங்கள் கோம்பாக்கம் போகிறோம், நுங்கம்பாக்கம் போகிறோம், எனவே வருவதற்கில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். ஏழு மணியிலே இருந்து காத்திருக்கிறோம். ஒன்பது மணிக்குள் அவைக்கு வரவில்லை என்றால், கொரடா கோபித்துக் கொள்கிறார். அங்கே இருக்கிற போலிஸ் அதிகாரிகளிடம் சொன்னாலும் அவர்கள் சரியாக கவனிப்பதில்லை. அந்த டாக்சிக்காரர்கள் சொல்லுகிறார்கள் நாங்கள் வில்லிவாக்கம், கோடம்பாக்கம், விருகம்பாக்கம், அடையாறு தான் வருவோமே தவிர, என்ன சார் இது எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டல், வேறு வண்டியைப் பாருங்கள் என்கிறார்கள். எங்களுக்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கின்றது. நானும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், அவர் அமைச்சராவதற்கு முன்னாலே, கெஞ்சி கெஞ்சி கேட்டு வந்திருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்தில் நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதுபோன்ற நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகின்ற டாக்சிக்காரர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த கார்களில் எல்லாம் மீட்டர் திருத்தப்பட்டது என்று எழுதிவைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், ஏறி உட்கார்ந்து இருக்கும்போது மீட்டருக்கு மேலே 2 ரூபாய் கொடுத்தால்தான் ஆயிற்று என்று சொல்லுகிறார்கள். எனவே, இதில் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் அவர்களை எதுவும் கேட்கப் பயமாக இருக்கிறது. இரவில் சினிமா பார்த்துவிட்டு தனியாக, மனைவி, குழந்தைகளை அனுப்பினால் அவர்களைக் கடத்திக்கொண்டு செல்லக்கூடிய அபாயம் இருக்கிறது. ஆகவே, எல்லா நகரங்களிலும் இரவு நேரம் திரைப்படம் இரண்டாவது காட்சி முடிந்ததும் வீட்டுக்குச் செல்ல பேருந்துகள் வசதியை ஏற்படுத்த வேண்டும்.

(பிற்பகல் 12-30)

கருநாடக மாநிலத்தில் 3 பேர் உட்கார்ந்து போகிற மாதிரி டாக்சி இருக்கிறது. அதை இங்கே அறிமுகப்படுத்தினால் நன்றாக இருக்கும். இப்போது 3 பேர் சேர்ந்து வருகிறபோது, அவர்கள் டாக்சியில் செல்வது என்றால் அதிக செலவாகிறது. ஆட்டோவில் காசு அதிகமாகக் கொடுத்தால் ஏற்றிக்கொள்கிறேன் என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த 3 பேர் ஏறிச் செல்லத் தக்க வகையில் உள்ள டாக்சிகளை இங்கே அறிமுகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த நேரத்தில் நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். முப்பது வருஷ காலமாக பவானிசாகர்-நம்பியூர் இடையே பஸ் போக்குவரத்து இல்லாமல் இருந்தது. அந்தப் பாதையில் நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பஸ் வசதி செய்து

கொடுத்தார்கள். அவரே பஸ் ஓட்டினார். நான் விசில் கொடுத்தேன். அவர் டிரைவிங் லைசென்சு வைத்து இருக்கிறார் என்பதால் அவரே அதை ஓட்டினார். அதற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, சாவக்கட்டிப்பாளையம் மக்கள் டவுன் பஸ் இல்லாமல் கடந்த 20 ஆண்டுக் காலமாக கஷ்டப்படுகிறார்கள். அந்த ரோடு மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. பி.டபிள்யூ.டி. உறுதுணையாக இருந்தால், அந்த டவுன் பஸ் விடலாம். ஆகவே, சாவக்கட்டிபாளையத்திற்கு பேருந்து விடவேண்டும் என்று வேண்டி விரும்பி கேட்டுக்கொண்டு, பேசுகின்ற வாய்ப்பு அளித்ததற்கு நன்றி தெரிவித்து முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*** திரு. மி. வின்சென்ட் :** பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை இந்தியத் துணைக்கண்டத்திற்கும், மற்ற மாநிலங்களுக்கும் வழிகாட்டுகின்ற முறையில் அமைந்து இருக்கிறது என்பதை இதய சுத்தம் உள்ளவர்கள், பாரபட்சம் அற்றவர்கள் ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நஷ்டத்தையே சந்தித்தது கலைஞர் ஆட்சியில். லாபத்தையே சந்திக்கிறது புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில். ஆகவே, போக்குவரத்துத் துறையை நஷ்ட இருளில் இருந்து அகற்றி லாபகரமாகப் பிரகாசிக்க வைத்தது புரட்சித் தலைவர் ஆட்சி என்பதை இங்கே நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

1974-75 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் 170.76 லட்ச ரூபாய். 1975-76-ல் ஏற்பட்ட நஷ்டம் 845.24 லட்ச ரூபாய். புரட்சித் தலைவர் ஆட்சி பீடம் ஏறுகிறார். லாபமே வந்து குவிகிறது. 1977-78 ஆம் ஆண்டில் 419.24 லட்ச ரூபாய் லாபம் கிடைக்கிறது. 1978-79-ல் 792.69 லட்ச ரூபாய் லாபம் கிடைக்கிறது. 1979-80 ஆம் ஆண்டில் 652.42 லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் லாபம் கிடைக்கிறது. இதுதான் புரட்சித் தலைவரின் நிர்வாகத் திறன் கொண்ட நல்ல ஆட்சி என்பதற்கு அத்தாட்சி என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேபோல, பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைப் பொறுத்தவரையில், 1974-75-ல் 4,252, 1975-76-ல் 4,440, 1977-78-ல் 5,118, 1978-79-ல் 5,482, 1979-80-ல் 6,402 என்கிற அளவிற்கு உயர்ந்து இருக்கிறது. இதுதான் போக்குவரத்துத் துறையில் புரட்சித் தலைவரின் சாதனையான வளர்ச்சி என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஊழியர்களுக்கு போனஸ் வழங்கப்பட்டதைப் பொறுத்தவரையில், 1975-76 ஆம் ஆண்டில் 17.52 லட்ச ரூபாய். ஆனால், புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் 1978-79-ல் 227.49 லட்ச ரூபாய் வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட மூன்றாண்டு காலத்தில் 210 லட்ச ரூபாய் அளவிற்கு போனஸ் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், அது புரட்சித் தலைவர் எந்த அளவிற்கு தொழிலாளர்கள் பேரில் அக்கறை கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை எடுத்துக் காட்டுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

புதிய வழித்தடங்களைப் பொறுத்தவரையில், 1976-77-ல் 132 என்று இருந்தது, 1979-80-ல் 722 என்கிற அளவிற்கு வளர்ந்து இருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 600 வழித்தடங்களை 3 ஆண்டுகாலத்தில் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கொடுத்து இருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். அதேபோலத்தான் பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை 64 என்று 1974-75-ல் இருந்தது, 1979-80 ஆம் ஆண்டில் 1,395 என்கிற அளவிற்கு உயர்ந்து இருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 3 ஆண்டு காலத்தில் 1,330 கிராமங்களுக்கு புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் புதிய வழித்தடங்கள் உருவாக்கப்பட்டு இருக்கின்றன என்கிறபோது, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ராமராஜ்யத்தையே உருவாக்கியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதைப்போலதான் பணியாளர்களாக வேலைவாய்ப்பு பெற்றவர்கள் 1974-75 ஆம் ஆண்டில் 25,000 பேர்கள்தான். ஆனால், 1979-80 ஆம் ஆண்டில், இந்த அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருப்பது 37 ஆயிரம் என்று ; ஆனால் 47,321 பேர்கள் வேலைவாய்ப்பு பெற்றிருக்கிறார்கள். சுமார் 22 ஆயிரம் பேர் அதிகமாக வேலைவாய்ப்பு பெற்றிருக்கிறார்கள். இவைகள்தான் சாதனைகள், சாதனைகள். இவைகள் எல்லாம் புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் போக்குவரத்துத் துறை செய்த சாதனைகள் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கலைஞர் ஆட்சியில் . . .

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர். துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் வின்சென்ட் அவர்கள் 47 இலட்சம் பேர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு கொடுத்திருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். எங்கே கொடுத்திருக்கிறார்கள், எந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டில் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை விளக்குவார்களா ?

திரு. மி. வின்சென்ட் : அது 47,321. தவறாக வந்துவிட்டது. கலைஞர் ஆட்சியில் செய்த சாதனை ஒன்றை நான் குறிப்பிட்டுக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 16—12—1975 அன்று தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று கோரி அரசாங்கத்திற்கு மனு செய்தனர். இந்த கோரிக்கை மீது ஆலோசனை கேட்கப்பட்டு, முன்னாள் போக்குவரத்து ஆணையர் 1974 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் கட்டண உயர்வு ஏற்படுத்தியதால் தற்போது கட்டண உயர்வு தேவையில்லை என அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனை கூறினார். தனியார் துறை பஸ் முதலாளிகளுக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் கூடுதல் வருமானம் தரக்கூடிய அளவிற்கு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினால் மோட்டார் வாகன காலாண்டு வரியை கணிசமாக 150 ரூபாயிலிருந்து 225 வரை உயர்த்தி அரசாங்கம் வருவாயைப் பெருக்க வேண்டும் என அப்போதிருந்த போக்குவரத்துச் செயலாளரும் நிதித்துறை செயலாளரும் குறிப்பிட்டுள்ளனர். ஆனால், தனியார் பஸ் முதலாளிகளுக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் அதிக வருமானம் வரும் பஸ் கட்டண உயர்வு செய்யப்பட்டபோது அரசாங்கத்திற்கு அதிக வருமானம் தரும் வரி உயர்வு அப்போது செய்யப்படவில்லை. போக்குவரத்துத் துறை ஆணையரின் ஆலோசனையை மீறி தனியாருக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் லாபம் கிட்டும் வகையில் பஸ் கட்டண உயர்விற்கான செயற்குறிப்பு ஆணைக்காக சுற்றோட்டத்திற்கு விடப்பட்டது. இணைச் செயலர் 22—1—1976-ல் கையெழுத்திட்டிருக்கிறார்கள். அடுத்தக் கட்டமாக, அந்தக் கோப்பு போக்குவரத்து அமைச்சருக்குச் செல்ல வேண்டும். ஆனால் அவர்களிடம் செல்லவில்லை. மாறாக கலைஞருக்கு அந்தக் கோப்பு செல்கிறது. அன்றே கையெழுத்திடுகிறார். எல்லாம் ஒரேநாளில் 22—1—1976 அன்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் கையெழுத்து இல்லாமல் முன்னாள் முதல்வர் கையெழுத்திட்டு, அடுத்த நாளே 23—1—1976 அன்று சிறப்பு அரசிதழில் வெளிவருகிறது.

திரு. துரை முருகன் : சார், பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர். (குறுக்கீடு.) Nobody can question me when raising the point of order. அருமை நண்பர் வின்சென்ட் அவர்கள் இந்த அவையில் சீனியர் மெம்பர். அவர் மாறுபட்ட கருத்துகளைச் சொல்லட்டும்; குற்றச்சாட்டுகளைச் சொல்லட்டும்; நான் அதை கூடாது என்று சொல்லவில்லை. அது அவருடைய உரிமை. இந்த அவையில் நான் ஆரம்பத்திலிருந்தே பார்க்கிறேன், ஆரம்பத்திலிருந்தே அவர் எழுதி படிக்கிறாரே! அதை நீங்கள் ஒப்புக் கொள்கிறீர்களா? (குறுக்கீடு.) அது இந்த அவையின் மரபா?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : குறிப்புகள் எழுதி வைத்துக் கொண்டு, அதைப் பார்த்தும் பேசலாம். அதில் தவறு இல்லை.

திரு. துரை முருகன் : ஆனால் அவர் ஆரம்பத்திலிருந்தே எல்லாவற்றையும் எழுதிவைத்து படிக்கிறார். அப்படி படிப்பது மரபா என்று கேட்டேன். நாங்களும் இனி எழுதி வைத்துப் படிக்கிறோம்; எல்லோரும் படிக்கலாம்.

திரு. ரா. உமாநாத் : சார், அப்படியே டெக்ஸ்டை படிக்கக் கூடாது என்பது சரி. ஆனால் நான் நோட்ஸ் வைத்து அடிக்கடி ரெஃபர் செய்கிறேன். ஒருவர் ரெஃபர் செய்யும்போது மெதுவாக ரெஃபர் செய்வார்; இன்னொருவர் ஸ்பீடாக ரெஃபர் பண்ணுவார். அது எழுதி வைத்து படிப்பது மாதிரி தெரியும். I can refer to my ntles, speedier and oftener. That is what he is doing. That is right.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உரை முழுவதையும் எழுதி வைத்துக் கொண்டு அப்படியே படிக்கலாம் என்று நான் சொல்லவில்லை. புள்ளி விவரங்களை குறிப்புகளை எழுதி வைத்துக் கொண்டு அதைப் பார்த்து பேசலாம் என்று சொன்னேன்.

(பிற்பகல் 12-40)

திரு. மி. வின்சென்ட் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, எல்லாம் ஒரே நாளில் 22—1—1976 அன்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களின் கையெழுத்துப் பெறாமலேயே கூட . . . (குறுக்கீடு)

திரு. துரை முருகன் அவர்கள் குறிப்புக்களையே படிப்பதில்லை. அதனால் வருகின்ற விவகாரம்தான் இது. 23—1—1976 சிறப்பிதழில் அதாவது எக்ஸ்ட்ரார்டினரி கெசட்டில் வெளியிடப்பட்டிருக்கின்றது. அதன்மூலம் தனியார் பஸ் முதலாளிக்கு 11¼ கோடி ரூபாய்க்கு அதிக வருமானம் வருகின்ற வகையிலே ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. அவ்வாறு பஸ் கட்டண உயர்வு செய்கின்றபோது போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் ஆலோசனைக்கு மாறாக ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்று குற்றம் சாட்டுகிறேன். இப்படித் தனியார் பஸ் முதலாளிக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் தானம் செய்தது ஏன்? போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் ஆணைக்கு மாறாக ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டது ஏன்? பஸ் முதலாளிக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் வருமானத்தை உயர்த்தினால், வாகன காலாண்டு வரியைப் பெருக்கி அரசாங்க வருவாயைப் பெருக்குவோம் என போக்குவரத்துச் செயலரும், நிதித்துறை

(திரு. மி. வின்செண்ட்) [1980 ஜூலை 23

செயல்கும் போன்ற ஆலோசனையை ஏற்காதது ஏன்? மறுத்தது ஏன்? போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரே இல்லாத நேரத்தில் முதல்வர் கையெழுத்திட்டதன் அவசியம் என்ன?

22—1—1976 ஆம் நாள் இணைச் செயலாளர் கையெழுத்திட்டு சுற்றோட்டம் அனுப்புகிறார். சபாஷ். ஆனால் அந்த சுற்றோட்டம் அமைச்சருக்குச் செல்லவில்லை. ஆனால் கலைஞர் அன்றே கையெழுத்து இடுகிறார். இவ்வளவு சிரத்தை எடுப்பதற்குரிய மர்ம காரணம் என்ன? மறுநாள் 23—1—1976 ஆம் நாளே எக்ஸ்ட்ராடினரி கெசட் வெளியிடப் பட்டதன் அவசரம் என்ன? பஸ் முதலாளிக்கு 11¼ கோடி ரூபாய் வருமானம் கிடைக்கச் செய்த காரணத்தைக் கண்டறிய பகிரங்கமாக விசாரணை செய்ய இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இரயில்வேயும் போக்குவரத்தைச் சார்ந்தது என்ற காரணத்தால் நாகர்கோவில் இரயில் நிலையத்தை தனி டிவிஷனாக ஆக்கவேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அதை திருவனந்தபுரம் டிவிஷனோடு இணைப்பதா? அல்லது மதுரையோடு இணைப்பதா என்ற பிரச்சினை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அங்கே போதிய தண்ணீர் வசதி இருக்கின்றது. எத்தனையோ கிராஸிங் வேண்டுமானாலும் நிறுத்துகின்ற வசதி இருக்கின்றது. இதுபோன்ற நல்ல அமைப்போடு இந்தியாவிலுள்ள பெரிய நிலையங்களில் ஒன்றாக அது அமைந்துள்ளது. ஆகவே நாகர்கோவிலைத் தனி டிவிஷனாக உருவாக்கவேண்டும் என்று மத்திய அரசுக்கு நமது அரசு பரிந்துரை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகம் கடந்த இரண்டாண்டுகளாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து கண்டக்டர்களையும், மெக்கானிகல் ஸ்டாஃப்களையும் எடுக்கவில்லை. இந்த நிலை தவிர்க்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சிட்டியில் முக்கியமான பகுதிகளில் பயணிகளுக்கு வசதியாக க்யூ சிஸ்டம் கொண்டுவர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பீக் ஹவர்ஸ் நேரத்தில் ஸ்பெஷல் பஸ்களை அதிகமாகச் சென்னையில் விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. மி. வின்செண்ட்)

அடுத்து பஸ்ஸுக்கு பாடி கட்டுவதில் வசதியான தொழிற்சாலை நாகர்கோவிலில் உள்ளது. இந்தியாவிலேயே மிகவும் திறமையானவர்கள் என புகழ் பெற்ற தொழிலாளர்கள் இங்கே உண்டு. அப்படி இருந்தும் தனியார் பாடி கட்டும் நிறுவனங்களுக்கு பஸ்கள் அனுப்பப்படுகின்றன. அந்த நிலை தவிர்க்கப்படவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து பிரேக் டவுன் இல்லாமல் குறித்த நேரத்திலே ஓடும் பஸ்கள்தான் இந்தத் தமிழகத்திலே புரட்சித் தலைவரின் ஆட்சியிலே உண்டு. ஆனால் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே டிரைவர்கள் இல்லாமல் இருப்பதால் சில நேரங்களில் தாமதம் ஏற்படுகிறது. அது தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

அடுத்து சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கு ஏ.சி. பஸ் ஒன்று விடப்படுகிறது. இதை இரவிலே விடாமல் பகலிலே விட வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இரவு நேரத்திலே குளு குளு பஸ்ஸில் பயணம் செய்கின்றபோது குளிர் நடுக்கம் வரும். இந்த நிலையினை நான் கண்ணாலேயே பார்த்திருக்கிறேன் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து ஏ.சி. பஸ்களிலும், சூப்பர் டீலக்ஸ் பஸ்களிலும் வையர்லெஸ் வைக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து டிரைவர்களுக்கு வெஹிக்கிள் இன்ஸ்பெக்டர் என்ற ஒரே ஒரு ப்ரமோஷன்தான் உண்டு. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அது இல்லை. அவ்வாறு ப்ரமோஷன் கொடுப்பது இப்போது இல்லை. ஆகவே திரும்பவும் அவர்களுக்கு அந்த வாய்ப்பை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து டாக்ஸிகளுக்கும், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் மீட்டர் மாட்டும் பிரச்சினை நாகர்கோவிலுக்குப் பொருந்துவதாக இல்லை என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நான்கு கிலோ மீட்டர் தூரம்தான் டவுன் உண்டு. ஒரு இடத்திலிருந்து அதாவது டவுனிலிருந்து எக்ஸ்டென்டட் ஏரியாவுக்குத்தான் டாக்ஸியே போகும். சென்னையைப் போல ரிட்டன் சவாரி கிடைக்காது. அவ்வாறு கிடைக்கும் வாய்ப்பே இல்லை. ஆதலால் அந்தப் பிரச்சினையில் அரசு அதிகமான அக்கறை எடுக்காமல் இருக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொட்டு தூக்க முடியாத தொலை தூரப்பள்ளத்தில் வீழ்ந்து முதுகெலும்பு முறிந்து எழும்ப முடியாது துடியாய் துடித்து கதறுகிறது திராவிட முன்னேற்றக் கழகம்.

அரசியலிலே மத்தாப்பு கூட தயாரிக்க முடியாதவர்கள், சடசபுடா இவுர் கூட வெடிக்க முடியாதவர்கள், ஓலை பட்டாஸ் வெடி கூட தயாரிக்க சக்தி இழந்தவர்கள், "ஹைட்ரஜன் குண்டு பற்றி" பேசுகிறார்கள். வெடிக்க முடியாத மருந்து இல்லாத வெத்து வேட்டுக்கள்.

கலைஞர் ஆட்சியில் போக்குவரத்துத் துறை சிறகொடித்து கிடந்தது. புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் போக்குவரத்து துறையின் புகழ் சிம்மாசனத்தில் பறக்கிறது, என்று கூறி இந்த மானியத்தை வரவேற்று பாராட்டி அமர்கிறேன்.

திரு. துரை முருகன் : தலைவர் அவர்களே, பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நீங்கள் பேசும்போது பதில் சொல்லிக் கொள்ளுங்கள். உங்களை அனுமதித்தால், அவருக்கு பதில் சொல்ல வாய்ப்பளிக்க வேண்டும். அது அவை நடவடிக்கையை நீட்டிக் கொண்டே போகும்.

திரு. துரை முருகன் : நான் பேசும்போது பதில் சொல்வது என்பது வேறு. இங்கே நான் பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் கேட்கிறேன். அவர் பேசி முடிக்கட்டும் என்று காத்திருந்தேன். இது ஒரு ஒழுங்குப் பிரச்னை. முதலில் பார்த்து படிக்கலாமா என்று கேட்டேன். அடுத்தது இதைக் கேட்கப் போகிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே முதல் அமைச்சர் அவர்கள் ஏதோ போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைக் கூட கலந்து கொள்ளாமல் கையெழுத்து இட்டதாக ஒரு குற்றச்சாட்டைக் கூறினார்கள். எந்த ஆதாரத்தோடு கூறினார்கள்? அந்த பைலைப் பார்த்து படித்தார்களா? அப்படி ஆதாரம் இருந்தால் அதை தலைவர் அவர்களுக்கு கொடுத்திருக்கிறார்களா . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : ஜி.ஓ. நம்பர் குறிப்பிட்டு ஆதாரத்தோடு தான் சொன்னார். நீங்கள் பேசும்போது விளக்கம் கேட்டுக் கொள்ளுங்கள் . . .

திரு. துரை முருகன் : தலைவர் அவர்களே, நான் ஒழுங்குப் பிரச்னையை எழுப்பிக் கேட்கிறேன். நான் பேசும்போது விளக்கம் கேட்பது வேறு. டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் கையெழுத்து இல்லாமலேயே நேரிடையாகவே முதலமைச்சர் கையெழுத்து இட்டிருப்பதாக சொன்னார். நான் கூட சொல்லலாம் ஜி.ஓ. நெம்பர் 877-ன் அடிப்படையில் நீங்கள் லஞ்சம் வாங்கியிருக்கிறீர்கள் என்று சொல்கிறேன். என்ன ஆதாரத்தோடு பேசியிருக்கிறார்கள் என்று தெரிய வேண்டும். அப்படி டாக்குமெண்ட்ஸ் இருந்தால் தலைவர் அவர்களிடம் ஒப்படைத்திருக்கிறார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. மி. வின்சென்ட் : தலைவர் அவர்களே, பொது விசாரணை என்று வரும்போது ஆதாரத்தை வைக்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்கிறார் என்பதற்காக கொடுத்துவிட முடியாது. விசாரணை வைக்கும் போது ஆதாரத்தோடு நிரூபிக்கத் தயாராக இருக்கிறேன். வேண்டுமானால் தலைவர் அவர்களுக்கு அந்த ஆதாரத்தை கொடுக்கிறேன்.

திரு. துரை முருகன் : தலைவர் அவர்களே, பொது விசாரணை வரும் போது உறுப்பினர் அவர்கள் நிரூபிப்பதாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு வின்சென்ட் அவர்களுக்கு இருக்கும் உரிமை அனைவருக்கும் இருக்கிறது. எனக்கும் பேசத் தெரியும். காலம் வரும். அப்போது பேசுகிறேன்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம், சாலைப் போக்குவரத்து, மற்றும் கப்பற் போக்குவரத்து ஆகியவற்றின் மீதான மானியக் கோரிக்கை மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே பேசியவர்கள் இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக இருக்கிறது என்றெல்லாம் பாராட்டினார்கள். நான் ஒன்றை தெளிவாகச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்துத் துறை இந்த அளவுக்கு சிறப்பாக நடைபெறுகிறது என்று சொன்னால் அது நம்முடைய மதிப்பிற்குரிய தலைவர் காமராஜ் அவர்களால்தான். அன்றைய தினம் அவருக்கு உறுதுணையாக இருந்து, இன்றையதினம் மத்திய அமைச்சரவையில் இடம் பெற்றிருக்கும் ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்களும் பல்வேறு இன்னல்களுக்கு இடையில் இந்த போக்குவரத்துத் துறையை வளர்க்கப்பாடுபட்டார்கள்.

(திரு. நா. சுந்தரராஜ்) [1980 ஜூலை 23

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்-தலைமை)

அன்றைய தினம் மத்தியில் இருந்த இரயில்வே இலாகா இதுபோன்ற நெடுந்தூர போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்படுத்தக் கூடாது என்று சொன்னாலும் கூட, எவ்வளவோ எதிர்ப்புகளுக்கு இடையில் தலைவர் காமராஜர் அவர்களும், திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்களும் இதைக் கொண்டு வந்தார்கள். அந்தப் பலனைத்தான் நாம் அனுபவித்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது.

(பிற்பகல் 12-50)

உங்களுக்கு தைரியம் இருந்தால் தமிழகத்தில் ஓடுகிற ஆம்னிபஸ் என்று சொல்லக்கூடிய ஒப்பந்தப் பேருந்துகளை தயவுசெய்து முதல் கட்டமாக தேசியமாக்கவேண்டும். உங்களால் முடியாது. காரணம் பல்வேறு காரணங்கள் அதிலே உள்ளடங்கியிருக்கின்றன. அக்காரணங்களை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்பவில்லை. அதை நீங்கள் முதலில் செய்வீர்களானால் நிச்சயமாக எங்கள் கட்சி சார்பில் உங்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றையதினம் தனியார் பேருந்து நிறுவனங்களில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற ஊழியர்களுக்கு எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் இல்லை, அவர்கள் பாதுகாப்பற்ற நிலையில் வாழ்கிறார்கள். அவர்கள் ஒவ்வொரு நாளும் பேருந்து நிலையத்திற்குச் சென்று அல்லது பேருந்து முதலாளியிடம் சென்று, இன்று பேருந்து ஓட்டக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறதா என்று பார்க்கக் கூடிய சூழ்நிலைதான் இருக்கிறது. அவர்கள் நிலை பரிதாபகரமானதாக இருக்கிறது. கழகப் பேருந்துகளில் உள்ள பேருந்து ஓட்டக்கூடியவர்களுக்கும் சரி அல்லது நடத்தக்கூடியவர்களுக்கும் சரி அவர்களுக்கு என்னென்ன வசதிகள் உள்ளனவோ, என்னென்ன உத்தரவாதங்கள் உள்ளனவோ அவை அனைத்தும் தனியார் பேருந்துகள் ஓட்டக்கூடிய ஓட்டுனர்களுக்கும் நடத்துனர்களுக்கும் இருக்கவேண்டும் என்பதை நாம் சட்டவடிவாக கொண்டுவரவேண்டும். அவர்கள் ஏழ்மையில் கஷ்டப்படுவதோடல்லாமல் ஏளனப்படுத்தப்படுகிறார்கள். அவர்களும் சமூகத்தின் ஒரு பகுதியினர்தான். ஆகவே கழகப் பேருந்துகளில் உள்ளவர்கள் போன்று இவர்களும் மற்றவர்கள் போல் சமுதாயத்தின் ஒரு அங்கமாக வாழ வழி வகுக்கும் முறையில் ஒரு சட்டம் கொண்டுவரவேண்டும். எங்கள் கட்சி அதை ஆதரிக்கத் தயாராக இருக்கிறது.

1980 ஜூலை 23] (திரு. நா. சுந்தரராஜ்)

இன்றையதினம் லாரிகளைப் பொறுத்தவரையில் முன்னாலேயே உங்கள் அரசாங்கம் ஒரு சட்டம் கொண்டு வந்தது, லாரிகளில் அதிகமான ஆள்களை ஏற்றக்கூடாது என்று. லாரி ட்ரைவர், க்ளீனர்தான் இருக்கவேண்டும் என்று. அதற்குப் பின்னால், நீங்கள் ஆட்சிபீடத்திற்கு மீண்டும் வந்ததற்குப் பிறகு நூற்றுக்கணக்கான ஆட்களை கிராமங்களிலிருந்தும சரி, நகரங்களில் இருந்தும் சரி ஒப்பந்தமுறையில் ஆயிரக்கணக்கானவர்களை பஸ், லாரிகளில் ஏற்றிவந்து அவர்களில் பலர் மாண்டார்கள். அதற்குப் பிறகு விவசாயிகள், போராட்டம் என்ற பெயரால் ஊர்வலம் நடத்தப்பட்டது. அப்போதும் பலர் மாண்டார்கள். திண்டிவனத்தில் பலர் சமீபத்தில் மாண்டார்கள். இதுபோன்ற நிகழ்ச்சிகள் பல நடக்கின்றன. ஆகவே நான் கேட்பது என்னவென்றால உங்கள் சட்டம் வேலை செய்கிறதா அல்லது தூங்குகிறதா என்பதை தயவுசெய்து சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உங்கள் சட்டம் முழுமையாக இருக்கவேண்டுமென்று சொன்னால், அதை முழுமையாக நீங்கள் நிறைவேற்ற விரும்புவீர்களானால் கடுமையான முறையில் அதை நிறைவேற்றுங்கள். இல்லை என்று சொன்னால் இந்தச் சட்டத்தினால் எந்தப் பயனும் இல்லை, இது எங்களைப் பாதிக்கிறது, ஆகவே இந்தச் சட்டத்தை திரும்பப் பெற்றுக்கொள்கிறோம் என்று சொல்லவேண்டும். ஏதாவது ஒன்றைச் சொல்லிவிடுங்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

அடுத்து, இன்றையதினம் ஒரு மிக முக்கியமான பிரச்னை, தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு பொது மேலாளர் இருக்கிறார். அவரைப பொறுத்தவரையில் அவர் பொது மேலாளர் என்பதைவிட அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் தொகுதி அமைப்பாளராக காட்சி அளிப்பதாக எனக்குச் சொல்லப்படுகிறது. காரணம், அங்கிருக்கக்கூடிய மற்ற ஏனைய தொழிற்சங்கங்களுக்கு எந்த விதமான பிரதிநிதித்துவமும் கொடுப்பதில்லை. அவர் அளிக்கிற சலுகைகளும் சரி, பேட்டி கொடுப்பதும் சரி அகில இந்திய அண்ணா திராவிட தொழிலாளர்கள் முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய அமைப்பாளர்களைத்தான் சந்திக்கிறாரே தவிர மற்றபடி அங்குள்ள ஐஎன்டியுசி, அல்லது சிஐடியு, அல்லது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சார்ந்த . . .

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே ஒரு குற்றச்சாட்டைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பொது மேலாளர் அவர்கள் அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக்

கழகத்தின் தொகுதி அமைப்பாளரைப் போல் இருக்கிறார் என்று. . . . நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு ஒன்றை நினைவூட்ட விரும்புகிறேன். ஆளுநர் அவர்கள் ஆட்சியில் கோட்டை முதற்கொண்டு . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இது பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் அல்ல.

திரு. கோ. விஸ்வநாதன் : பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். அவையில் இல்லாத ஒருவர்மீது குற்றச்சாட்டு சொல்லக்கூடாது என்பது அவை மரபாகும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அவர்கள் பெயரைச் சொல்லி சொல்லவில்லை. பொது மேலாளர் என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறார்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : அரசாங்கத்தில் நடைபெறுகிற தவறுகளை சுட்டிக் காட்டுவது எதிர்க்கட்சியின் கடமை. நான் அவர் பெயரைச் சொல்லவில்லை. அவர் நிர்வாக அந்தஸ்தைத்தான் சொல்லி இருக்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் பங்கு கொடுப்பதுபற்றி சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் பங்கு கொடுப்போம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இதுவரை அப்படி ஒன்றும் நடந்ததாகத் தெரியவில்லை. எந்த நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு நீங்கள் பங்கு கொடுத்திருக்கிறீர்கள்? தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் இங்கிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஏதாவது ஒரு கழகத்திலாவது தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் பங்கு கொடுத்திருக்கிறீர்களா? யாராவது ஒருவர் பொது மேலாளருக்குச் சமமாக உட்கார்ந்திருக்கிறாரா? அல்லது மேலாளருக்கு சமமாக உட்கார்ந்திருக்கிறாரா? ஆக, இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதில் நீங்கள் ஏன் தயங்குகிறீர்கள் என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

இன்று பி.ஆர்.சி. நிறுவனத்தில், புதுக்கோட்டை, மதுரைக்கு பஸ் விடுகிறார்கள். ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இல்லாத ஒரு பழக்கம் இந்த பி.ஆர்.சி.-யில் இருக்கிறது. அங்கே நடத்துனர் என்ற கண்டக்டர் டிக்கட்ஸ் கொடுத்தாலும் அதை ட்ரைவரிடம் சொல்லி இவ்வளவு டிக்கட்ஸ் கொடுத்திருக்கிறேன் என்று இன்வாய்ஸ்-ல் எழுதக்கூடிய ஒரு அவலநிலை இருக்கிறது. இதைப்பற்றி பல தடவை சட்டமன்றத்தில் சொன்னாலும் அதிகாரிகள் அதை சட்டை செய்யவில்லை. ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இந்த முறை இல்லை. இங்கே மட்டும்தான் இருக்கிறது. அதற்குக் காரணம், கண்டக்டர் நூற்றுக்கணக்கான பணத்தைத் திருடிவிடுவான் என்ற

அச்சம் காரணமாக, டிரைவரை இன்வாய்ஸ் எழுதச் சொல்கிறார்கள். இந்த அவல நிலை அங்கே இருக்கிறது. இதை மாற்றுங்கள். கண்டக்டர் மீது அவநம்பிக்கை என்ற முறையில் இப்படி செய்ய வேண்டாம். வேண்டுமென்றால், இன்றைக்கு இளைஞர்கள் நிறைய பேர்கள் வேலை இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்களை இந்த வேலைக்கு இன்வாய்ஸ் ரைட்டர்களாக, தனியார்கள் பேருந்துகளிலே இருப்பதுபோல் அமர்த்துங்கள். அப்படிச் செய்தால், நீங்களும் அவர்களுக்கு வேலை கொடுத்ததாக ஆகும்; அவர்களும் உங்களைப் பாராட்டுவார்கள்.

சென்னை நகரில் ஆட்டோ, டாக்சி ஓடுவதைப் பற்றி ஆளுங்கட்சியைச் சார்ந்த உறுப்பினர் சுப்பிரமணியம் அவர்கள் மிகத் தெளிவாகச் சொன்னார்கள். ஆட்டோ, டாக்சிகளைப் பொறுத்தவரையில் எங்களைப் பொறுத்தவரையில் மிக மோசம். இந்த மோசமான நிலைமை நிர்வாகத்திலே இருக்கிறது. யார் கூப்பிட்டாலும் அவர்கள் வருவதே இல்லை. தேனாம்பேட்டைக்கு வரவேண்டுமென்று கூப்பிட்டால், கோடம்பாக்கம் வருவதாகச் சொல்வதும், அல்லது மின்டுக்கு வருவதாகச் சொல்வதுமாகத் தான் இருக்கிறது இன்றையதினம். நானே எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலிலே இருந்து சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனுக்குப் போவதற்கு கூப்பிட்டால், 10 ரூபாய் வேண்டுமென்று கேட்டார். கடைசியாக 8 ரூபாய் கொடுத்துச் சென்றேன். இந்த நிலையைப் போக்குவதற்கு நீங்கள் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறீர்கள்? அவர்கள்மீது இப்படி புகார்கள் வந்தால், அதிகபட்சமாக அவர்கள் லைசன்சை ரத்துசெய்கின்ற முறையைக் கொண்டு வாருங்கள். அதன்மூலம் தமிழகத்திலே ஒரு நிலையான, மக்களுக்குத் தேவையான காரியத்தை செய்ததாகும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் டிரைவிங் லைசன்சு ஸ்கூல் என்று வைத்துக்கொண்டு, பலர் கற்றுக் கொண்டு வருகிறார்கள். அவர்கள் சரியாக ஓட்டாமல் விபத்துக்கள் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இவர்களுக்கு ஓராண்டுக்கு அல்லது இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை மீண்டும் பயிற்சி அளிக்கின்ற முறையில் ரிபிரஷர் கோர்சு என்ற முறையில் சாலை விதிகளை அவர்களுக்கு சொல்லிக் கொடுக்கின்ற முறையிலே அவர்களை பயன்படுத்திக்கொள்ளுங்கள் . . . .

மேலும், இன்றையதினம் புதுக்கோட்டை நகரில் பேருந்து நிலையம் கட்டப்பட்டு, இதுவரையிலும் திறக்கப்படாமல் இருக்கிறது. யாரோ ஒருவர், முக்கியமான ஒருவர், முதலமைச்சர் அல்லது வேறு அமைச்சர்கள் வர

(திரு. கோ. விஸ்வநாதன்) [1980 ஜூலை 23

தமிழ் நாட்டில் பல பகுதிகளில் புதிய ரூட்டுகளை தனியாருக்கு வழங்கி வருகிறார்கள். இதிலே முரண்பாடு இருப்பதாகக் கருதுகிறேன். தனியாருக்குப் புதிய ரூட்டுகளைக் கொடுப்பது, அதற்குப் பிறகு தேசிய மயமாக்குவது என்பது தேவையில்லாத ஒன்றாகும். அதை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும்.

தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலர் குறிப்பிட்டதுபோன்று குக்கிராமங்களுக்கும் பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. டவுன் பஸ்கள் நூற்றுக்கணக்காக விடப்பட்டிருக்கின்றன. என்னுடைய தொகுதியில் மட்டுமல்லாது மற்ற எல்லாத் தொகுதியிலும் இன்னும் நிறைய பஸ்கள் விட வேண்டுமென்ற கோரிக்கையைச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதிலே ஒருசிறு குறை இருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

ஒரே வழித் தடத்தில் மபசல் பஸ், டவுன் பஸ் இரண்டும் விடுகிறார்கள். இதற்கும் அதற்கும் பாதிக் கட்டணம் வித்தியாசமிருக்கிறது. இதனால் மபசல் பஸ் ஓடமுடியாத நிலை இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் இதனைக் கருத்தில் கொண்டு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல், பஸ் கட்டணத்தைப் பொறுத்தமட்டில் பல உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டுப் பேசினார்கள். இதிலே மத்திய சர்க்கார் மிகப் பெரிய பொறுப்பேற்றிருக்கிறது என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். பஸ் சேசிஸ், லாரி சேசிஸ் விலை உயர்ந்துகொண்டே போகிறது. யார்தான் கன்ட்ரோல் பண்ணப்போகிறார்கள், எப்போது தடுத்து நிறுத்தப் போகிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. டயர் விலை சென்ற ஓராண்டில் மூன்று நான்கு முறை ஏற்றப் பட்டிருக்கிறது. இதைக் கட்டுப்படுத்த மத்திய அரசு முன்வரவில்லை. ஸ்பேர் பார்ட்சின் விலையும் 200 சதவிகிதம், 300 சதவிகிதம் உயர்ந்திருக்கிறது. அனுபவம் உள்ளவர்கள் இருப்பார்களானால் தெரிந்திருக்கும். வீல் பேரிங் 84 ரூபாய், 85 ரூபாயாக இருந்தது 240 ரூபாய், 250 ரூபாய் கொடுத்து வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. இதைக் கட்டுப்படுத்த மாநில சர்க்காருக்கு அதிகாரம் இல்லை, மத்திய சர்க்கார் கவனிப்பதில்லை. டீசல் விலையை மத்திய சர்க்கார் உயர்த்தியிருக்கிறது. அதனால் பல மாநிலங்களில் கட்டணத்தை 40 சதவிகிதம் வரை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். இவற்றை மனதில் கொண்டு மாநில அரசு முடிவு எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. கோ. விஸ்வநாதன்)

கப்பல் போக்குவரத்துத் துறையைப் பற்றிச் சில உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். கப்பல் நிச்சயமாக நமது மாநிலத்திற்குத் தேவை. விவாதத்தில் கலந்து பேசிய காங்கிரஸ் கட்சித் தலைவர் மாண்புமிகு ஹாஜா ஷெரிப் அவர்கள் கூட குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். தமிழ்நாட்டில் மின்சார உற்பத்தி குறைவாக இருக்கிறது. ஹைட்ரோ எலக்ட்ரிசிடிக்கு மேலும் போதுமான வசதி இல்லை. ஆகவே, தெர்மல் ஸ்டேஷன்கள் அதிகம் தேவை. அதற்கு நிலக்கரி கொண்டு வந்தாக வேண்டும். நிலக்கரி பீகாரிலிருந்து மற்ற மாநிலங்களிலிருந்து கொண்டு வரவேண்டுமென்றால் நிச்சயமாக கப்பல் மூலந்தான் கொண்டு வந்தாக வேண்டும். மற்ற மாநில கப்பல்கள், ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் கப்பல்களை நம்பியிருப்பதைவிட நம்முடைய மாநிலத்திற்குச் சொந்தமாக இரண்டு மூன்று கப்பல்கள் இருந்தால் நிலக்கரி கொண்டு வர செலவும் குறைவாக இருக்கும், சீக்கிரமாகவும் நிலக்கரி கொண்டு வந்து மின்சார உற்பத்தியைப் பெருக்க முடியும். கப்பல் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இதிலே கவனம் செலுத்தவேண்டும். இன்னும் தேவையான நல்ல கப்பல்களை வாங்கி நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்கு முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்திற்கு முக்கியமானது சாலைப் போக்குவரத்து. நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே அந்த இலாகா இல்லையென்று சொன்னாலும் கூட சாலைப் போக்குவரத்திலே அவர்கள் அதிகமாகக் கவனம் செலுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்னும் பல இடங்களிலே சாலைகள் சரியாக இல்லை, இணைப்புச் சாலைகள் இல்லை, பல சாலைகள் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக ஆக்கப்படவேண்டும். இன்னும் பல குறைகள் இந்தத் துறையிலே இருந்தாலும்கூட, நேரம் இல்லாத காரணத்தினால் நான் சொல்ல முடியவில்லை, அவைகளைப்பற்றி எல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தினால் தமிழ்நாட்டு மக்கள் சிறந்த முறையிலே போக்குவரத்து வசதிகளையும், பேருந்து வசதிகளையும் பெறுவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கும், சென்னையிலிருந்து நாகர்கோவிலுக்கும் செல்கின்ற பஸ்கள் சிறந்த பஸ்களாக இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட சிறந்த பஸ்கள் மற்ற மாநிலங்களுக்கு வரவேண்டுமென்றால் குறைந்தது 10, 15 ஆண்டுகளாவது ஆகும். அப்படிப்பட்ட சிறந்த பஸ்களை கிராமப் புறங்களிலே விடுவதற்கும் அதன் மூலமாக கிராம மக்கள் வசதிகளைப் பெறுவதற்கும் ஏற்ற வகையிலே சாலை அமைப்பிலே அதிகமான கவனத்தைச்

செலுத்தவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றியைத் தெரிவித்து முடித்துக்கொள்கிறேன் வணக்கம்.

* திரு. துரை முருகன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களால் இந்த மாமன்றத்திலே வைக்கப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது நான் சார்ந்திருக்கின்ற திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலே என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இவைகள் மிகவும் முக்கியமான மானியக் கோரிக்கைகள் ஆகும்.

ஆளுகின்ற கட்சியாக வந்திருக்கிற ஒரு கட்சிக்கு முற்போக்கான திட்டங்கள் இருக்கின்றனவா இல்லையா என்று அளவிடுவதற்கு இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் உதவும் என்று கருதுகிறேன், அது எந்தக் கட்சியாக இருந்தாலும். முதலாவதாக, இந்த சர்க்கார் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையிலே விருப்பம் கொண்டதா இல்லையா என்பதை இந்த மானியக் கோரிக்கைகள்தான் தெளிவுபடுத்தும். இரண்டாவது, செல்வம் ஓரிடத்திலே குவிந்து சில பேர்கள் மட்டும் உரிமத்தின்மீது உரிமங்கள் பெற்று, பெர்மிட் மீது பெர்மிட்டுகள் பெற்று பெரிய பாளையக்காரர்களைப் போன்று மாவட்டந்தோறும் ஆதிக்கம் செலுத்துகிறார்களே, அந்த ஆதிக்கத்தை தவிடு பொடியாக்கி, எல்லா மக்களுக்கும் எல்லாமும் கிடைக்கிற வகையிலே ஒரு திட்டத்தை வகுப்பதற்கு, சமதர்ம வாழ்வைச் செயல்படுத்துவதற்கு அரசாங்கத்திலே கொள்கை இருக்கிறதா என்பதை சோதிப்பதற்கும் இந்த மானியக் கோரிக்கைகள்தான் உதவும். மூன்றாவது, மக்களுக்குத் தொண்டு செய்கிறபோது லாபநட்ட கணக்கை எதிர்பார்க்கக் கூடாது என்று ஒரு முறை அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இந்த மானியத்தைப்பற்றி இங்கே சொன்னார்கள். அப்படி லாபத்தை மட்டுமே பார்க்கவேண்டுமானால் சத்திரத்திற்கும் சர்க்காருக்கும் வித்தியாசம் இல்லாமல் போய்விடும் என்று சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலையிலே லாபத்தை எதிர்நோக்காமலே தொண்டு செய்கிற ஒரு தூய உள்ளம் இந்த அரசுக்கு இருக்கிறதா என்பதைப் பார்ப்பதற்கும் இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் தான் உதவிடுவதாக இருக்கும். அந்த அடிப்படையிலே பார்ப்போமானால் இந்த சர்க்காருக்கு நாட்டுடைமையாக்குகிற ஒரு திட்டம், ஒரு கொள்கை இருக்கிறதா என்பதை முதற்கண் எடுத்துப்பார்த்தால் என்னைப் பொறுத்தவரையிலே அது அதிகமாகத் தென்பட்டவில்லை என்பதை வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையிலேயே ஒரு திருப்புமுனையை ஏற்படுத்தியது, நாட்டுடைமையாக்குகிற கொள்கையை தீவிரமாக்கியது 1967-ல் அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றதற்குப் பிறகுதான். அதற்கு முன்னாலே 1947-லேயே அதற்கு ஒரு விதை ஊன்றப்பட்டது, அதற்குப் பிறகு 1959-ல் விரைவுப் பேருந்துகளை 250 மைல்களுக்கு மேலாக ஓடுகிறவைகளையெல்லாம் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்ற நிலைமையை துரிதப்படுத்தி அதை வேகப்படுத்தி நாட்டுக்கு நல்ல பயன் ஏற்படக்கூடிய முறையிலே அதற்கான திட்டத்தை தீட்டியது பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்திலேதான். முதல்வராக அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இருந்த காலத்திலே அதற்குக் கீழே போக்குவரத்துத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்று இருந்தவர் எங்களுடைய தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் ஆவார்கள். எனவே அறிஞர் அண்ணா அவர்களின் தலைமையிலே அவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்து அந்தத் துறையிலே பல்வேறு சீர்திருத்தங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார் என்பதை யாரும் மறுத்துவிட முடியாது, மறக்கவும் முடியாது. காரணம். 1967-ல் ஆட்சிக்கு வந்தபின் தான் 75 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கிற வழித்தடங்களிலே ஓடுகிற பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்குகிற திட்டத்தைக் கொண்டுவந்தது முன்னேற்றக் கழக அரசு. அதைப்போல் சென்னையிலிருந்து புறப்படுகிற, சென்னைக்கு வந்துசேருகிற வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கியதும் முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். அதைப்போலவே கன்னியாகுமரியிலிருந்து புறப்படுகின்ற, கன்னியாகுமரியைத் தொடுகின்ற அத்தனை பஸ்களையும் தேசியமயமாக்குகின்ற அந்த நற்காரியத்தைச் செய்ததும் முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். இந்த அறிக்கையிலே குறிப்பிட்டிருப்பதைப்போன்று 1971ஆம் ஆண்டு சென்னை, செங்கற்பட்டு ஆகிய மாவட்டங்களை ஒருங்கிணைத்து பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் கண்டதும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். 1971 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பிளீட் அன்ட் ஸ்டேட் கேரேஜஸ் அக்விஸிஷன் ஆக்ட் என்ற ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவந்த 50 பஸ்களுக்கு மேலே வைத்திருக்கிறவர்களிடமிருந்து அந்த பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்கியதும் மோட்டார் மன்னர்களை தவிடுபொடியாக்கியதும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். அதன் அடிப்படையிலேதான் மதுரையிலே சதர்ன் ரோட்வேஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திலிருந்து 346 பஸ்களை எடுத்தது திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான், பொள்ளாச்சியிலே ஏ.பி.டி. பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 110 பஸ்களை எடுத்தது திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான், கும்பகோணத்திலே சக்திவிலாஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 50 பஸ்களை எடுத்தது திராவிட முன்னேற்றக் கழக

அரசுதான். அதேபோல் ராமன் அன்ட் ராமன் கம்பெனி நிர்வாகத்திலேயிருந்து 180 பஸ்களை எடுத்தது முன்னேற்றக் கழக அரசு. அதேபோல ராமவிலாஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 65 பஸ்களை எடுத்தது முன்னேற்றக் கழக அரசு. இப்படி பஸ்களை எடுத்துவிட்ட பிறகு திக்குத் தெரியாத காட்டில் நிற்கின்ற பார்வதியைப்போலப் புலம்பாமல், அதை நாட்டுக்குப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்ற நிலைமைகளை உருவாக்குவதற்காகத்தான், சேரன், சோழன், பாண்டியன், அண்ணா, பெரியார், கட்டபொம்மன் ஆகிய பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கி, அந்தந்தப் பகுதியிலே உள்ள மக்களுக்குத் தொண்டு செய்வதற்கான திட்டங்களைத் தீட்டியதும் முன்னேற்றக் கழக அரசுதான். ஆனால் இதேபோன்ற இந்தத் திட்டங்களோடு இது முற்றுப்பெற்று விடக்கூடாது என்பதற்காக, மேலும் இவற்றை விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று சொல்லி, விடுதலை வெள்ளி விழா இந்த நாட்டிலே கொண்டாடப்பட்ட நேரத்தில் இந்த மாமன்றத்திலே அன்றைய முதலமைச்சராக இருந்த எங்களுடைய தலைவர் அவர்கள், கலைஞர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். இல்லார் இல்லை, இந்நாட்டில் கல்லார் இல்லை, நல்லவரை வீழ்த்திடும் வல்லார் இல்லை, எங்கும் புதுமை, எதிலும் புதுமை, அனைத்தும் பொதுவுடைமை என்று கூறி சயன்டிஃபிக் சோஷலிசத்திற்கான பாதையை அமைத்தது என்று சொல்லி, ஐந்தாண்டுக்குள்ளாக நாட்டிலுள்ள எல்லாப் பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமையாக்குவோம் என்ற புரட்சிகரமான திட்டத்தை அன்றையதினம் இந்த மாமன்றத்திலே அறிவித்தார்கள்.

(பிற்பகல் 1-10)

அதுமட்டுமல்ல, பேருந்துகளை மட்டுமல்ல, பேருந்துகளிலே பணியாற்றுகின்ற, அரசாங்கம் நடத்துகின்ற பொதுத் துறைகளில் பணியாற்றுகின்ற உழைப்பாளர்களும் பங்கு பெறுகிற வகையில் 24 பர்சன்ட் பங்கினை, அந்த முதலீட்டினை—முதலீட்டுப் பங்கினை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவது என்று தீர்மானிக்கிறோம் என்ற புரட்சிகரமான திட்டத்தையும் அன்று இதே அவையிலே அவர்கள் தெரிவித்தார்கள்.

அப்படி நீலகிரி மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற அனைத்து பஸ்களையும் நாட்டுடைமையாக்கிறபொழுது, அது முடிந்து வேறொரு மாவட்டத்திற்குள்ளே நுழைகிறபொழுதுதான், பஸ் முதலாளிகள் அன்றையதினம் வழக்கு மன்றத்திற்குப் போனார்கள். வழக்குமன்றத்திலே போய், இந்த இடத்திலே, ஹைகோர்ட்டிலே நமக்குச் சாதகமான நிலைமை ஏற்பட்ட பிறகு, சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே போய் இன்றைக்கு அந்த வழக்கு தொக்கி நிற்கிறது. கிட்டத்தட்ட 1973 ஆம் ஆண்டிலேயிருந்து இத்தனை ஆண்டுக்காலம் அது அங்கேயே

தொக்கி நிற்கிறது. இந்த அரசு ஆட்சிபீடம் ஏறி மூன்றாண்டுக் காலம் ஆகிறதே இந்த மூன்றாண்டுக் காலத்தில் இந்த அரசு அந்த வழக்கை நடத்துவதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுத்தது, என்ன முயற்சி எடுத்தது. அதற்காக எடுத்துக் கொண்ட நடவடிக்கைகள் என்ன ? ஏன் அதை கிடப்பிலே போட்டிருக்கிறீர்கள்?

நம்மைப்போலவே பக்கத்திலேயிருக்கின்ற மாநிலம் கர்நாடகம். அங்கே ஒரு சட்டம் கொண்டு வந்தார்கள். இங்கே 'தமிழ்நாடு' என்கிற இடத்தில் 'கர்நாடகம்' என்ற பெயரை மட்டும் எழுதினார்கள். மற்றது புல்ஸ்டாப், கமா எல்லாம் அப்படியேதான் இருக்கும். அப்படி ஒரு நாட்டுடைமையாக்குகிற திட்டத்தை கர்நாடக மாநிலத்திலே கொண்டுவந்தபொழுது, அதை எதிர்த்து பஸ் முதலாளிகளும், மற்றவர்களும் உச்சநீதிமன்றம் வரையிலே சென்றபொழுது, கர்நாடக அரசு தீவிரம் காட்டி, டெல்லிக்கு விரைந்து, அந்த வழக்கை முடித்து, தனக்குச் சாதகமாகக் கொண்டுவந்து, இன்றைக்குக் கொலு வீற்றிருக்கிறது.

நமக்குப் பின்னாலே சட்டத்தைப் போட்ட கர்நாடக அரசுக்கு இருக்கின்ற அந்தக் கனிவு, அந்தத் துணிவு உங்களுக்கு ஏன் இல்லை? எதற்காக நீங்கள் அப்படியே இருக்கட்டும் என்று இருக்கிறீர்கள்? அதிலே இருக்கிற மர்மம் என்ன? மாயம் என்ன? தந்திரம் என்ன? உங்களுக்கு இருக்கின்ற வேறு நிலைமைகள்தான் என்ன? நாங்கள் கேட்கிறோம். எங்களுடைய ஐயப்பாடுகளை எடுத்து உங்கள் முன்னால் வைக்கிறோம். எந்தவொரு வழக்கும் கோர்ட்டுக்குப் போகக் கூடாது. போனால் . . . .

THIRU A. VELLAICHAMY : Sir, on a point of information.

THIRU DURAI MURUGAN : Am I to wait for the point of order, Sir. All right.

திரு. ஆ. வெள்ளைச்சாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1973-லிருந்து 1976 வரை திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு தமிழகத்திலே இருந்தது. அப்பொழுது உச்ச நீதிமன்றத்திலே இருக்கின்ற அந்த வழக்கைப் பொறுத்து அந்த அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்தது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. துரை முருகன் : அதைத்தான் சொல்கிறேன். எங்களுடைய ஆட்சி, 74-க்குப் பிறகு ஒன்றரை ஆண்டுக் காலத்திலே கலைக்கப்பட்டு விட்டது. அந்த வழக்கு சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே இருக்கிற

பொழுது நீங்கள் என்ன நடவடிக்கை எடுத்தீர்கள் என்றுதான் நான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன். எங்களுடைய ஆட்சி அப்பொழுது உடனடியாகக் கலைக்கப்பட்டு விட்டது. அப்பொழுது நாங்கள் சுப்ரீம் கோர்ட்டிற்குப் போய் இருக்கிறோம். ஏன் என்றால், ஹைகோர்ட்டிலே எங்களுக்குப் பாதகமான நிலை உருவாகிவிட்டது: எனவே, சுப்ரீம் கோர்ட்டிற்குப் போனது நாங்கள். ஆகவே, அந்த நிலைமை இருக்கிறது.

நான் ஒன்று கேட்கிறேன். சர்க்காரிடத்திலேயிருந்து நான் தெரிந்து கொள்ள விழைவதெல்லாம், ஏதாவது ஒரு வழக்கு நீதிமன்றத்திற்குப் போனால் அதை அப்படியே கிடப்பிலே போட்டு விடுவதா?

பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967 தேர்தல் அறிக்கையிலே சொன்னார்கள், குதிரைப் பந்தயத்தை ஒழிப்போம் என்று. குதிரைப் பந்தயத்தை நாங்கள் ஒழித்தோம். உடனே கோர்ட்டிற்குப் போனார்கள். அது என்ன வாயிற்று? மறந்தே போய் விட்டார்கள் நாட்டிலே. நீங்கள் என்ன செய்கிறீர்கள் ? எது ஒன்றும் கோர்ட்டுக்குப் போனால், அப்பா, ஆளை விடு என்கிறீர்களா? அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்தது உண்டா?

இன்னும்கூட நான் ஒன்றைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன், இதிலே பத்து பஸ்களுக்கு மேலே இருப்பதையெல்லாம் எடுத்து விடுவோம் என்று ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தோம். அதற்கும் என்ன செய்தார்கள்? கோர்ட்டுக்குப் போனார்கள். கோர்ட்டிலே என்ன நிலைமை? அதற்குப் பிறகு சாதகமான நிலைமை இல்லை; பாதகமான நிலைமை ஏற்பட்டு விட்டது. பாதகமான நிலைமை ஏற்பட்டதற்குப் பிறகு, கிட்டத்தட்ட இரண்டாண்டுக் காலம் ஆகிறது. 7—7—1978 தீர்ப்பு வந்து விட்டது. இப்பொழுது 1980 நடக்கிறது, ஏழாவது மாதம் நடக்கிறது. இரண்டாண்டுக் காலம் ஆகியிருக்கிறது. ஜனாதிபதி ஆட்சியிலே 3 பஸ்கள்தான் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொன்னார்கள். நீங்கள் என்ன செய்தீர்கள்? 5 ஆக்கிக்கொள்ளலாம் என்று அதற்கு ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள். 5 ஆக்கியிருக்கிறீர்கள். ஜனாதிபதி ஆட்சியே 3 ஆக்குகிறது. மக்களாலே தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு வந்திருக்கிற நீங்கள், அண்ணாவின் வாரிசு என்று வாயாரச் சொல்கிற நீங்கள் ஏன் அதை 5 ஆக்குகிறீர்கள்? அதிலே இருக்கிற மர்மம் என்ன? மாயம என்ன? கேட்க மாட்டோமா? ஆகையினாலே, அதற்கு என்ன விடை என்பதையும் நீங்கள் தெரிவிக்க வேண்டுமென நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றைக்கூட அவர்கள் சொன்னார்கள். நாங்கள் புரட்சிகரமான திட்டத்தை உருவாக்கியிருக்கிறோம் என்பதற்குச் சில புள்ளிவிவரங்களை இங்கே கொடுத்திருக்கிறார்கள். 1967 ஆம் ஆண்டிலிருந்து, பொதுத்துறைப் பேருந்துகள், மாநிலத்தில் உள்ள மொத்தப் பேருந்துகள், பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்குதலின் சதவீதம் என்ற புள்ளிவிவரத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 1975-76 ஆம் ஆண்டோடு எங்கள் ஆட்சி முடிகிறது. 1976-77-ல் ஜனாதிபதியினுடைய ஆட்சி. 1977-78-லேயிருந்து நீங்கள் ஆளுகிறீர்கள். 1977-78லே, நீங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தபொழுது, பொதுத்துறையிலே இருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 5,118. எத்தனை விழுக்காடு? 53 சதவிகிதம். 1978-79-ல், 5,482 பேருந்துகள் இருந்திருக்கின்றன, பொதுத் துறையில். அதாவது 53.6 சதவிகிதம். 1979-80-ல் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 6,402, அதாவது 56 சதவிகிதம். 1977-78-ல் 5,118 ஆக இருந்த பேருந்துகள், 1979-80-ல் 6,402 ஆக மாறி இருக்கிறது. இடையிலே 1,284 பேருந்துகள் அதிகமாகி இருக்கின்றன. இந்த 1,284 பேருந்துகளை எந்த எந்த வழித்தடங்களை அரசுடைமையாக்கி நீங்கள் எடுத்தீர்கள்? எப்படி இந்த 1,284 பேருந்துகள் கிடைத்திருக்கின்றன கணக்கிலே. இந்தப் பேருந்துகள் எப்படி அதிகமாயிற்று என்று கேட்டால், பின்னாலே சொல்கிறார்கள், ‘1979-80 ஆம் ஆண்டின்போது இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 26 கோடி செலவில் 1,321 புதிய பேருந்துகளைச் சாலையில் விட்டன’ என்று. புதியதாக விட்ட பஸ்களையும், பொதுத் துறை பேருந்துகளாக மாற்றி, அதிலேயிருந்த கணக்கைக் கூட்டி, நாங்கள் பேருந்துகளை அதிகமாக நாட்டுடமையாக்கியிருக்கிறோம் என்று பர்சன்டேஜைக் கூட்டியிருப்பதைப்போல், போலிக் கணக்கைக் காட்டியிருக்கிறீர்களே தவிர, அது கவைக்கு உதவாத கணக்கு என்று தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, கலைஞருடைய ஆட்சிக் காலத்திலே, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் நட்டத்திலே போய்க்கொண்டிருந்தன என்று கணக்கைப் படித்துக் காண்பித்தார்கள். அவர்களுக்கு ஒன்று தெரிவித்துக்கொள்வேன், பொதுவாகவே, ஒரு நிர்வாகத்தை எடுத்து நடத்துகிறபொழுது, சில நேரங்களில், கொஞ்ச நாட்கள், கொஞ்சம் நட்டத்திலேதான் போகும். அதற்குப் பிறகு தான் அவ கொஞ்ச கொஞ்சமாக பிக் அப் ஆகிவரும். இப்பொழுது அவை இலாபத்திலே நடக்கின்றன. இன்றைக்கு எல்லா ஊர்களிலும் பஸ்களை விடுகி றீர்களே, நீங்களே என்ன சொல்கிறீர்கள் ? ‘ இப் புதிய வழித்தடங்களால் கழகங்களுக்கு வருவாய் இழப்பு ஏற்பட்டாலும் கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பேருந்து வசதி செய்தல் வேண்டுமென்ற சமுதாய நலக் குறிக்கோளுடன்

தொடர்ந்து அவ்வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன ' என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். ஆக, இப்பொழுது எல்லா ஊர்களிலும் புதிய பஸ்கள் விடுவதால் நட்டம் வருகிறது என்று நீங்களே ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். ஆனால், பின்னாலே லாபம் வராதா? நிச்சயமாக வரும். ஒரு தொழிலை ஆரம்பிக்கிறபொழுது நிச்சயமாக நட்டம் ஏற்படும். ஆனால், நட்டத்தைத் தொடர்ந்து எதிர்பார்க்காமல் காரியங்களைச் செய்யவேண்டும். லாபம் வருகிறது. ஆகவே, முதலிலே திட்டத்தை ஆரம்பித்து, கழகங்கள் அமைத்து, அதற்கு வேண்டிய சட்டதிட்டங்கள் அமைத்து, நாட்டுடைமைத் திட்டத்தை அமுலாக்கியதற்குப் பிறகு, இன்றைக்கு லாபம் வருகிறபொழுது, லாபம் வருகிறது என்று பேசுகின்றீர்கள்.

(பிற்பகல் 1-20)

இன்னொன்றையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (குறுக்கீடு) நான் பேசுகிறவனா அல்லது படிக்கிறவனா என்பதை உங்களுக்குப் பின்னாலே உட்கார்ந்து இருக்கிற மதிப்பிற்குரிய நண்பர் விஸ்வநாதனைக் கேட்டுப் பாருங்கள். நான் பல்கலைக்கழகத்துப் பேச்சாளன். உங்களைப்போல பாடம் கேட்டு வந்தவன் அல்ல.

This is a silly matter. I say, I take it easy.

இந்த 3 பஸ்களை 5 பஸ்களாக உயர்த்தியிருப்பதில் இந்த சர்க்கார் இதிலே ஏதோ தில்லுமுல்லுகளை நடத்தி இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னொன்று. இந்த கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் ஒன்றை அமைத்தோம். அதனுடைய நிலை என்ன? அரசாங்கத்தினுடைய சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன், காபோர்டு மற்றும் உள்ள பல்வேறு துறைகள் குட்ஸை இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டு கார்ப்பரேஷன் மூலம் அனுப்பினால் லாபம் வரும். அதற்காக 1975ஆம் ஆண்டு ஒரு ஜி.ஓ போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இதன் மூலம் அனுப்புவது கிடையாது. பிரைவேட் லாரிக்காரர்களிடத்திலே அந்த கான்ட்ராக்டை விட்டிருக்கிறார்கள். சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன் மற்றும் இருக்கின்ற அரசாங்க இலாகாக்கள் அதன் மூலம் அனுப்பாததன் விளைவாகத் தான் இது இப்போது நஷ்டத்தில் போய்விட்டது. ஏன் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற முடியவில்லை என்பதைக் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த மாமன்றத்தில் ஒன்றை தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். இங்கேகூட நண்பர் வின்சண்ட் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஏதோ பஸ் முதலாளிகளுக்கு டாக்சை உயர்த்திக் கொடுத்த காரணத்தினால் 11 கோடி ரூபாய் லாபம் வந்து விட்டது என்ற கணக்கை ஒரு பூதாகரமாக ஆக்கிச் சொன்னார்கள்.

திரு. மி. வின்சென்ட் : துணை தலைவர் அவர்களே, நான் சொன்னதை அவர்கள் தவறாகப் புரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். நான் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியதைப் பற்றித்தான் சொன்னேன்.

திரு. துரை முருகன் : நன்றி. ஆனால் ஒன்றை நீங்கள் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். அதை தலைப்புச் செய்தியாகப் போடலாமே தவிர, வேறு ஒன்றுக்கும் உதவாது. இங்கே கிட்டத்தட்ட 6,000 பஸ் முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள். தமிழ்நாட்டிலேதான் அதிகமாக சீட்டுக்கு வரியை உயர்த்தியிருக்கிறது. தமிழ்நாடு அரசாங்கம் அதிகமாக உயர்த்தியிருக்கிறது. அதனால் பஸ் முதலாளிகள், நீங்கள் அதிகமாக உயர்த்திவிட்டீர்கள் ; எனவே நாங்களும் ½ பைசா 1 பைசா கட்டணத்தை உயர்த்திக்கொள்வதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று அந்த பஸ் முதலாளிகள் ஒரு சர்க்காரை அணுகுவதில் தவறு இல்லை. எங்கள் காலத்திலேயும் அணுகினார்கள். உங்கள் காலத்திலேயும் அணுகினார்கள். இப்போதும் அணுகி இருக்கிறார்கள். எனக்குப் பின்னாலே நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிறபோது, அவர்கள் பஸ்சுக்கும் கட்டணத்தை உயர்த்தப்போகிறார்கள். தனியார்களுக்கும் கட்டணத்தை உயர்த்த அனுமதி வழங்கப் போவதாக நான் அறிகிறேன். ஒன்றை நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நாட்டில் பஸ்ஸை நடத்துகின்ற முதலாளிகள் ஒரு சர்க்காரை அணுகுவதில் என்ன தவறு? அப்படி 11 கோடி ரூபாய் லாபம் என்றால் அவைகள் தனியாக ஒரே ஒருவருக்கு அவ்வளவும் போகின்றதா? கிட்டத்தட்ட 6,000 பஸ் முதலாளிகளுக்கு அவரவர்களுடைய நிலைமைக்கேற்ப அவைகள் போய்ச் சேரும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அப்படிப் பார்த்தால் 1 பஸ் ஒன்றுக்கு மாதம் 1,600 ரூபாய்தான் கிடைக்கும். இதில் என்ன மர்மம் இருக்கிறது. நாங்கள் திறந்த புத்தகம்.

இன்னொன்றையும் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். அந்த கன்சர்ன்டு மினிஸ்டரைக் கேட்காமலேயே நேராக சீப் மினிஸ்டர் கையெழுத்துப் போட்டார். ஏதோ இவர்தான் பக்கத்திலே இருந்து பார்த்தது போல அவர் சொன்னார். பொது விசாரணையில் அவர் கூறுவதாகச் சொன்னார். நான் இப்போது தெரிவித்துக்கொள்வதெல்லாம், ஒரு அமைச்சர் கையெழுத்திடுகிறபோது—

நான் அமைச்சராக இல்லை, ஆனால் எப்படி இருப்பார்கள் என்று தெரியும்—சீப் மினிஸ்டர் என்ன செய்வார்? "குறிப்பிட்ட அமைச்சரோடு, சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சரோடு பேசப்பட்டது. எனவே ஒப்புதல் அளிக்கிறேன்" என்று முதலமைச்சர் கையெழுத்துப் போடுவார். இந்த பைலிலேகூட "போக்குவரத்து அமைச்சரோடு பேசப்பட்டது, ஒப்புதல் அளிக்கிறேன்" என்றுதான் அன்று நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் கையெழுத்திட்டிருக்கிறார்கள். இது எப்படி தவறு என்று சொல்ல முடியும் (குறுக்கீடு) நான் சொல்லுகிறேன், ஒரு அமைச்சரோடு கலந்து பேசி இருக்கலாம், தொலைபேசியிலேகூட கேட்டிருக்கலாம். இங்கேகூட பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களுடைய நலனை, அவர்களுடைய வாழ்க்கையைக் குலைக்கின்ற ஒரு சதித் திட்டமாக இந்த 9,000 ரூபாய் வருமான உச்சவரம்பை கொண்டு வருகிற வகையில், ஒரு சட்டத்தை அ.தி.மு.க. அரசு கொண்டு வந்தது. அன்றைக்கு பிற்படுத்தப்பட்ட துறை அமைச்சராக இருந்தவர் யார்? மாண்புமிகு எட்மண்ட் அவர்கள் கையெழுத்தை வாங்கிக்கொண்டா நீங்கள் செய்தீர்கள். இல்லை முதலமைச்சரே நேரடியாகக் கையெழுத்துப் போட்டிருக்கிறார். எட்மண்ட் சொன்னார் எனக்குத் தெரியவே தெரியாது என்று. அது என்னைக் கேட்காமலேயே வந்திருக்கிறது என்று சொன்னார். ஆகவே ஒரு கேபினட்டில் இருக்கக்கூடியவர்கள் கலந்து பேசி ஒரு முடிவு எடுத்துச் சொல்கிறார்கள். எனவே இதில் மர்மம் என்ன, மாயம் என்ன என்று கேட்பது ஏதோ ஒரு பெரிய விபரீதம் நடந்ததுபோல சுட்டிக் காட்டுவது, இந்தப் பேரவைக்கு அழகல்ல என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நான்கூட இப்படிச் சொல்வேன். அன்றைக்கு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த துணை அமைச்சராக இருந்த ஒருவர் இப்படிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்கு பரிந்து பேசுவதற்காக டெலிபோன் சார்ஜ் மட்டும் கிட்டத்தட்ட 11 ஆயிரம் அல்லது 12 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு அவர் உபயோகப்படுத்தி இருக்கிறார், அதற்கு கணக்கு இருக்கிறது, ஆகவே தனிப்பட்ட ஒருவர், துணை அமைச்சர் கூட அல்ல, பார்லிமென்ட் செக்ரட்டரியாக இருக்கிற ஒருவர் 11,000 ரூபாய்க்கு டெலிபோனைப் பயன்படுத்தி இருக்கிறார், டிரங் கால் போட்டு இருக்கிறார், அரசாங்கப் பணத்தை நட்டப்படுத்தி இருக்கிறார் என்பதை பகிரங்கமாக நான் குற்றம் சாட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. மி. வின்சென்ட்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில், பார்லிமென்டரி செக்ரட்டரி என்று நான் ஒருவன்தான் இருந்தேன். மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் அவர்கள் சொல்லியிருப்பது நேரடியான குற்றச்சாட்டாக அமைந்து இருக்கிறது. முதன்முதலில் நான்

தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புவது, எனக்கு எவ்வளவு கால்கள் போடவேண்டும் என்கிற சீலிங் கொடுக்கப்படவில்லை, எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் நான் போன் கால் போட்டுக் கொள்ளலாம். அடுத்து, நான் போட்ட அத்தனை கால்களும் அதிகாரிகளுக்குப் போடப்பட்டவை அல்ல, வேறு காரியத்திற்காக போடப்பட்டன என்று சொன்னால் குற்றச்சாட்டு சொல்லலாம். அப்படியே இருந்தாலும் நான் 11,000 ரூபாய் அளவிற்கு கால் போடவில்லை. அப்படி போட்டு இருந்தால் நிரூபியுங்கள் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

திரு. அ. ரகுமான்கான்: எதற்காகப் போட்டீர்கள்?

திரு. மி. வின்சென்ட் : அதையெல்லாம் நான் சொல்லவேண்டாம். இவர் யார் என்னைக் கேட்க? 11,000 ரூபாய்க்கு நான் கால் போடவில்லை என்பதை இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேல் சபையில் இதே குற்றச்சாட்டு வைக்கப்பட்டது. அப்போது அசெம்பிளி டிஸ்ஸால்ட் செய்யப்பட்டு இருந்த நேரம் என்பதால் எனக்கு பதில் சொல்ல வாய்ப்பு இல்லை. இருந்தபோதிலும் அந்தக் குற்றச்சாட்டுக்கு பதில் கொடுக்க வேண்டும் என்று அன்று பொறுப்புள்ள ஒருவர் மூலமாக அப்போதே பதில் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அப்போதே நான் 11,000 ரூபாய்க்கு கால் போடவில்லை என்பதை மறுத்து இருக்கிறேன். வேண்டுமானால், அந்த இலாகாவிற்கு எழுதிக் கேளுங்கள், நான் 11,000 ரூபாய்க்கு கால் போட்டிருக்கிறேனா இல்லையா என்று? போடவில்லையென்றால் சம்பந்தப்பட்ட உறுப்பினர் என்னிடத்தில் மன்னிப்புக் கேட்பாரா என்பதை இந்த மன்றத்தில் கேட்க விரும்புகிறேன். அப்படி போட்டு இருந்தால், நான் பகிரங்கமாக மன்னிப்புக் கேட்கிறேன் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. துரை முருகன் : கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ஒரு டி.பி.யில் ஒரு துணை அமைச்சர் டிரங்கால் போட்ட சார்ஜ் 11,000—12,000 அளவிற்குப் போய் இருக்கிறது என்று சொன்னேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் என்று சொன்னேனே தவிர, திரு. வின்சென்ட் என்று சொல்லவில்லை. உடனே அவர் எழுந்து எங்கப்பன் குதிருக்குள் இல்லை என்று 'கன்பஷன்' ஸ்டேட்மென்ட் கொடுத்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நான் இன்னும் சொல்கிறேன். (குறுக்கீடு) அவர்களாகவே இங்கே கன்பஷன் ஸ்டேட்மென்ட் கொடுத்து இருகிறார்கள். அதற்கு நன்றி. அதை நிரூபிப்பீர்களா என்று கேட்டார்கள். நிரூபிப்பதற்குத்தான் இந்த மன்றத்தில் நான் அதைப் பேசி இருக்கிறேன். பொது விசாரணை வைத்தால் ஆதாரங்கள் அள்ளி வீசப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பொது

திரு. துரை முருகன்: நான் பழையதை சொல்லவில்லை. புதியதை, இந்த அறிக்கையிலே இருப்பதைச் சொல்கிறேன். இந்த அறிக்கையிலே இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கப்பட்டது பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். "எம்.வி. தமிழ் அண்ணா கப்பல் ரூ. 1.11 கோடி விலைக்கு ஜப்பான் கப்பல் போக்கு வரத்துக் கம்பெனியிடமிருந்து வாங்கப்பட்டது. இக்கப்பலுக்கு வழங்கப் பட்ட சான்றிதழ் கால அளவு 1979 ஆம் ஆண்டில் முடிவடைந்துவிட்டதாலும், மேற்கொண்டும் இதைப் பயன்படுத்துவதற்காகப் பழுதுபார்ப்பது சிக்கன மற்றதாக இருந்ததாலும் இதைப் பயன்படுத்த இயலாதென்று ஒதுக்கிவிட முடிவு செய்யப்பட்டது. அதன்படி இக்கப்பல் 1979 ஆம் ஆண்டு டிசம்பரில் 32.53 இலட்சம் ரூபாய்க்கு விற்பனை செய்யப்பட்டது" என்று அறிக்கையில் இருக்கிறது. ஆக, அந்தக் கப்பல் வாங்கப்பட்டது 111 இலட்சம் ரூபாய்க்கு, விற்கப்பட்டது 32 இலட்சம் ரூபாய்க்கு. கிட்டத்தட்ட 79 இலட்சம் ரூபாய் குறைத்து அந்தக் கப்பலை விற்றிருக்கிறீர்கள். விற்கும்போது யாரையாவது கேட்டீர்களா? ஏதாவது எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி அமைக்கப்பட்டு, அந்த கமிட்டியி னருடைய ஆலோசனையைக் கேட்டீர்களா? டெண்டர் கால் ஃபார் செய் தீர்களா? எத்தனை பேர் டெண்டர் கேட்டார்கள்? 79 இலட்சம் ரூபாய் இழப்புக்கு விற்றீர்களே? இந்த விவரங்களை எல்லாம் இந்தக் குறிப்பில் ஏன் கொடுக்கவில்லை? 'மொட்டைதாதன் குட்டையிலே விழுந்தமாதிரி' அறிக்கை இருக்கிறது. ஏன் 79 இலட்சம் ரூபாய் இழப்புக்கு விற்க வேண்டி வந்தது என்பதற்கு நான்கு வரி இதிலே சொல்லியிருக்கலாமே. அப்படித் தெரிவிக்காததற்கு இதில் இருக்கிற மர்மம் என்ன? மாயம் என்ன? என்பதை நான் அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மேலும் மூன்று கப்பல் களை வாங்குவதற்கு அரசு அனுமதித்துள்ளது. கழகம், தகுதியான கப்பல் களை வாங்குவதற்காக இருமுறை ஒப்பந்தங்களைச் செய்து கொண்டது. ஆனால், கப்பல்களை விற்பனை செய்ய முன்வந்தவர்கள் தாங்கள் முன்னர் கொடுத்த உறுதிமொழியைக் காப்பாற்றததால் இவ்வொப்பந்தங்கள் நிறை வேறவில்லை என்று குறிப்பில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே நான் கேட்க விரும்புவது, கொடுத்த உறுதிமொழியைக் காப்பாற்றவில்லை என்றால் என்ன உறுதிமொழி தந்தார்கள்? ஏன் காப்பாற்றவில்லை? கொடுத்த உறுதி மொழியைக் காப்பாற்றாதவர்கள் என்றால் அது பல்கேரியாவைச் சேர்ந்த நிறுவனமா அல்லது வேறு இடத்தைச் சேர்ந்த நிறுவனமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நேரம் இல்லை. முடித்துக் கொள் ளுங்கள்.

திரு. துரை முருகன்: உங்களுடைய உத்தரவுக்கு நான் எப்போதும் கட்டுப்பட்டவன். இன்னும் ஒரு நிமிடத்தில் முடித்து விடுகிறேன்.

பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்த காலத்தில் எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி போட்டு, அவர்களுடைய ஆலோசனைகளைப் பெற்று, அந்த ஆலோசனையின்படி சமயநல்லூர் அனல்மின்சார நிலையம் விற்கப் பட்டது. அந்தக் கமிட்டியின் ஆலோசனையின் பேரில் விற்றதையே ஊழல் என்று சொன்னீர்களே! இப்போது 79 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்திற்கு யாருடைய ஆலோசனையும் கேட்காமல், எந்தக் கமிட்டியும் அமைக்கப் படாமல், ஆலோசனை கேட்கப்படாமல் விற்றிருக்கிறீர்களே! இதில் இருக்கிற மர்மம் என்ன? இந்த இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் சர்க்கார் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. (மணியடிக்கப்பட்டது) கலைஞர் ஆட்சிக் காலத்தில் வெற்று வேட்டாக இருந்தது என்று முன்னால் பேசிய உறுப்பினர் சொன்னார். எங்கள் குறி தப்பி இருக்கலாம்; ஆனால் நாங்கள் தோட்டா இல்லாத துப்பாக்கி அல்ல என்பதைத் தெரிவித்து, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவரவர்களே, இங்கே ஏறத்தாழ 21 மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரை ஏறத்தாழ 11,552 பேருந்துகள் இன்றைய தினம் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதிலே 6,459 பேருந்துகள் அரசுடைமை யாக்கப்பட்டவையாக இருக்கின்றன. நம்முடைய சென்னை மாநகரத்திலே 1,675 பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதிலே விரைவுப் பேருந்துகள் 378 போக ஏறத்தாழ 4,406 பேருந்துகள் புற நகரங்களிலும் கிராமங்களிலும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. எனவே இந்த அரசு வந்த பிறகுதான் கிராமப் புறங்களிலே அதிகமான வண்டிகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சியிலே இருக்கின்ற உறுப்பினர்கள்—இப்போது பல கருத்துக்களைப் பேசினாலும்கூட—ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நான் நம்பு கிறேன்.

கடந்த இரண்டரை ஆண்டுக் காலத்தில் ஏறத்தாழ 1,264 புதிய வழித் தடங்களில் இந்த அரசு பேருந்துகளை விட்டிருக்கின்றது. அதேபோன்று ஏறத்தாழ 2,091 புதிய வண்டிகளைப் போட்டிருக்கின்றது—மோசமான நிலை யிலே இருந்த வண்டிகளை மாற்றி புதிய வண்டிகளைப் போட்டிருக்கின்றது.

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1980 ஜூலை 23

அப்படி இதனால் பயனடைந்த கிராமங்கள் ஏறத்தாழ 2,894. இந்த 2,894 கிராமங்கள் போக இதற்கு முன்னாலே பயனடைந்த மொத்த ஊராட்சிகள் ஏறத்தாழ 8,034. தமிழகத்திலே மொத்தம் இருக்கின்ற ஊராட்சிகள் 12,539. இதிலே மீதம் உள்ள ஊராட்சிகளின் எண்ணிக்கை 4,205. இப்போது அதிகமான வண்டிகளை இந்த கிராம ஊராட்சிகளுக்கு விடவேண்டும் என்ற திட்டத்தை இந்த அரசு கொண்டுவந்து இருக்கிறது. இதிலே பெரும்பாலான கிராம ஊராட்சிகளுக்கு போதிய சாலை வசதி இல்லை. எனவே அதற்காகவும் இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் ஏறத்தாழ 1,300 புதிய வழித்தடங்களை ஏற்படுத்துவதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது.

இங்கே பேசுகின்றபோது மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம், பழைய வண்டிகளாக இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட பேருந்துகளை எல்லாம் மாற்றுவதற்காக ஏறத்தாழ 500 பேருந்துகளை நாம் வாங்க இருக்கிறோம். அப்படி அங்கே இருக்கின்ற பழைய வண்டிகள் முழுவதையும் விற்றுவிட வேண்டுமா அல்லது பஸ்களே இல்லாத கிராமங்களுக்கு அதை தற்காலிகமாகப் பயன்படுத்த முடியுமா என்பதைப் பற்றி எல்லாம் இந்த அரசு தீவிரமாக பரிசீலனை செய்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கின்றது.

அடுத்து, சென்னை நகரிலே போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக இருக்கின்றது என்று பல்வேறு உறுப்பினர்கள் சொல்லி இருக்கிறார்கள். நாம் அதை அனுபவபூர்வமாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். எனவே அதைத் தீர்க்கின்ற வகையிலே ஏறத்தாழ 555 புதிய பேருந்துகளை நாம் உலக வங்கியினுடைய உதவியோடு வாங்க இருக்கிறோம். இந்த ஆண்டு துவங்கி மூன்று ஆண்டுகளுக்குள் அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற முடியும். அதை நிறைவேற்றுகின்றபோது நிச்சயமாக சென்னை நகரத்திலே ஒரு நல்ல முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்த முடியும் என்ற நம்பிக்கை எங்களுக்கு இருக்கின்றது.

அடுத்து, இங்கே பேசியவர்களானாலும் சரி, வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்திருந்தவர்களானாலும் சரி பெரும்பாலோர் தங்களுடைய பகுதிக்கு பேருந்துகள் வேண்டும் என்பது பற்றிச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு நிறைய கிராமங்களுக்கு பேருந்துகளை விட்டிருக்கின்றது. பல கிராமங்களுக்கு கூடுதலாக பேருந்துகள் விட வேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். இந்த அரசினுடைய நோக்கம் என்னவென்றால் பஸ்ஸே

1980 ஜூலை 23] [திரு. சு. முத்துசாமி]

இல்லாத கிராமத்திற்கு முதலிலே கொடுத்துவிட்டு அதற்குப் பிறகு பஸ்கள் இருக்கின்ற இடங்களுக்கு கூடுதலாக விடுவதற்குரிய நடவடிக்கையை எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, நாட்டுடமை பற்றிச் சொன்னார்கள். ஏறத்தாழ இப்போது 56 சத விதம் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு துரை முருகன் அவர்கள் பேசுகின்றபோது புதியதாக எதையும் நாட்டுடைமையாக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். ஆனால் புதியதாக வழித்தடங்களை ஏற்படுத்துகின்றபோது அவை தனியாருக்குக் கொடுக்கப்படவில்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். எனவே நீதிமன்றத்திலே இதற்கு ஒரு விளக்கம் கிடைத்த உடனே நிச்சயமாக துரிதமான நடவடிக்கையை இந்த அரசு எடுக்கும் என்பதையும் அதிலே எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் தயங்காது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மூன்றாண்டுக் காலத்திலே அந்த வழக்குகள் குறித்து என்ன செய்தார்கள் என்று கேட்டார்கள். இந்த வழக்கு ஆரம்பித்து அவர்களும் மூன்றாண்டுகள் இருந்திருக்கிறார்கள், அப்போது அவர்கள் எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை.

(பிற்பகல் 1-40)

இருந்தாலும் கூட இந்த அரசினுடைய நோக்கம் படிப்படியாக பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்குவதுதான் என்பதை இங்கே தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்ள முடியும்.

அதே நேரத்தில் இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராஜாராம் ரெட்டியார் அவர்களும், சாகுல் ஹமீது அவர்களும் தனியார் துறையை ஊக்குவிக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இராஜாராம் ரெட்டியார் அவர்கள் சார்ந்திருக்கிற கட்சியைச் சார்ந்த அன்பிற்குரிய உறுப்பினர் திரு. சுந்தரராஜன் அவர்கள் சொல்கிற நேரத்தில் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குவதைத் தீவிரப்படுத்த வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். எனவே தயவுசெய்து உங்களுக்குள்ளேயே எப்படி நீங்கள் முடிவு எடுக்கிறீர்கள் என்பதையும் சொல்லவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன் . . .

திரு. நா. சுந்தரராஜ்: தலைவர் அவர்களே, எங்களுடைய கட்சியின் கொள்கைப்படி தேசியமயமாக்குவதை நிச்சயமாக நாங்கள் எதிர்க்கவில்லை. ஆதரிக்கிறோம். ஆனால் அதே நேரத்தில் பல இடங்களில் அரசு பேருந்துகளை

கேட்டாலும், அதைக் கொடுப்பதற்கு பதிலாக தனியார் பேருந்துகளை கொடுத்து வருகிறீர்கள். எங்களைப் பொறுத்தவரையில் தனியாரும், அரசும் இந்தப் பொதுத் துறையிலே ஈடுபடுவதிலே எந்தவிதமான வேறுபாடும் இல்லை. ஆனால் அதே நேரத்தில் . . . (கூச்சல், குழப்பம்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சரி, நீங்கள் பொதுத் துறையை ஆதரிக்கிறீர்கள், இராஜாராம் ரெட்டியார் அவர்கள் தனியார் துறையை ஆதரிக்கிறார். அதனால் இரண்டையும் ஆதரிக்கிறீர்கள் என்று எடுத்துக் கொள்வோம். மாண்புமிகு அமைச்சர் தொடர்ந்து பேசட்டும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சுந்தராராஜன் அவர்கள் கொடுத்த விளக்கத்திற்கு நன்றியைக் கூறிக் கொள்கிறேன். ஆனாலும் இந்த அரசாங்கம் படிப்படியாக போக்குவரத்துத் துறையை நாட்டுடமையாக்கும் என்பதை தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் மாண்புமிகு சுந்தரராஜன் அவர்கள் பேசுகிறபோது எடுத்துச் சொன்ன காரணத்தினால் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதாவது, ஆட்டோ, டாக்சி போன்றவைகளின் மீட்டர்கள் சரியாக இல்லை என்று சொன்னார்கள். அனுபவ பூர்வமாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள், அதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். அதற்கான கடுமையான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் தயாராக இருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். பேசும் போது சொன்னார்கள், பத்து ரூபாய் கேட்டு கடைசியில் 8 ரூபாய்க்கு வந்தார்கள் என்று. நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். ஆனால் இப்படி பொறுப்புள்ள மாண்புமிகு உறுப்பினர்களே அது எந்தத் தேதியில் எந்த வண்டி என்று சொல்லியிருந்தால் நடவடிக்கை எடுக்க வசதியாக இருக்கும். அப்படி உதவிகரமாக இருக்கவேண்டும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்களைப் போன்றவர்கள் என்று நான் விரும்புகிறேன். யாருக்கோ நடைபெறுகிறது, எங்களுக்குப் பொறுப்பு இல்லை என்று சொல்லிவிட்டால் இந்த அரசாங்கமோ அல்லது அரசாங்க அதிகாரிகளோ நேரிடையாக ஒவ்வொன்றையும் பார்க்க முடியாது என்பதை அனுபவ பூர்வமாக இங்கே நான் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மேலும் சென்னையில் நெருக்கடி அதிகமாக இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். கூடுதல் பேருந்துகளை விடுவதாக நான் அதற்கு பதில் சொல்லியிருக்கிறேன். இன்னும் தொழிலாளர்களுடைய நலனைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அதைப் பற்றிச் சொல்கிற நேரத்தில், இந்த அரசாங்கம் இதற்கு முன்பிருந்தே

தொழிலாளர்களுடைய நலனைப் பற்றி தீவிரமாகச் சிந்தித்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறது. போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கான சட்டத்தில் கூறப்பட்டுள்ள சலுகைகளை இந்த அரசு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அது மட்டும் அல்ல, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப் போன்றும் இந்த அரசாங்கம் ஏற்கெனவே பரிசீலனை செய்துக் கொண்டிருக்கிறது. பொதுவான பணி நிலையம் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதையும் திண்ணமாகப் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இங்கே பேசுகிறபோது, துறைமுகங்களைப் பற்றியும் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். சிலர் அதன் மீது பேசியிருக்கிறார்கள். கடலூர், நாகப்பட்டினம் ஆகிய துறைமுகங்களைப் பொறுத்த வரையில், இந்தத் துறைமுகங்களில் அதிகமாகக் கப்பல்களை அனுப்ப வேண்டும் என்று மத்திய அரசாங்கத்தை கேட்டுக் கொண்டதன் பேரில் இப்பொழுது உரக் கப்பல்களை அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அதன் மூலம் 1979-80ஆம் ஆண்டில் 25,000 டன்கள் ஏற்றி, இறக்கிய அந்த சரக்குகள் இன்றையதினம், 1980-81 ஆம் ஆண்டில் 29,300 டன்களாக உயர்த்தப் பட்டிருக்கிறது என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதுபோன்று இன்னும் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்து, பல்வேறு முன்னேற்றத் திட்டங்களை இதில் செய்ய வேண்டும் என்பதை இந்த அரசாங்கம் தீவிரமாகச் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறது. நடவடிக்கை எடுக்கும் இங்கே சில குற்றச்சாட்டுகளையும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்ன அனைத்துக் கருத்துகளும் குறிப்பேட்டில் இருக்கின்றன. நிச்சயமாக அதை எடுத்துப் பார்த்து என்னென்ன நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும், எப்படி எல்லாம் உங்கள் யோசனைகளை ஏற்று முன்னேற்றம் செய்ய வேண்டும் என்பதுகுறித்து இந்த அரசாங்கம் தீவிரமாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை இங்கே நான் தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இங்கே ஒரு வெட்டுத் தீர்மானத்தில் இந்த இரு சக்கர வண்டிக்கு, மொபட்க்கு ரூ. 10 இன்றையதினம் மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை வரி வசூல் செய்கிறார்கள். அதை ரத்து செய்யவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். இது எந்தளவிற்கு சரியாக இருக்கும் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களே சிந்திக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு உறுப்பினர் சொல்லியிருக்கிறார்கள், வாகனங்களுக்கு நான்கு நம்பர்கள் இப்போது இருக்கிறது, அது ஐந்தாக இருக்கலாம் என்று. இவற்றில் எல்லாம் நடைமுறையில் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பலபேர்கள் ஓட்டுனர்களுக்கு சரியான பயிற்சி இல்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி பின்னால் சொல்ல இருக்கிறேன். அதற்காக இந்த அரசு என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கிறது என்பதை பின்னால் சொல்கிறேன்.

லாரிகளில் பிரயாணிகள் செல்லக்கூடாது என்பதற்காக இந்த அரசு ஒரு சட்டம் போட்டது. அந்தச் சட்டம் வேலை செய்கிறதா இல்லையா என்றெல்லாம் கேட்டார்கள். இந்தச் சட்டத்தை இந்த அரசுதான் கொண்டு வந்தது. அதை இதற்கு முன்னால் இருந்த அரசு செய்யவில்லை. எனவே இந்த அரசாங்கம் அதைக் கொண்டுவந்த பிறகு சட்டம் வேலை செய்யவில்லை என்று சொல்கிறீர்கள். குறைந்தபட்சம் நாங்கள் அதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்காக வேலை செய்திருக்கிறோம் என்பதையாவது ஒப்புக் கொள்வீர்கள் என்று நினைக்கிறேன். இதற்கு முன்னால் இருந்தவர்கள் அந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவரவில்லை. இருந்தாலும் இடையிடையே ஏற்படும் சில தவறுகள் காரணமாக இதுபோன்ற விபத்துக்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. இதற்கு தனி அதிகாரிகளை அமைத்து அதற்கான தீவிர நடவடிக்கைகள் எடுக்க, நிச்சயமாக நாங்கள் வருங்காலத்தில் நடவடிக்கைகள் எடுப்போம் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஓட்டுநர்கள் பற்றி, அவர்களுக்கான கல்வித் தகுதி பற்றி இங்கே பல நண்பர்கள் கருத்துக்கள் எடுத்து வைத்தார்கள். அனுபவபூர்வமாக அந்த கஷ்டம் எங்களுக்குக்கூட இருக்கிறது. அதை ஒப்புக்கொள்கிறேன். இருந்தாலும் நாம் தொலைநோக்கோடு பார்க்கவேண்டும், வருகிற திட்டங்களை. குறுகிய காலத்திற்காக, நாளை என்ன நடக்கிறது இன்று என்ன நடக்கிறது என்று பார்க்கக் கூடாது. தொலைநோக்கில் பார்க்கிற நிலை இருக்கவேண்டும். ஏதோ ஓட்டுநர்கள் என்றால் அது மட்டமான தொழில் என்ற நிலை இந்த நாட்டில் உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் மேல் நாடுகளில் அப்படி அல்ல. அவர்களுக்கு ஒரு எதிர்காலத்தை நல்ல முறையில் அமைக்க வேண்டும். ஓட்டுநர்களாக இருந்தாலும் நிச்சயமாக அவர்களும் படித்தவர்கள் என்பதை எடுத்துக்காட்ட வேண்டும் என்பதற்காகத்தான், அதை நடைமுறையில்

கொண்டுவருவதற்கு எட்டாவது வகுப்பு வரை படித்திருக்கவேண்டும் என்று இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறோம். எட்டாவது வகுப்பு வரை போகிறவர்கள் வருங்காலத்தில் ஏதாவது ஒரு தொழிலுக்கு போகலாம், எட்டாவதுக்கு கீழே நின்றுவிடமாட்டார்கள். ஆகவே அவர்கள் எட்டாவது வரையாவது படித்திருக்கவேண்டும் என்ற நிலையை உருவாக்கவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இந்த முறை கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது.

வண்டிகளின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவது பற்றி இங்கே எடுத்துக் சொன்னார்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. வண்டிகளின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காக, இப்போது அதற்காக ஒரு தனிக் கருவியை அமைக்கவேண்டுமென்று இந்த அரசு தீவிரமாகப் பரிசீலனை செய்து, அதற்கு உத்தரவு கூட போட்டிருக்கிறது. எனவே அதை அமைத்துப் பார்க்கிறநேரத்தில் இந்த வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துகிற நேரத்தில் நிச்சயமாக இங்கே நடக்கிற விபத்துக்களை கணிசமான முறையில் குறைக்க முடியும் என்று நம்புகிறேன்.

அதேபோன்று நகரப்பேருந்துகள் பற்றி தூரத்தை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். இப்போது இருப்பது 25 கி.மீ. அதை அதிகப் படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். நிச்சயமாக நாம் இரண்டு கிலோ மீட்டர் அதிகப்படுத்தினால் அதற்கு மேல் இருப்பவர்கள் இன்னொரு கிலோமீட்டர் அதிகப்படுத்திக் கொடுங்கள் என்று கேட்கக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும். இன்னொரு உறுப்பினர் பேசும்போது கூட நகரப் பேருந்துகள் காரணமாக மொபஸில் வண்டிகள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். நகரத்திற்குள்ளே ஓட வேண்டிய வண்டிகள்தான் நகரப் பேருந்துகளாக இருக்கின்றன. இப்போது நாம் 25 என்று கொடுத்திருப்பதால் பல்வேறு நகரங்களில் நகரத்தை விட்டு அதிகதூரம் வெளியே ஓடுகிறதே தவிர நகரத்திற்குள்ளே அது ஓடவில்லை. நகரத்திற்குள் வசதியாக இருக்க வேண்டும் என்றுதான் நகரத்திற்குள்ளே பேருந்துகள் முதலில் வந்தன. இருந்தாலும் 25 என்பதை அதிகப்படுத்தவேண்டும் என்றால் நடைமுறையில் சிக்கல்கள் என்ன வரும் என்பதைப் பார்த்து நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

விறகுவைகளுக்கு லாரிகளுக்கு உரிமம் வழங்குவதில் முன் உரிமை தர வேண்டும் என்று வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது லாரிக்கு உரிமம் வழங்குவதில் எந்தவிதமான கட்டுப்பாடும் இல்லை. யார் வேண்டுமானாலும் வாங்கிக்கொள்ளலாம். எனவே அதைப்பற்றிய வினாவே எழவில்லை.

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1980 ஜூலை 23

மாவட்ட ஆலோசனைக் குழு ஒன்று அமைக்கவேண்டும் என்று இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே ஒரு ஆலோசனைக் குழு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமையில் இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது. எனவே அதைத் துரிதப் படுத்த இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும் இங்கே பேசிய ஏறத்தாழ 21 நண்பர்கள் பல்வேறு கருத்துக்களை, ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்களை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். எனவே அதை யெல்லாம் மனதில்கொண்டு சிறப்பான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-50)

அடுத்தபடியாக, வருகின்ற 25 ஆம் தேதியன்று பல்வேறு தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளையும், அதிகாரிகளையும் அழைத்து இந்த சம்பள அடிப்படை பற்றி பேசுவதற்கு, நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு அவர்களுக்கெல்லாம் அறிவிக்கப் பட்டு விட்டது. எனவே, இதிலே சில பேர்கள் இதைப்பற்றிச் சொல்லியும் இருக்கிறார்கள் ; பேசியும் இருக்கிறார்கள். இந்த 25 ஆம் தேதி பல்வேறு பிரச்னைகளைப் பற்றி நாங்கள் விவாதிக்கின்றபோது, நிச்சயமாக இந்தப் பிரச்னை ஒரு சுமுகமான முறையிலே உருவாகும் என்கிற நம்பிக்கை எங்களுக்கு இருக்கிறது. இந்த முறையிலே அமர்ந்து பேச இருக்கின்ற காரணத்தினால், பலவிதமான அறிவிப்புகளை அறிவிக்க வேண்டுமென்று விரும்பினாலும், இன்னும் குறுகிய காலத்திலே நாங்கள் பேச இருப்பதால், தொழிலாளர்கள் பிரதிநிதிகளுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்கவேண்டும், அதனால் அறிவிப்பது முறையாக இருக்காது, பின்னர் பேசி முடிவை அறிவிக்கலாம் என்று நாங்கள் முடிவெடுத்திருக்கிறோம்.

பொதுவாக இருக்கின்ற சில அறிவிப்புகளை நான் இங்கே அறிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(1) போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்கு ஓய்வு இல்லங்கள் அமைக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக் கிறோம். இப்போது இருக்கின்ற நிலையிலே, வருஷம் ஒருமுறை அவர்கள் குடும்பத்தோடு பல்வேறு இடங்களுக்குச் சென்று வருவதற்காக இலவச பாஸ் வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி செல்லுகின்றபோது, அந்தந்த இடங்களிலே தங்கும் விடுதிகள் இல்லாமல், அதிகம் செலவாகின்ற காரணத்தினால் . . .

1980 ஜூலை 23]

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, இப்போது பஸ் எம்பிளாய்சுக்கு பாஸ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கூறுகிறார்கள் அமைச்சர் அவர்கள். ஆனால், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் பாஸ் கொடுக்கவில்லை. மற்றும். ஒருவர் நாகர்கோயிலுக்குப் போகவேண்டுமென்றால், எத்தனை இடங்களில் இறங்கி இறங்கி பயணம் பண்ணுவார் ?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : இந்த கோரிக்கையையும் அங்கே தொழிலாளர்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். எனவே, பேச்சுவார்த்தைகள் நடக்கும் போது, இதைப்பற்றியெல்லாம் விவாதித்து முடிவெடுப்போம். அப்படிப்பட்ட தொழிலாளர்கள் உரிமையோடு தங்குவதற்கு இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக ஆங்காங்கே அவர்களுக்கு விடுமுறை ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டுவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. மதுரை யிலிருந்து சென்னைக்கு குடும்பத்தோடு ஒரு தொழிலாளர் அரசாங்க மருத்துவ மனை போன்றவற்றிற்கு வருகின்ற நேரத்தில், அதை பயன் படுத்திக் கொள்ள முடியும். இதை இந்த அரசாங்கம் மனதில் கொண்டு, அதற்கான நடவடிக்கையை, முயற்சியை வருங்காலத்திலே எடுக்கும்.

(2) நம்முடைய பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமாக இருந்தாலும் சரி, மற்ற போக்குவரத்துக் கழகமாக இருந்தாலும் சரி அவைகள் எப்படி செயல்படுகின்றன என்பதைக் கண்டறிய அண்டை மாநிலங்கள் மட்டுமல்ல, பல்வேறு நாடுகளிலே இருந்தும் இங்கே வந்து, அதைப்பற்றி விசாரிக்க ஆசைப்படுகிறார்கள். எனவே, அவர்களுக்கு அதைப்பற்றிச் சொல்வதற்காக போக்குவரத்து ஆலோசனை பிரிவு என்ற ஒரு பிரிவை இந்த அரசாங்கம் ஏற்படுத்த இருக்கிறது. அதன்மூலம் ஆலோசனை கொடுப்பதற்கு மட்டுமல்ல. வருகின்றவர்களிடம் அவர்களுடைய எக்ஸ்பீரியன்ஸ், அவர்களுடைய அநுபவங்களைத் தெரிந்து, அவர்களுடைய யோசனைகளைப் பெற்று, இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்தை மேலும் நல்லமுறையில் முன்னேற்றம் அடையச் செய்வதற்கு வாய்ப்பிருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

(3) பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக கொடைக்கானலில் ஒரு பேருந்து நிலையம் அமைக்கப்பட இருக்கிறது. கொடைக்கானல் பேருந்து நிலையம் எவ்வளவு முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்பதை நான் சொல்லத் தேவை யில்லை. கொடைக்கானலில் பேருந்து நிலையம் அமைப்பதற்கு ஏறக்குறைய 5 ஏக்கர் நிலத்தை இப்போது இருக்கிற பேருந்து நிலையத்திற்கு எதிராக வாங்க இந்த அரசாங்கம் திட்டமிட்டிருக்கிறது. அதற்கான நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது.

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1980 ஜூலை 23

(4) இராமேஸ்வரத்திலே பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் பணி மனை நிறுவ இருக்கிறது. இராமேஸ்வரம் ஒரு முக்கியமான இடம். எனவே, அங்கே பணி மனை ஏற்படுத்தி, அதிலே எல்லாத தொழிலாளர்களுக்கும் வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறது. அப்படி பணி மனை நிறுவுகின்ற நேரத்திலே, விரிவான ஒரு ஏற்பாட்டையும் செய்ய இந்த அரசு எண்ணிக் கொண்டிருக்கிறது.

(5) காரைக்குடியில் ஆராய்ச்சியுடன் வளர்ச்சிப் பிரிவு ஒன்றை பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் நிறுவ இருக்கிறது. இது தொடர்பாக 30 ஏக்கர் நிலத்தை வாங்கி வைத்திருக்கிறது. இதிலே 15 இலட்சம் அதற்காக செலவிடப்பட இருக்கிறது. அதிலே ஓட்டுநர் பயிற்சி, மற்றும் பயிற்சிப் பள்ளி அங்கே அமைப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. இந்த ஆய்வுக்கூடத்தை பொறுத்தவரை நாம் எப்படி டீசலை குறைவாகப் பயன் படுத்தி, அதிக தூரம் ஓட்ட முடியும் என்பதையும், அதைப்போல் டயர் போன்ற உதிரிப் பொருள்களை அதிகத் திறனோடு எப்படி உபயோகப் படுத்தலாம் என்பதையும் ஆராய்ச்சி செய்ய இருக்கிறோம் என்பதையும், இதையெல்லாம் எதிர்காலத்தில் இந்த போக்குவரத்துக் கழகம் விரிவாக செயல்படுத்துகின்ற சிறப்பான பணியை செய்ய இருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(6) மதுரையில் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி நிறுவ திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் திட்டமிட்டிருக்கிறது. இதைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே இருக்கின்ற ஓட்டுநர்களுக்கு இயந்திர அமைப்பு, பல்வேறு நாடுகளிலே இருந்து வந்திருக்கின்ற புகைப்படங்கள், அந்தப் படக் காட்சிகளை எல்லாம் காட்டி, எப்படி அந்த வண்டிகளை விபத்து இல்லாமல் ஓட்ட முடியும் என்பதை அவர்கள் கற்றுக்கொள்ள முடியும்.

அதே போன்று அடிக்கடி விபத்து ஏற்படுகிறது. விபத்துக்கு உள்ளாக்கு கின்ற ஓட்டுநர்களை அழைத்து வந்து பயிற்சி அளிக்கவேண்டும். பாண்டிச்சேரியில் புதிதாகப் பணி மனையும் பேருந்து நிலையமும் அமைக்கப் பட இருக்கிறது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பில் 5¼ லட்சம் ரூபாய் செலவிடப்பட்டிருக்கிறது. இதுவும் போக்குவரத்தில் முன்னேற்றம் ஏற்படுத்தும் நடவடிக்கை என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. சு. முத்துசாமி)

திருச்சியில் தொழிற் கூடம் ஒன்று இப்போதே இருக்கிறது. அதை விரிவு படுத்த திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. ஒன்பது லட்சம் ரூபாய் செலவிட்டிருக்கிறது. அதிலே மாதம் ஐந்து பேருந்து களுக்குக் கூடு (பாடி) கட்டப்படுகிறது. மாதத்திற்கு ஒன்பது பேருந்துகளுக்கு பாடி கட்டும் அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க முடியும். அப்படி நடவடிக்கை எடுக்கிற நேரத்தில், விரிவுபடுத்தும் முறையில் காண்டிராக்ட் முறையை ஒழிக்க முடியும். மாண்புமிகு துரை முருகன் அவர்கள் பேசுகிற நேரத்தில் படிப்படியாகத்தான் வளரும் என்று சொன்னார்கள். நாம் ஆரம்பிக்கிற நேரத்தில் சில தொழில்களுக்குக் காண்டிராக்ட் முறையைத்தான் வைக்க வேண்டியிருக்கிறது. சில வேலைகளை வெளியில் கொடுத்துச் செய்ய வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. வளருகின்ற நேரத்தில் நிச்சயமாக அந்த முறையை ஒழித்து, அங்கு இருக்கக்கூடியவர்களுக்கு வேலை கொடுக்கக்கூடிய அளவில் அதிகமான பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பை ஏற்படுத்த முடியும் என்று நம்புகிறேன். இதுவரை சொன்னது போல் திறையப் பேருக்கு வேலை வாய்ப்பும் எதிர்காலத்திலே நல்ல திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களையும் நடத்துநர்களையும் உருவாக்கும் திட்டம் இருக்கிறது.

இப்போது சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக கோவையில் குடியிருப்புகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. பொள்ளாச்சியில் 146 குடியிருப்பு களும், கோவையில் 162 குடியிருப்புகளும் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இன்னும் ஏறத்தாழ 350 குடியிருப்புகள் கட்ட இப்போது சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் திட்டமிட்டிருக்கிறது. இதைத் தொடர்ந்து மற்றப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நடவடிக்கை எடுக்க தீவிரமான முயற்சியை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இப்போது ஓட்டுநர்கள் பிரச்சினை பெரிய பிரச்சினையாகத்தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஓட்டுநர்களுக்கு அனுபவத்தை அதிகமாகக் கொடுத்தாக வேண்டும். பேசிய உறுப்பினர்கள் எல்லாம் கூடச் சொன்னார்கள்—ஓட்டுநர் களுக்கு நேரடியாக ஹெவி லைசென்ஸ் பெற வாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தரவேண்டு மென்று சொன்னார்கள். இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் சில நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கிறோம். பள்ளி இறுதித் தேர்வில் வெற்றி பெற்றவர்கள் யார் யார் விருப்பம் தெரிவிக்கிறார்களோ அவர்களை அழைத்து அனுபவ பூர்வமாக ட்ரெயினிங் கொடுத்து, 32 வார காலம் ட்ரெயினிங் கொடுத்து அவர்கள் தேறினால் அவர்களுக்கு ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்க இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. இதிலே பல்வேறு பாடங்கள் சொல்லிக் கொடுக்கப்படும். பேருந்துகள் நடுவில் நின்று

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1980 ஜூலை 23

விட்டால் எப்படி அவர்களே ரிப்பேர் செய்வது என்பதையும், மக்களிடம் எப்படிப் பழகுவது என்பதையும் பாடமாக நடத்திச் சொல்லிக் கொடுக்க இப்படிப்பட்ட திட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இதற்கு முன்பு ஏறத்தாழ 20 மாணவர்கள் பயிற்சி பெற்று வெளியே வந்திருக்கிறார்கள்.

தொழில் நுட்பப் பயிற்சி நிலையம் ஒன்று பொள்ளாச்சியில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் நிறுவப்பட இருக்கிறது. அதற்காக 7½ ஏக்கர் நிலம் இன்றையதினம் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் வாங்கி வைத்திருக்கிறது. எட்டரை லட்சம் ரூபாய் செலவிடப்பட இருக்கிறது. இந்தத் திட்டத்தில் 36 ஐ.டி.ஐ. தொழில் நுட்பப் பயிற்சியாளர்களும், 20 டிப்ளோமா பயிற்சியாளர்களும் 24 ஓட்டுநர்களும் நீண்டகாலத்தில் ஒரே நேரத்தில் பயிற்சி பெற முடியும். குறுகிய காலத்தில் 50 தொழிலாளர்கள் வரை ஏதாவது பிரச்சினை காரணமாக தெரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்று விரும்புகிறவர்கள் தாற்காலிகமாக குறுகிய காலத்தில் பயிற்சி பெற்றுச் செல்லவும் இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக போக்குவரத்து ஆய்வுக் கூடம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. விபத்துக்கள் அதிகமாக நடப்பதாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். விபத்துக்கள் எவ்வாறு நடக்கின்றன, என்ன சூழ்நிலையில் நடக்கின்றன என்பதை ஓட்டுநர் தெரிந்து கொள்ள ஆய்வுக்கூடம் பயன்படுகிறது. இதிலே போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கிற ஓட்டுநர் மட்டுந்தான் பயன்பெற முடியும் என்ற நிலைமை இல்லை. பொது நோக்கோடு, மக்களுக்குப் பணியாற்றுகிற நோக்கோடு யார் வேண்டுமானாலும் பயின்று செல்லலாம். எங்கே விபத்து நடந்தாலும் அங்கே இந்த நிறுவனத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் சென்று ஆராய்ச்சி செய்து அதையெல்லாம் போக்க என்ன நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்ற வகையிலே இது செயல்படுகிறது. இதற்காக தற்போது 75,000 ரூபாய் செலவு செய்திருக்கிறார்கள்.

(பிற்பகல் 2-00)

அதுபோன்று 13-வதாக நெல்லை மாவட்டத்திலே உள்ள விளாத்திகுளத்திலே கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு பணிமனையை ஏற்படுத்த இருக்கிறது. அந்தப் பணிமனையை ஏற்படுத்தினால் சுற்றியிருக்கிற 25 கிலோமீட்டருக்கு நாம் நகரப் பேருந்துகளை விடமுடியும், என்பதையும் அதன்மூலம் இந்த நகரப் பேருந்துகளின் தூரத்தை அதிகப்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை மாற்றி அந்த 25 கிலோமீட்டரே போதும் என்ற நிலையை நாம் உருவாக்க முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1980 ஜூலை 23] (திரு. சு. முத்துசாமி)

அதற்கடுத்து, 14. ஏறத்தாழ தமிழகத்திலே இப்போது நமக்குத் தெரிய 8 பேர்கள் என்று கருதுகிறேன், பெண்கள் நடத்துநர் உரிமம் பெற்று இருக்கிறார்கள். எனவே அவர்களை ஊக்குவிக்கவேண்டும் என்பதற்காகவும் எப்படியாவது அவர்களுக்கு வாய்ப்பைக் கொடுக்கவேண்டும் என்பதற்காகவும் இந்த அரசாங்கம் அவர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதற்காக முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. பெண்களுக்காக தனியாகப் பேருந்து ஓடுகிறது, பெண்களுக்காகவும், குழந்தைகளுக்காகவும். அது காலையிலே 2 முறையும் மாலையிலே 2 முறையும் ஓடுகிறது. எனவே அதில் மட்டும் பயன்படுத்தலாமா என்று யோசித்து வருகிறோம். காரணம் அவர்களுடைய பாதுகாப்பையும் நாம் பார்த்தாக வேண்டும். அடுத்த கூட்டத்திலேயே கேட்கக்கூடும், நீ சொன்னாயே ஏன் கொடுக்கவில்லை, சரியான சம்பளம் கொடுக்கவில்லை, முழு நேரம் கொடுக்கவில்லை என்று. எனவே அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் வரக்கூடாது என்பதற்காக எப்படியெல்லாம் பயன்படுத்தலாம் என்பதை ஆராய்ந்து அதற்குத் தகுந்தாற்போல் பயன்படுத்துவோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜி.கே.எஸ். அவர்கள் சொன்னார்கள், இங்கே சென்னையிலே நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால் இங்கே இருக்கிற பேருந்துகளிலே இரண்டு கண்டக்டர்களைப் போடவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதற்கான நடவடிக்கையை இந்த அரசாங்கம் எடுக்கிறது. அப்படிப் போடுகிற நேரத்திலே டிக்கட் கொடுக்கப்படாமல், பணமும் வசூலிக்கப்படாமல் இருக்கிற அப்படிப்பட்ட நபர்களைப் பிடிக்க முடியும். அதன் காரணமாக அந்த ஓட்டுநர்களுக்கும் வசதி ஏற்படும். நான் இதைச் சொல்கிற நேரத்திலே வெளியே இருக்கிற ஓட்டுநர்களுக்கு அவர்களுக்கு வருகிற பாட்டாவிலே, படியிலே குறைவு ஏற்படும் என்று தயவுசெய்து கருத வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இதைச் சொல்கிற நேரத்திலே அதிலே எந்தவிதமான குறைபாடும் ஏற்படாத அளவுக்கு எப்படி நாம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமோ அதற்கான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது.

இன்னும் ஒன்றைப் பெரிய குறையாக அங்கே இருக்கின்ற தொழிலாளர் நண்பர்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளிகளுக்கு சீருடையை தைக்காமல் கொடுக்கவேண்டுமென்று இதுவரையில் கேட்டுக்கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். எனவே சீருடையை தைக்காமல் கொடுப்பது பற்றி இந்த அரசாங்கம் முடிவை எடுத்துவிட்டது. ஆனாலும் மீண்டும் அதைப்பற்றிச் சிலர்

கேட்கிறார்கள். தொழிற் சங்கங்களின் தலைவர்களைப் பார்த்துப் பேசுகின்ற நேரத்திலே அதைப்பற்றி முடிவு எடுக்கப்படுமென்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் ஒரு புதிதான திட்டத்தைச் செயல்படுத்த அதற்கான முயற்சியை, பரிசோதனையை, பரிசீலனையை இந்த அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. அதாவது, சந்தைகள் இருக்கின்ற ஊர்களுக்குச் செல்கிறவர்கள் பஸ்களிலே செல்கிறபோது, தாங்கள் கொண்டுபோகிற, சந்தைக்காகக் கொண்டுபோகிற சாமான்களை ஏற்றவேண்டியிருக்கிறது. கொஞ்சம் அதிகமாக கொண்டு செல்கிறபோது அதற்காக லாரியோ அல்லது வண்டியோ தேவைப்படுகிறது, குறிப்பாக விவசாயிகளுக்கு. அதை மாற்ற வேண்டும் என்பதற்காக இங்கே நாம் புதிய பேருந்துகளைப் போட்டு, எடுத்து விடுகிறோமே பழைய பேருந்துகள், அந்தப் பழைய பேருந்துகளைப் பயன்படுத்தி பாதியாகப் பிரித்து அதிலேயே பயணிகளும் பயணம் செய்வது போலவும், தங்களுடைய பொருட்களையும் அதிலேயே ஏற்றிச் செல்வது போலவும் ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டுவருவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கிறது. ஆனால் எந்த அளவுக்கு வெற்றிகரமாக அது இருக்கும், ஆபத்து இல்லாமல் இருக்கும் என்பதை எல்லாம் உணர்ந்து அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டவுடன் அது செயலாக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் ஒன்று. இங்கே பேசிய ஒரு நண்பர் தெளிவாகச் சொன்னார். அரசாங்கத்தால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட (விரைவாக எழுதுகிறார்கள்) நிருபர்களுக்கு, பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு தமிழகம் பூராவும் சுற்றிவரவேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்டார்கள் என்று. ஆனால் அதனுடைய பிரதிநிதிகள் என்னிடம் வந்து பேசியபொழுது இப்போது பெருநகர்ப் பிரிவிலேயும் மாவட்டத்திலேயும் இருக்கிறது, அதை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் இரண்டிலேயும் நாங்கள் எங்கே வேண்டுமானாலும் போய் வருவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று தான் கேட்டார்கள். எனவே அந்த அடிப்படையிலே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பெருநகர், புறநகர் இந்த இரண்டிலேயும் அவர்கள் அந்த வண்டிகள் எங்கெங்கே போகிறதோ அங்கே போய்வருவதற்கு அவர்களுக்கு வாய்ப்புக் கொடுப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. அதைப்போன்று அவர்கள் இரவுப் பேருந்துகளிலே போகமுடியவில்லை, பொதுக் கூட்டங்களுக்குச் சென்று விட்டு இரவுநேரங்களிலே திரும்பவேண்டியிருக்கிறது, அதிலேயும் வாய்ப்புக்

கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். எனவே அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, அவர்களுக்கு அதற்கான வாய்ப்பும் கொடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேலும் இதற்கு முன்பே சொல்லியிருக்கிறேன், 25 ஆம் தேதி அந்தப் பேச்சுவார்த்தை துவங்க இருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறேன்.

இருபதாவது, ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்கும் தொலைபேசி வைக்கவேண்டுமென்று உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். தொலைபேசியில்கூட நாம் விரைவாகச் செய்திகளைச் சொல்லிவிடமுடியாது. எனவே அதற்குப் பதிலாக இந்த அரசாங்கம் வயர்லஸ் முறையை கொண்டுவருவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது, அதைப் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. காரணம், ஒரு பேருந்துக்கு இருபதாயிரம் ரூபாய் ஆகிறது. அதே போன்று 12 இடங்களிலே நாம் அந்த டவர் ஸ்டேஷன்களைப் போட்டாக வேண்டும். ஒரு ஸ்டேஷனுக்கு இரண்டு இலட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. ஏறத்தாழ ஒரு கோடிக்கு வந்து நிற்கும் என்ற அளவிற்கு ஒரு திட்டம் இருக்கிறது. இருந்தாலும் நாம் இதை எந்த அளவிற்குச் செயல்படுத்த முடியும் என்பதையும், நிச்சயமாக இந்த அரசாங்கம் தீவிரமான நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதையும் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இப்பொழுது இங்கே, சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் அதிகமாக இருக்கின்றன. நாம் அவர்களைப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் உண்மையிலேயே வேதனைப்படக்கூடிய அளவிற்கு அவர்களுடைய நிலைமைகள் இருக்கின்றன. எனவே, அதை மாற்றுவதற்காக இப்பொழுது டீசலிலே ஒரு எஞ்ஜின் கண்டு பிடித்து, அதிலே பொருத்தியிருக்கிறார்கள். நாங்கள் அதை எடுத்துப் பார்த்தோம். நல்லமுறையில் அமைந்திருக்கிறது. எனவே, இந்த சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களுடைய சங்கத்தினுடைய தலைவர்கள் மற்றும் அதிலே சம்பந்தப்பட்டவர்களை அழைத்து, அவர்களுக்கு எப்படி வசதி என்பதையெல்லாம் அவர்களுடன் பேசிய பின்பு, அவர்கள் விரும்பினால் இதை வங்கியிடமிருந்து நாம் கடனாகப் பணத்தைப் பெற்று அவர்களுக்குப் பொருத்தித் தருவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(பிற்பகல் 2-10)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பாதுகாப்பு வேண்டுமென்று கேட்கின்ற நேரத்தில், நிச்சயமாக அவரவர்களுடைய துணைவியாரையோ, அல்லது, அவரவர்களுடைய . . .

திரு. ரா. கு. பெருமாள் : துணைவியார் இல்லாமல், துணைக்கு ஆண்களை அழைத்துச் செல்லலாமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : இங்கே மாண்புமிகு பெண் உறுப்பினர், தன்னுடைய கணவர் வரமுடியாத நிலையிலே ஒரு பெண் துணையை அழைத்துச் செல்லலாமா என்றுதான் கேட்டார். அதற்கு வழிவகை செய்யப்படுமா என்று தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மேலவை உறுப்பினர்கள் என்று பொதுவாக நாம் போட்டிருக்கிறோம். எனவே, அப்படியிருக்கும் நேரத்தில், நாம் இதற்குத் தனியாக வழி வகுத்துக் கொடுக்க முடியாது. எனவே, அப்படி ஆபத்து இருக்கும் என்று கருதுகிற நேரத்தில், இங்கே ஆண்களாக இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தனது துணைவியாரையும், பெண்கள், தங்களுடைய கணவரையும் அழைத்து வரலாம் என்பதுதான் முறையாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். அதிலே எந்த மாற்றமும் இல்லை. வேறு யாரையும் கூட அழைத்து வர முடியாது என்பதை நான் தெளிவாகக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். (குறுக்கீ).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. பழனிவேலு உட்காருங்கள், ஏற்கனவே மணி 2-15 ஆகிவிட்டது. (குறுக்கீடுகள்) எந்தச் சட்டத்திலும் பி.ஏ.-வையெல்லாம் அனுமதிப்பதில்லை. கணவன், மனைவியைத்தான் அனுமதிக்கிறார்கள். பார்லிமெண்டிலும் அப்படித்தான் சட்டம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே சரியான ஒரு கேள்வியைக் கேட்டார்கள். கணவனும் மனைவியும் ஜோடியாகத்தான் செல்ல வேண்டுமா என்று கேட்டார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் வரும்போது மட்டும்தான் அந்த அனுமதி, கணவனாக இருந்தாலும் சரி, மனைவியாக இருந்தாலும் சரி. அவர்கள் தனியாக போகின்ற நேரத்திலே அந்த அனுமதி இல்லை என்பதைத் தெளிவுப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று, சென்னைப் புறநகர்ப் பிரிவிலே உள்ளதைப் போல் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள அடித்தள ஊழியர்களுக்குச் சம்பளம் ரூபாய் 150 ஆக உயர்த்தப்படுகிறது.

அதேபோன்று, 3 மாதத்திற்கு ஒருமுறை கூடும் முறையில், ஒரு குழுவை ஏற்படுத்த இருக்கிறோம். ஜேஸீஸ், லையன்ஸ், ரோட்டரீஸ் மற்றும் பொதுக் காரியங்களை ஆற்றுகின்ற சங்கங்களின் மூலமாக வருகின்ற ஆலோசனைகளைக் கேட்பதற்கு ஒரு குழு அமைக்கப்பட இருக்கிறது. அது மூன்று மாதத்திற்கு ஒருமுறை, ஒரு வாரம் அதற்கான காலத்தை ஒதுக்கும். எனவே அந்த நேரத்திலே, என்ன, என்ன ஆலோசனைகள் வருகின்றனவோ, அந்த ஆலோசனைகள் மீது நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு ஏறத்தாழ மூன்று மாத காலம் வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் மூன்று மாதத்திற்கு ஒருமுறை அந்த ஆலோசனைக் குழு ஆலோசனைகளை வழங்க வேண்டுமென்ற விதத்தில் இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கின்றது. அந்த ஆலோசனைகளை வழங்குவதோடு, அந்தக் குழு தொழிலாளர்களுடைய பொருளாதார மேம்பாட்டையும், அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதற்கான நடவடிக்கையையும் ஆராய்ச்சி செய்து, அரசாங்கத்திற்குப் பரிந்துரைகளை அனுப்பிவைக்கும்.

அதே போன்று, இன்னொரு பெரிய பிரச்னையாக இருந்து கொண்டிருந்தது, போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணி புரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி சரியான முறையிலே வழங்கப்படவில்லையென்ற குற்றச்சாட்டைச் சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள். இனிமேல், அந்த நகர ஈட்டுப் படியை முறையாக வழங்குவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் ஒன்றை சொல்லவேண்டுமானால், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பல்வேறு தொழிற்சங்கங்கள் இருந்தாலும் அந்தக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு குடும்பத்தைப் போல நடைபெறவேண்டும்; அதோடு ஒத்துழைத்து நாமும் அப்படி நடந்து கொள்ளவேண்டும் என்பதுதான் இந்த அரசினுடைய நோக்கம். எனவே தொழிற்சங்கத் தலைவர்களுடைய ஒத்துழைப்பும், இங்கே மன்றத்திலே இருக்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய ஒத்துழைப்பும் இதற்கு நிச்சயமாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மக்களுக்கு நல்லமுறையிலே பணி ஆற்றுவதற்கும், நல்ல லாபத்தை ஈட்டித் தருகின்ற அளவுக்கு இன்றைய

தினம் நிலைமைகள் உருவாகி இருப்பதற்கும் காரணமாக இருப்பவர்கள் அந்த அடித்தளத்திலே இருந்து வருகிற தொழிலாளர்கள்தான் என்று நான் சொல்லி ஆகவேண்டும். அதேபோன்று அங்கே நிர்வாகத்திலே இருப்பவர்களும் இது நல்லமுறையிலே அமைவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறார்கள். வரும் காலத்தில் அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பு நிச்சயமாக இருக்கும். எனவே, இந்த நேரத்தில் அவர்களுக்கு நான் மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே உறுப்பினர்கள் பேசுகின்றபோது பல்வேறு விளக்கங்களைச் சொல்வதற்காக, பல்வேறு உதவிகளைச் செய்வதற்கு வந்திருந்தவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இங்கே நல்ல கருத்துக்களை எடுத்து வைத்து இருக்கிறீர்கள். என்னால் முடிந்த அளவிற்கு பதிலைச் சொல்லி இருக்கிறேன். பதில் சொல்ல முடியாதவைகளுக்கு எல்லாம் குறிப்பேட்டில் இருந்து அவற்றைப் பார்த்து அதன் மீது நடவடிக்கை எடுப்பேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே, மன்றத்திலே வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்த உறுப்பினர்கள் அந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களை வாபஸ் பெற்று இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. ரா. கு. பெருமாள் : தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சென்னை, திருச்சி, மதுரை போன்ற இடங்களுக்குச் செல்வதற்கு விரைவுப் பேருந்தில் இடம் ஒதுக்கப்பட்டு இருந்தது. ஆனால் கவர்னர் ஆட்சியிலே அதை எடுத்துவிட்டார்கள் என்று டைம் கீப்பர்கள் சொல்கிறார்கள். நேற்று முன்தினம் கூட நான் அனுபவப்பட்டேன். எனவே, அந்தத் தடையை நீக்கி மீண்டும் இடம் ஒதுக்கப்படுமா என்பதை அறிவிக்கக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விரைவுப் பேருந்துகளில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு இரண்டு இடங்கள் ஒதுக்கப்பட்டு இருந்தன. அது எந்த இடத்தில் இருந்து புறப்படுகிறதோ அந்த இடத்திலே ஒதுக்கப்பட்டு, அது வெளியே வந்த பிறகு நிரப்பப்பட்டு விடும். இதற்கு முன்பு வழித்தடம் பூராவும் அது ஒதுக்கி வைக்கப்பட்டு இருந்தது. அதனால் அதிக நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சுட்டிக்காட்டிய பிறகு ஆரம்பிக்கின்ற இடத்தில் அவர்களுக்கு இரண்டு இடம் ஒதுக்கப் பட்டுள்ளது. அதில் மாற்றம் இருந்தால் நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுத்து, மீண்டும் அந்த இடங்கள் ஒதுக்கப்படும்.

திரு. ரா. கு. பெருமாள் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரியிலிருந்தோ, அல்லது சென்னையில் இருந்தோ புறப்படும் வண்டிகளில் தான் இந்த வசதி இருக்கிறதே தவிர, கோவில்பட்டி, விருதுநகர் போன்ற இடங்களில் ஏறுவதற்கு முடிவது இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பதாக ஏற்கனவே சொல்லியிருக்கிறார்.

திரு. நா. சுந்தரராஜ் : தலைவர் அவர்களே, பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் டிரைவர்கள் 'இன்வாய்ஸ்' எழுதும் பழக்கத்தை உடனடியாக ரத்து செய்ய அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, எவ்வளவு காலமாக இது நடைமுறையில் இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. எதற்காக இந்த நடைமுறைகளைக் கொண்டு வந்தார்கள் என்பதைப் பரிசீலனை செய்து, நிச்சயமாக உங்களுடைய கோரிக்கையை மனதில் வைத்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, இந்த செஷன் ஆரம்பத்தில் நான் ரெய்ஸ் செய்த ஒரு பிரச்சினைக்கு இப்போது டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் பதில் சொல்வது சரியாக இருக்கும். இந்த அசெம்பிளி நடக்கும்போது அசெம்பிளி ஸ்டாப்க்கு நிச்சயமாக பஸ் பாஸ் வழங்கப்படும் என்று பைனான்ஸ் மினிஸ்டர் கொடுத்த அஷ்யூரன்ஸ் ரிக்கார்ட்டில் இருக்கிறது. அது இப்போது வழங்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் கேட்பது 6-வது சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரைப் பற்றியது. இப்போது நாம் 7-வது சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரில் இருக்கிறோம். அந்த நிதி அமைச்சர் கொடுத்த அஷ்யூரன்ஸ் பற்றி இப்போது பேசுவது சரியல்ல.

திரு. ரா. உமாநாத் : அப்படியானால், அரசாங்க பெஞ்சிலே உட்கார்ந்து இருக்கக்கூடியவர்கள் கடந்த 2½ ஆண்டுகாலத்தில் செய்ததை, தங்களுடைய சாதனை என்று எப்படி இப்போது சொல்லிக்கொள்ளலாம். கன்டினியூட்டி இருக்கிறது. "யூ கான்ட் ஹேவ் இட் போத் வேஸ்". இரண்டரை ஆண்டு காலத்தில் செய்த நல்ல காரியங்களுக்கு கிரிடிட் எடுத்துக் கொள்வது, ஆனால் கொடுத்த அஷ்யூரன்ஸை நிறைவேற்ற வேண்டும்' என்று சொல்கிறபோது அது வேறு கவர்ன்மென்ட் என்று சொல்வது சரியல்ல. ஆகவே, நான் சொல்வது,

அதைப்பற்றி ரிகார்ட்டிலே இருக்கிறது. அதைப்பற்றி டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர் பதில் சொல்லட்டும். செஷன்போது அசெம்பிளி ஸ்டாபிற்கு பாஸ் **கொடுக்கவேண்டும்.**

(பிற்பகல் 2-20)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய கவனத்திற்கு இப்போது தான் கொண்டு வந்து இருக்கிறார்கள். தீவிரமான நடவடிக்கை எடுத்து, அவர்களுடைய கோரிக்கையை நிறைவேற்று வதற்கு நாங்கள் நடவடிக்கை எடுப்போம். அதற்குத்தான் நாங்கள் இருக்கிறோம். நிச்சயமாக நீங்கள் சொல்வதை நிறைவேற்றுவதற்கு நாங்கள் நடவடிக்கை எடுப்போம்.

கோரிக்கை எண் 3.

திருவாளர்கள் பெ. சு. திருவேங்கடம், என். வரதராஜன், பொ. விஜய ராகவன் ஆகியோர்களின் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியோடு திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால், அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் திரும்பப்பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

" மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,66,84,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்."

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 40.

திருவாளர் சு. பாலன், ஆர். தியாகராஜன், ஜே. ஹேமச்சந்திரன், தி. கா. நல்லப்பன், பொ. விஜயராகவன் ஆகியவர்களின் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

" மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூபாய் 42,69,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 53.

திருவாளர்கள் சு. பாலன், கே. எம். தங்கமணி கவுண்டர், செ. சிவசாமி, விஜயராகவன் ஆகியவர்களின் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 63—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 9,69,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

7. அரசினர் தீர்மானம்.

விதி 31-ஐத் தளர்த்தல்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அலுவல் ஆய்வுக் குழுவில் 19—7—1980 ஆம் தேதி எடுக்கப்பெற்ற முடிவின்படி கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

" சட்டமன்றப் பேரவையில் முதல் ஒரு மணி நேரம் வினாக்கள்-விடைகள் என்று உள்ள சட்டமன்றப் பேரவை விதி 31-ஐ 25—7—1980 அன்று தளர்த்தி, அந்நேரத்தை நிதி அலுவல்களுக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்."

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, ஒருமனதாக நிறைவேற்றப்பெற்றது.

[1980 ஜூலை 23

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளை (24—7—1980) காலை 9 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 2-24 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

8. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

56. தமிழ்நாடு 1980-ம் ஆண்டு கடன் நிவாரணச் சட்டத்தில் (தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1980) சில விதிகள் செய்வது குறித்து, வருவாய்த் துறையின் 21—4—1979 ஆம் தேதியிடப்பெற்ற 1067 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியான அறிவிப்பு [தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு கடன் நிவாரணச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1980) 13 (3) பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப் பெற்றது].

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள் ஏனைய தாள்கள்.

* 93. கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1980-81 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

* 94. கோரிக்கை எண் 40 (சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி—கப்பல் போக்குவரத்து) மற்றும் கோரிக்கை எண் 53 (சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு)—நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து-கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை-விளக்கக் குறிப்பு, 1980-81 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

*95. 1979-80 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்துபற்றிய ஆய்வுரை (தமிழ், ஆங்கிலம்).

*96. 1980-81 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை (தமிழ், ஆங்கிலம்).

* 97. கோரிக்கை எண் 40—(சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி-கப்பல் போக்குவரத்து(மற்றும் கோரிக்கை எண் 53 (சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்-கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு)—நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து-கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1980-81 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

1980 ஜூலை 23]

† 98. தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு நிலச் சீர்திருத்தங்கள் (நிலத்திற்கு உச்சவரம்பு கட்டுதல்) இரண்டாவது திருத்தச் சட்ட முன்வடிவின் நகல் (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 26/1980).

† 99. தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு நகர்ப்புற நிலவரி (திருத்த) சட்ட முன்வடிவின் நகலும் இணைப்பும் (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 27/1980).

† 100. தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு அடகுக் கடைக்காரர்கள்-கடன் நிவாரணச் சட்டங்கள் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவின் நகலும் இணைப்பும் (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 28/1980).

* 20—7—1980 அன்று உறுப்பினர்களுக்கு அனுப்பப்பெற்றன.

† 21—7—1980 அன்று உறுப்பினர்களுக்கு அனுப்பப்பெற்றன.

இணைப்பு I

[547 ம் பக்கத்திலுள்ள அடிகுக்றிப்பைக் காண்க]

கோரிக்கை எண்—3.

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம், 1980—81ஆம் ஆண்டுக்கான கொள்கை குறிப்பு

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து பற்றி 1979-80 ஆம் ஆண்டு ஆய்வுரை ஒன்று பேரவையில் வைக்கப் பட்டுள்ளது.

2. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், இவ்விரு சட்டங்களின்கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் ஒழுங்கு முறைப்படுத்துவதற்கான. சட்டமாகும். இச்சட்டம், மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கட்டுப்படுத்துதல், ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்கு வரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல், மூன்றாம் ஆளுக்கு ஏற்படும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் ஆகியவற்றுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து தந்து, அப் போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வதும் இதன் குறிக்கோளாகும்.

3. பொது மக்களுக்கு வசதி எனக் கருதப்படும் வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்காகப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. சரக்குப் பேருந்துகளுக்கும், வாடகைச் சீருந்துகளுக்கும், அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், அவர்கள் ஓட்டும் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துதல், சரக்கு வண்டிகளில் ஏற்றும் பளுவை ஒழுங்குபடுத்துதல், பயணிப் பேருந்துகளில் இருக்கைகள், இடைவெளி ஆகியவற்றை வசதியாக அமைத்தல், ஏற்றிச் செல்லும்

பயணிகளின் எண்ணிக்கையை நிர்ணயித்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் காலமுறைப்படி முழுமையாகத் தணிக்கையிடல் ஆகியவற்றின் மூலம் பொது மக்களுக்குப் பாதுகாப்பும் வசதியும் உறுதி செய்யப் படுகிறது.

4. மோட்டார் வண்டியின் மீதான வரியை வசூல் செய்வதும் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். போக்குவரத்து வண்டிகளின் மீதான வரி, போக்குவரத்துத் துறையால் நேரடியாக வசூல் செய்யப்படுகிறது. 1978ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரியை சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கியின் கிளைகள் மூலம் வசூலிக்க அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில், இத்திட்டம், ஏனைய மாவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் விரிவுப் படுத்தப் பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரியை இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி மற்றும் இந்திய வங்கியின் 290 கிளைகள் தற்போது வசூலிக்கின்றன.

5. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், வரி விதிப்பு அடிப்படையைச் சீரமைக்கவும் பயணி வண்டிகள், சரக்கு வண்டிகள் அல்லது இவ்விரு வகை வண்டிகளின் மீதான பல்வேறு வரிகளை ஒருங்கிணைக்கவும் செய்யப்பட்டதாகும்.

போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை, போக்கு வரத்துத் தேவைகளில் உன்னிப்பாகக் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. நிறைவேற்றப்பட்ட 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தினால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் நிலமை சீரடைந்துள்ளது, இச்சட்டத்தின் படி, புதிய வழித் தடம் ஒன்றை தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

போக்குவரத்துத் தொடர்பற்ற, வெகு தொலைவிலுள்ள மலைப்பகுதிகளுக்குப் போக்கு வரத்து வசதியளிப்பதற்காக அப் பகுதிகளில் ஜீப் வகை சிறு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இந்த ஜீப் பேருந்துகளுக்கு 25 சதவீத வரிச்சலுகை அளிக்கப் படுகிறது. அதைப் போலவே, நீலகிரி மாவட்டத்தில் போக்குவரத்து வசதியற்ற பகுதிகளிலும், இராமேஸ்வரம் தீவிலும் சிறு சக்ரபீடம் அமைந்த சிறிய பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன இந்தப் பேருந்துகளுக்குச் சலுகை வீதத்தில், பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டிற்கு மேல் வரிக் கட்டணத்தையும் சேர்த்து ரூ. 50 வீதம் வரி விதிக்கப்படுகிறது. கிராமப் பகுதிகளில் போக்கு

வரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் பொருட்டு. அண்மையில் சிறு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. அவற்றின் விவரம் வருமாறு:—

மாவட்டம்.	வழித் தடங்களின் எண்ணிக்கை.
சென்னை மாநகர்	10
மதுரை	4
கோயமுத்தூர்	2
தர்மபுரி	10
தஞ்சாவூர்	3
நீலகிரி	16
வட ஆர்காடு	9
இராமேஸ்வரம் தீவு	2

கிராம மக்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கும், சாலை, சாலைப் போக்குவரத்துத் தேவைகளை மதிப்பிடுவதில் அறிவியல் பூர்வமான உதவிகளுக்கு வகை செய்வதற்கும், முதன் முதலாக, நெடுஞ்சாலை, போக்குவரத்துத் துறை, கிராம வளர்ச்சித்துறை, போக்குவரத்துக் கழகங்கள், அரசுப் புள்ளி விவரத் தொகுப்பு நிலையம் ஆகிய அனைத்தும் இணைந்து சாலை போக்குவரத்து ஆய்வு நடத்தின. இந்த விரிவான ஆய்வின்படி முதல் நிலையில் 476 புதிய பேருந்து வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் 968 சிற்றூர்களிலுள்ள 18 இலட்சம் மக்களும், இரண்டாவது நிலையில் 426 புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதன் மூலம் மேலும் 22 இலட்சம் மக்களும் பயன் பெறுவர் என்று மதிப்பிடப் பட்டது. இரண்டாவது நிலையில், தற்போதுள்ள சாலைகளை மேம்படுத்த வேண்டியிருக்கும்.

புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கனவே உள்ள வழித் தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, மேற்சொன்ன ஆய்வின் மூலம் கண்டு பிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயல்படுத்துவதில் முதல் உரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப்பெறாத மக்களுக்கும் அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை நடப்பு ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்துகளுக்கு வரிவீதச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி,

வரிச்சலுகை பெற, சிறிய பேருந்துகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்ட சாலைகளில் 16 கி. மீ. அல்லது வழித்தட நீளத்தின் 25 சதவீதம், இவற்றில் எது குறைவோ அத் தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக்கூடாது. தற்போது, மேற் சொன்ன வழி முறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே ரூ. 50 என்ற சலுகை வரி வீதத்தைப் பெறத் தகுதி யுடையவையாகும்.

போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமையையும், அனுமதிச் சீட்டுகள் ஒரு சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற் கொண்டு, ஒரு தனிப்பட்ட உரிமையாளருக்கு பத்துப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேல் வழங்கக் கூடாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் செல்லாதென்று உயர்நீதி மன்றம் 7–7–1978 ஆம் நாளன்று தீர்ப்பளித்துள்ளது. உச்ச நீதி மன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்து கொள்ளவும், புதிய சட்டம் ஒன்றை இயற்றவும் அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளது.

பயணிப் பேருந்து வண்டிகளுக்குரிய பயணக் கட்டணப் பட்டியலுக்குப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஒப்புதல் அளிக்க வேண்டும். இக்கட்டண வீதத்தில் ஒரே சீரான நிலை இருக்கும் பொருட்டு பொது மக்கள், பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறை யீடுகளைக் கருத்தில் கொண்ட பிறகு அரசே உயரளவுக் கட்டண வீதங்களை நிர்ணயித்துள்ளது. பயணிப் பேருந்துகளுக்குரிய உயரளவு கட்டண வீதத்தை வரையறை செய்து கடைசியாக 12–3–1976 ஆம் நாளன்று பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணம் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளின் கட்டண வீதங்களை உயர்த்துவது குறித்து அரசு பரிசீலனை செய்து வருகிறது.

வாடகைக்கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆகியவற்றிற் குரிய கட்டண வீதம், கடைசியாக அண்மையில் ஏற்பட்ட பெட்ரோல் விலையேற்றத்தின் காரணமாக 1979–ம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்களில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது, 1980–ம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் மறுபடியும் இக்கட்டண வீதம் 16–6–1980 ஆம் நாளிலிருந்து திருத்தியமைக்கப்பட்டது.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து இன்னொரு மாநிலத்திற்குத் தாராள மாக பயணிப் போக்குவரத்தும், சரக்குகள் போக்குவரத்தும் நடை பெறுவதற்கு வசதியாக, அண்டை மாநிலங்களோடு பரிமாற்ற ஏற்பாட்டு ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இவ்வொப்பந்தங் களின் படி ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேருந்துகள் விடுவதற்கான வழித் தடங்கள் இன்னின்னவை என ஒதுக்கப்பட்டு, எத்தனை சரக்குப்

பேருந்துகள், மற்ற வண்டிகள் ஆகியவற்றிற்குரிய அனுமதிச் சீட்டு களுக்கு மேலொப்பம் இடப்படும் என்பது பற்றியும் நிர்ணயிக்கப் படுகிறது. பயணிப் பேருந்துகளை பொறுத்த வரையில், வழித் தடங்கள் பொதுவாக அந்தந்த மாநிலங்களில் ஓடும் கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் சமநிலை இருக்கும்படியாக ஒதுக்கப் படுகின்றன. புதுச்சேரியுடன் ஒப்பந்தம் ஒன்று இறுதி செய்யப் படுவதற்குரிய வரைவுச் செயற் குறிப்பு அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆந்திர பிரதேசம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்களோடு செய்யப் பட்ட ஒப்பந்தங்களை மாற்றி அமைப்பதற்கான பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

6. இந்தியா முழுவதும் அல்லது ஒரு மாநிலத்தை ஒட்டி யுள்ள ஐந்துக்கு குறையாத மாநிலங்களிடையே சரக்குப் போக்கு வரத்து எளிதாக நடைபெறும் பொருட்டு, சரக்கு வண்டிகளுக் குரிய தேசீய அனுமதிச் சீட்டை வழங்குவதற்காக, மத்திய அரசு திட்டம் ஒன்றை வகுத்துள்ளது. இம்மாநிலத்திற்காக மத்திய அரசு வரையறுத்துள்ள அனுமதிச் சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை 400 ஆகும்.

7. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில்முறை ஓட்டு நர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும், மருத்துவச் சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்குவதற்கும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குபடுத்தவும் விதிகள் இயற்றப் பட்டுள்ளன. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணிப்பதற்குரிய ஓர் நடவடிக்கையாக, 1979 ஆம் ஆண்டில், ஓட்டுநர் ஒருவர் விதி களை மீறும் ஒவ்வொரு நேர்வுக்கும் இத்தனை புள்ளி எனக் குறிப்பிட்டு அவர்களைத் தண்டிக்கும் ஓர் ஏற்பாட்டை அரசு அங்கீகரித்துள்ளது.

ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு அரசு, போக்கு வரத்து வண்டிகள் ஓட்டுதல் உரிமம் பெறுவதற்கான குறைந்த அளவு கல்வித் தகுதியை 8 ஆவது வகுப்பு வரை உயர்த்தியுள்ளதுந் தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள்/ இந்திய சாலைப் போக்கு வரத்துச் சங்கங்கள் ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங் கள் ஆகியவற்றிலிருந்து ஓட்டுதல், ஓட்டுதல் தொடர்பான இயந் திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில்களில் திறமை பெற்றுள்ள வர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

சாலைப் போக்குவரத்து வளர்ச்சிக் கழகத்துடன் கலந்தா லோசித்து, டாக்சி, ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களுக்கு டீசலைச் சிக்கனமாகச் செலவிடுவது, பயணிகளிடம் சுமுகமான நல்லுறவை ஏற்படுத்திக் கொள்வது எவ்வாறு என்பது குறித்து ஒரு குறுகிய காலப் பயிற்சியளிக்கும் செயற் குறிப்பு ஒன்று பரிசீலனையில் உள்ளது.

உயர் அதிகாரிகள் குழு ஒன்றை ஏற்படுத்தி, மோட்டார் வண்டி கள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச் செயல்படுத்தும் முறை களைக் கடுமையாக்கும் ஒரு செயற் குறிப்பும் போக்குவரத்து ஆணையரின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்கு ஏற்படும் விபத்துக்களைத் தடுக்கும் வகையில் ஆட்டோ ரிக்ஷாக் களின் வலப்புறத்தில் ஒரு கதவு அல்லது இரண்டு தடுப்புக் கம்பி கள் பொருத்தப் பட வேண்டும்; இடப்புறத்தில் ஒரு கைப்பிடி கம்பி பொருத்தப்படவேண்டும். மற்றும் ஆட்டோ ரிக்ஷாவின் திருப்பு விசைக் கருவி இரு பக்கங்களிலும் 40° வரை மட்டுமே இயங்கும் வகையில் பூட்டித் திறக்கும் அமைப்புகள் பொருத்தப் பட வேண்டும் என்ற வகையில் 1940 ஆம் ஆண்டு தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் ஒரு திருத்தம் வெளியிட்டு அதனை உறுதிப்படுத்துவது பற்றி அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

8. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின்கீழ் கிடைக்கப் பெறும் வருவாய் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது :—

	வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1979–80.	திருத்த மதிப்பீடு 1979–80.	வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1980–81.
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்).		
1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கிடைக்கப் பெறும் வருவாய்.	2,26,80	3,10,44	3,25,92
தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் கிடைக்கப் பெறும் வருவாய்.	54,65,95	69,09,27	65,89,00
ஏனைய வருவாய்கள்	2,25	2,50	2,60
மொத்தம் ..	56,95,00	72,22,21	69,17,52

அவ்வாறே 1971இல் முதல் நிறுவனமாக சென்னைப் பெருநகர் பகுதி மற்றும் செங்கல்பட்டு மாவட்டப் பகுதிகளை வரம்பாகக் கொண்டு பேருந்துகளை இயக்க பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அரசு நிறுவியது.

4. 1967இல் ஏற்படுத்திய நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தோடு, பெரிய அளவில் பேருந்துகளை இயக்கும் தனியார் நிறுவனத்தினரிடமிருந்து பேருந்துகளை கையகப்படுத்தி அரசே ஏற்று நடத்த விரும்பியது. அவ்வாறே தமிழ்நாடு 1971ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 உரிமங்களுக்கு கூடுதலாகவுள்ள தனியார் பேருந்து அதிபர்களிடமிருந்து வாகனங்களும் பிற சொத்துக்களும் கையகப்படுத்தப்பட்டன. அவ்வகையில் மதுரை, திருவாளர்கள் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 346 பேருந்துகளும், பொள்ளாச்சி ஆனைமலைஸ் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 110 பேருந்துகளும், கும்பகோணத்தில் இருந்த மூன்று நிறுவனங்களான சத்திவிலாஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 50 பேருந்துகளும், ராமன் அண்ட் ராமன் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 180 பேருந்துகளும், ராமவிலாஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 65 பேருந்துகளும் கையகப்படுத்தப்பட்டன. மாறுபட்ட பேருந்துகளின் இயக்கப் பணி மற்றும் பணியாளர் நிலை ஆகியவற்றைக் கருதிப்பார்த்து, தனியார் துறையினரிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளைக்கொண்டு முறையே மதுரை, பொள்ளாச்சி, மற்றும் கும்பகோணம் ஆகிய இடங்களைத் தலைமை இடங்களாகக் கொண்டு தனிப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அமைக்க அரசு நினைத்தது; பூகோள ரீதியில் கச்சிதமாகப் பேருந்துகளை இயக்கத் தேவைப்படும் பரப்பளவைக் கணக்கில் கொண்டு ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் இரண்டு அல்லது மூன்று மாவட்டங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்தன. அவையாவன: கோயம்புத்தூர் மற்றும் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ; திருச்சிராப்பள்ளி (1972 ஆம் ஆண்டில் புதுக்கோட்டை உட்பட) மதுரை, இராமநாதபுரம் மற்றும் திருநெல்வேலி மாவட்டங்களிலுள்ள பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம். தென்னார்க்காடு மற்றும் தஞ்சாவூர் மாவட்டங்களிலுள்ள சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக்கழகம் பேருந்துகளை இயக்கி வந்தன. பிறகு சேரன் போக்குவரத்துக்கழகத்தின் தலைமை இடம், பேருந்து இயக்கத்தை உத்தேசித்து கோயம்புத்தூருக்கு மாற்றப்பட்டது. வட ஆற்காடு, சேலம், தர்மபுரி ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துகளை இயக்க 1973 ஆம் ஆண்டில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் நிறுவப்பட்டது. திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் இயங்கிவந்த பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்திடமிருந்து சில தடங்களையும் பேருந்துகளையும் எடுத்துக் கொண்டு முழுவதும் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட கன்னியாகுமரி,

மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துகளை இயக்கிட கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக்கழகம் 1974இல் நிறுவப்பட்டது, 1975 சனவரித் திங்களில் புறநகர்ப் பகுதிகளுக்கென்று கடைசியாக தென்னார்க்காடு, வட ஆர்க்காடு மாவட்டங்களிலுள்ள, சில நாட்டுடைமை வழித்தடங்களை சோழன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகத்திடமிருந்தும், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத் திடமிருந்தும், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திட மிருந்தும் எடுத்துக்கொண்டு தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் தொடங்கப்பெற்றது. முன்னாளைய தமிழ்நாடு மாநிலம் போக்குவரத்துத்துறையின் விரைவுப் பேருந்துப் பணியை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் புதிதாக அமைக்கப்பட்ட விரைவுப் பேருந்துப் பிரிவுக்கு மாற்றியபோது மாநிலப் போக்குவரத்துத் துறையைத் தனித்தியங்கும் சட்ட முறையில் அமைந்த நிறுவனமாக மாற்றும் செயல் 1975 செப்டம்பர் திங்களில் நிறைவு பெற்றது. இப்பிரிவு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற தனி நிறுவனமாக 1–4–1980 முதல் அமைக்கப் பெற்றது. இவ்வாறாக இம்மாநிலத்தில் பயணிகள் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் எட்டு (8) இருந்து வருகின்றன.

பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குதலின் சதவீதம் 1967–68 ஆம் ஆண்டில் 24 சதவீதம் ஆக இருந்தது 12 ஆண்டு காலத்தில் (1979–80 ஆம் ஆண்டில்) 56 ஆக உயர்ந்துள்ளது.

ஆண்டு.	பொதுத்துறைப் பேருந்துகள்.	மாநிலத்தில் உள்ள மொத்தப் பேருந்துகள்.	பேருந்துகள் நாட்டுடைமை யாக்குதலின் சதவிகிதம்
(1)	(2)	(3)	(4)
1967–68	1,731	7,225	24.0
1968–69	1,946	7,640	25.5
1969–70	1,975	7,846	25.2
1970–71	2,087	8,192	25.5
1971–72	2,247	8,448	26.6
1972–73	3,552	8,928	39.7
1973–74	4,161	9,497	44.0
1974–75	4,252	9,100	46.7
1975–76	4,400	9,225	47.7
1976–77	4,936	9,538	51.8
1977–78	5,118	9,654	53.0
1978–79	5.482	10,229	53·6
1979–80	6,402	11,434	56·0

[1980 ஜூலை 23

பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை :

6. பொதுப் போக்குவரத்து, அரசின் உடைமையாக இருப்பதோடு அதனை அரசே நிர்வகிக்கவேண்டுமென்பது அரசால் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட கொள்கையாகத் தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது.

பேருந்து வழித்தடத்தை நாட்டுடைமையாக்குவதில் நமது அணுகுமுறை ஆக்க பூர்வமானது முக்கியமாகப். பெருகிவரும் கோடிக்கணக்கான கிராமப்புற மக்கள் தொகைக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதை முக்கிய நோக்கமாகக் கொண்டதாகும். நெடுஞ்சாலைகளிலும் நிலையான போக்குவரத்துப் பணிகளை வழித்தடங்களுக்கான உரிமைபெற்று நடத்தி வருகின்ற இப்போதுள்ள பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குப் பதிலாக அங்கு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சேர்ந்த பேருந்துகளை விடுவதனால் மட்டுமே பொதுமக்களின் தன்மைகள் கணிசமாக நிறைவு பெற்றுவிட்டது என்று கருதுவதற்கில்லை. எனவே, இதுவரையில் போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படாத அல்லது போதுமான அளவுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படாத இடங்களுக்குப் போதிய போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்தை எய்திட மாநிலம் முழுவதும் அறிவியல் முறையில் விரிவானதொரு ஆய்வு நடத்தப்பெற்று அதன் முடிவுகள் கணக்கீட்டுப்பொறியின் மூலமாக அலசி ஆராய்ந்து முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. இம்மாநிலத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கணக்கெடுப்புப்படி 12,239 கிராம ஊராட்சிகளில் 8,034 கிராம ஊராட்சிகளுக்கு ஏற்கெனவே பேருந்து வசதி செய்யப்பட்டுள்ளன என்றும் எஞ்சியுள்ள 4,205 கிராம ஊராட்சிகளுள் 968 கிராம ஊராட்சிகளில் போக்குவரத்திற்குரிய சாலைகள் பேருந்து போக்குவரத்திற்கு ஏற்றவையாக உள்ளன. 476 புதிய வழித்தடங்களுக்கான திட்டங்களும், தற்போதுள்ள வழித்தடங்களை மாற்றியமைக்கவும் இந்த வகையில் 968 கிராம ஊராட்சிகளை இணைத்து 18 இலட்ச மக்கள் பயனடையவும் திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டங்களின் செயற்பாடு பல்வேறு நிலைகளில் உள்ளன. எஞ்சிய 3,237 ஊராட்சிகளையும் இணைப்பதற்கு ரூ. 100 கோடிகள் செலவில் இணைப்புச் சாலைகளை மேம்படுத்த வேண்டியுள்ளது. அதற்காகத் தேவைப்படும் நிதி பல்வேறு வழிகளில் திரட்டப்பட்டு வருகிறது. பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலை உயர்வை கருத்தில்கொண்டு போக்குவரத்து வழித்தடங்களை முழு அளவில் நாட்டுடைமையாக்கும் வரை இன்னும் சில காலத்திற்கு பொதுத் துறையும் தனியார் துறையும் பேருந்துகளை இயக்கும் பரப்பு எல்லைகளை வரையறுத்து போட்டியைத் தவிர்க்கலாம்.

1980 ஜூலை 23]

பயணிகள் போக்குவரத்துக்கழகங்கள் :

7. திறமையுடனும், ஒருங்கிணைந்த முறையிலும், சிக்கனமாகவும் பயணிகளின் வசதிகளை முக்கியமாகக் கருத்தில் கொண்டும் பேருந்துகளை இயக்குவது இம்மாநிலத்திலுள்ள எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொறுப்பாக இருந்து வருகிறது. கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் அமைக்கப்பட்ட இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உறுதியான வாணிப குறிக்கோளுடன் 6 சதவிகித நியாயமான ஆதாயத்தை ஈட்டுமளவுக்கு செயல்பட்டு வருகின்றன.

8. 1979-80ஆம் ஆண்டின்போது இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 26 கோடி செலவில் 1,321 புதிய பேருந்துகளை சாலையில் விட்டன. அதில் 601 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாகவும், 720 கூடுதலாகவிடப்பட்ட புதிய பேருந்துகளாகவும் உள்ளன, இவை சுமார் 32 லட்சம் மக்கள் தொகை உடைய 1,395 கிராமங்களை இணைக்கின்றன. மிகவும் உட்பகுதியிலுள்ள கிராமங்களுக்கும் வசதி அளிக்கும் பொருட்டு 20 சிறிய பேருந்துகள் விடப்பட்டன. இப்புதிய வழித்தடங்களால், கழகங்களுக்கு வருவாய் இழப்பு ஏற்பட்டாலும் கிராமப் பகுதிகளுக்கு பேருந்து வசதி செய்தல் வேண்டுமென்ற சமுதாய நல குறிக்கோளுடன் தொடர்ந்து அவ்வழிதடங்களில் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இன்றைய தேதிவரை போக்குவரத்துக்கழகங்களால் இயக்கப்பெறும் 5,860 பேருந்துசேவைகளுள் 3,100 ஆதாயமின்றி இருக்கின்றன.

9. இரு ஆண்டுகளாகத் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட புயல், வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டபோதிலும் பேருந்துகளின் அடிச்சட்டம், உதிரி பாகங்கள், எரி எண்ணெய் முதலியவற்றின் விலையேற்றம் ஏற்பட்ட போதிலும், இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 1978-79 இல் ரூ. 8·00 கோடியும் 1979-80இல் 6.5 கோடியும் (மோட்டார் வாகன வரிகள் மீதான கூடுதல் சர்சார்ஜ் விதிக்கப்படுமுன்) சிக்கனம் மற்றும் சிறந்த நிர்வாகத்திறனால் செயல்பட்டு எல்லாத்துறைகளிலும் ஆதாயத்தை ஈட்டின.

10. இவை மாநிலக் கருவூலத்திற்கு பொதுவாக நிதியளித்ததுடன் மோட்டார் வாகன வரி மீதான கூடுதல் சர்சார்ஜ் ஆக 1978-79 இல் ரூ. 695 இலட்சத்தையும் 1979-80 இல் ரூ. 1,096 இலட்சத்தையும் கட்டின.

பயணிகளுக்கு வசதிகள் :

11. 1978-79இல் 402-ம், 1979-80இல் 285-ம் பேருந்து நிற்பிடக் கொட்டகைகள் கட்டப்பட்டன.

12. சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரம், பெங்களூர், நாகப்பட்டினம், தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களுக்கு குளிர்சாதன வசதியுடைய பேருந்துகள் விடப்பட்டன. இத்துடன் 40 ''சூப்பர் டீலக்ஸ்'' பேருந்துகளும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

13. அரசு போக்குவரத்து நிறுவனப் பேருந்துகளில் புற்று நோயாளிகள் மருத்துவ சிகிச்சை பெறுவதற்காகப் பயணம் செய்யும்போது கட்டணச் சலுகை அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. சென்னை நகரில் பார்வை இழந்தோர் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. மற்ற நகர்புறங்களிலும் மருத்துவமனை, தொழிற்சாலை மற்றும் பள்ளிக்கூடங்கள் ஆகியவற்றிற்கு கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. கிராமப் பகுதியில் உள்ள பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்களுக்கு 33 1/3 சதவீதம் பயணக் கட்டண சலுகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

14. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு பொருட்காட்சிகள் திருவிழாக்களையொட்டி மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தனிஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை தவிர்க்கும் பொருட்டு போதிய அளவில் கூடுதல் தனி பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. போக்குவர்த்து ஒழுங்காகவும், சீராகவும் நடைபெற ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக தேவையான இடங்களிலெல்லாம் பந்தல்கள் போட்ப்படுகின்றன. குடிநீர் வசதிகளும், கழிப்பிட வசதிகளும் செய்துதரப்படுகின்றன. 1980 பிப்ரவரி—மார்ச்சுத் திங்களில் கும்பகோணத்தில் நடைபெற்ற மகாமகம் திருவிழாவின்போது யாத்திரிகர்களின் நெரிசலை தவிர்க்க எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்றுபட்டு அவ்வப்போது கூட்ட நெரிசல் ஏற்படாமல் பார்த்துக்கொண்டன.

15. பயணம் செய்யும், பொதுமக்களின் வசதிக்காக 10 நாட்களுக்கு முன்னதாகவே இட ஒதுக்கீடுக்காக பதிவு செய்துகொண்டு பயணம் செய்ய திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்கழகம் எல்லாப் பெரிய பேருந்து நிலையங்களிலும், பேருந்து போக்குவரத்து இறுதி முனைகளிலும் வகை செய்துள்ளது. இதோடு ஒதுக்கீட்டு முறையை அடிப்படையாகக் கொண்டு இடஒதுக்கீடுகள் செய்வது ஒதுக்கீட்டு அளவுக்கு அதிகமாக முக்கிய பயண இடைப்பட்ட இடங்களில் செய்யப்படுகிறது.

16. கழிப்பிட வசதியுடன் கூடிய பயணிகள் காத்திருக்குமிடங்களையும் சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோயில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர் போன்ற முக்கிய பெரிய பேருந்து நிலையங்களில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்கழகம் பராமரித்து வருகிறது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், வேலூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பேருந்து நிலையங்களில் சிற்றுண்டி நிலைய வசதிகளும் இருந்து வருகின்றன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோயில், கோயமுத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் பயணிகளுக்கென்று ஓய்வறை மற்றும் பயணப் பொருட்களின்

காப்பறை ஆகிய வசதிகளும் உள்ளன. சென்னைக்கு பயணிகள் ஒரே குழுவினர்களாக வருகை தரும்போது அவர்களுக்கென்று பயன்படக்கூடிய வகையில் படுக்கை வசதியுடன் கூடிய அறைகளும் உள்ளன.

விபத்துகளைத் தடுத்தல்:

17. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும், தக்க பாதுகாப்புடன் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கும், மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பெருமளவில் நடவடிக்கை எடுத்துள்ளன.

18. நகரப் பேருந்துகளைத்தவிர, பிற எல்லாப் பேருந்துகளிலும் வேகக்கட்டுப்பாட்டைப் பதிவு செய்யும் கருவியைப் பொருத்துவதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. வேகம் பதிவு செய்யும் கருவியைக்கொண்டு பேருந்தின் அதிவேகத்தை கட்டுப்படுத்துவதோடு, அனுமதியளிக்கப்படாத இடங்களில் ஓட்டுநர்கள் பேருந்தை நிறுத்துகின்ற பழக்கமும் கண்காணிக்கப்படும்,

19. விபத்து இல்லாமல் பேருந்தை நல்லமுறையில் ஓட்ட வேண்டும் என்ற உணர்வை ஓட்டுநர்களின் மனதில் தோற்றுவிக்கும் பொருட்டு விபத்தின்றி ஓட்டுவதற்கான ஓட்டுநர்களுக்குப் பரிசளிக்கும் திட்டம் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நடைமுறையில் உள்ளது. இது நல்ல வரவேற்பை பெற்றுள்ளது. திருத்தியமைக்கப்பட்ட திட்டத்தின்படி, விபத்து இல்லாமல் ஓராண்டு பேருந்தை ஓட்டுபவருக்கு ரூ. 100 பரிசாக அளிக்கப்படுகிறது. அடுத்த ஒவ்வொரு விபத்தில்லா ஆண்டிற்கும் ரூபாய் 25 அதிகப்படியாக வழங்கப்படுவதால், பரிசுத்தொகை கூடுதலாகக் கிடைப்பதுடன் ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை விபத்தின்றி ஓட்டும் காலமும் அதிகரிக்கிறது.

பேருந்துகளை தொடர்ந்து விபத்தில்லாமல் ஓட்டுகின்ற ஆண்டுகளின் எண்ணிக்கை.	பரிசுத்தொகை (ரூபாயில்).
1 ஆண்டு	100
2 ஆண்டுகள்	125
3 ஆண்டுகள்	150
4 ஆண்டுகள்	175
30 ஆண்டுகள்	3,000

20. பெரும்பாலான விபத்துக்கள் தவறாக வாகனங்களை ஓட்டுநர்கள் ஓட்டுவதால் ஏற்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு பயிற்சியளிக்க முறையான பள்ளி ஏதும் இல்லாததால் லாரிகளை ஓட்டக் கற்றுக்கொண்டவர்களை அந்த மாதிரி கனரக வாகனங்களை ஓட்டுவதில் அவர்களுக்குள்ள அனுபவத்தை வைத்துப் பேருந்துகளில் ஓட்டுநர்களாக நியமிக்கப்பட்டு

வந்தனர். இந்த ஓட்டுநர்கள் அவர்கள் முன்பு 'டிரக்' ஓட்டியபோது உண்டான பழக்கங்களுடன் பேருந்தை ஓட்டுகின்றனர். சிறந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் எண்ணத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் ஆதரவின் கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டம் ஒன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்தின்படி தேவையான உடற்கட்டும் பள்ளியிறுதித் தேர்வுக் கல்வித்தகுதியும் பெற்றுள்ளவர்களும் வாகனங்களை ஓட்டத் தெரியாதவர்களுமான இளைஞர்கள் தெரிந்தெடுக்கப்பட்டு 32 வாரங்களுக்கு, சாதாரண, கனரக வாகனங்களை ஓட்டுதல், மோட்டார் இயந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி ஆகியவற்றில் அவர்களுக்குத் தீவிரப் பயிற்சியளிக்கப்படும். இந்தப் பயிற்சிக்குப் பிறகு இவர்களை மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலையில் சேர்த்துக்கொள்வதுபற்றி பரிசீலிக்கப்படும். தாயகம் திரும்பியவர்க்கும், உள்ளூர் மக்களுக்கும் பயிற்சி அளிப்பதற்காக கும்மிடிப்பூண்டியில் உள்ள கனரக வாகன இயந்திரக் கம்மியர் ஓட்டுநர் பயிற்சி நிலையத்தைச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் எடுத்துக் கொண்டுள்ளது.

21. விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்கும் வகையில், இறந்தவர்களுக்கு ரூபாய் ஆயிரமும், காயம் அடைந்தவர்களுக்கு எந்த அளவுக்குக் காயம் அடைந்துள்ளனர் என்பதை வைத்துத் தொகையளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்திற்கு முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து நிதி உதவி அளிக்கப்படுகிறது. இத்திட்டம் போக்குவரத்து ஆணையாளரால் கோட்ட ஆட்சியாளர்கள் மூலமாக நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது.

தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள் :

22. தங்களது மேலான வாடிக்கையாளர்களுக்குப் பணி செய்வதுடன், போக்குவரத்துக்கழகங்கள் தொழிலாளர் நலனிலும் அதிக அக்கறை காட்டுகின்றன.

23. எல்லாக் கழகங்களிலும் செயலிலுள்ள "நீண்டகால சம்பளத்திட்டம்", பல்வேறு கழகங்களுக்கு இடையே ஒரே மாதிரியான சம்பள அமைப்பு, அகவிலைப்படி, விடுப்பு விதிகள் மருத்துவ வசதிகள், முதலியன இருப்பதற்கு வகை செய்கின்றது இத்திட்டம் மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இதற்கு முன்னிருந்த பல்வேறு சம்பள நிலைகளைச் சீரமைத்துள்ளது. தொழிலாளர்களின் தகுதி, அனுபவம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் பல்வேறு நிலைகளில் தற்போதுள்ள சம்பள வீதங்களுக்குப் பொருந்துமாறு வகைசெய்கிறது.

இத் திட்டம் பணி உயர்வுக்குப் போதிய வாய்ப்பு இன்றி தொழிலாளர்கள் மனச்சோர்வு அடையாமல் இருக்க வகை செய்கிறது. இத் திட்டத்தின் கீழ் 30 ஆண்டுகள் பணி செய்த தொழிலாளி தன்னுடைய பணியைத் திறமையாகவும் நிறைவுள்ள முறையிலும் செய்திருந்தால், பணிக்காலம் முழுவதும் படிப்படியாக ஊதிய உயர்வு பெற்று குறிப்பிட்ட பதவிககு உயர வாய்ப்பு உள்ளது. இதே போன்ற திட்டத்தை அரசுப் பணியாளர்களுக்கும் கொண்டு வருவதற்காக மூன்றாவது ஊதியக்குழு இதனைக் கருத்திற்கொண்டது.

24. பணி நிலைமைகள், அதாவது அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப் படி, விடுப்பு, மருத்துவ வசதிகள் போன்றவையெல்லாம் அனைத்துக் கழகங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக இருக்குமாறு செய்யப்பட்டுள்ளது.

25. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர் அனைவரும் பயன்பெறத் தக்க வகையில் தகுந்த ஊக்கத் திட்டங்கள் நடைமுறையில் உள்ளன. இவை கீழ்க் கண்ட நோக்கங்களை அடைவதற்காக உள்ளன:—

(அ) பணியாளர் அதிகச் சம்பளம் ஈட்டுவதற்கு வாய்ப்பளித்தல்.

(ஆ) அரசுப் போக்குவரத்துப் பணியாளர்கள் தங்களின் நன்னடத்தைச் சார்ந்த சிறந்த பணியின் மூலம் பொது மக்களுக்கு நன்மை செய்தல்.

(இ) தொழிலாளர்களின் வேலை திறத்தை உயர்த்தி அதிக ஆதாயம், குறைந்தசெலவு ஆகியவற்றின் மூலம் கழகங்கள் பயன்பெறுதல்.

26. நீண்டகால சம்பளத் திட்டமும் ஒரே மாதிரியான ஊக்க ஊதியத் திட்டங்களும் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சீரான போட்டி மனப்பான்மை நிலவ உதவி செய்கின்றன. பணியாளர்களின் கடுமையான உழைப்பு அவர்களுக்கு அதிகமான வெகுமதியை அளிக்கிறது.

27. கலந்து பேசி ஒப்பந்தம் செய்து கொண்ட பிறகு, 1977ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல் எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் பொறியியல் கழக பணியாளர்களுக்கு மாதம் ரூ. 27 தற்காலிகத் தொகையாக (Ad hcc Payment) அரசு வழங்கியது. 1978ஆம் ஆண்டு மே மாதம் செய்துகொள்ளப்பட்ட இறுதி ஒப்பந்தப்படி அடிப்படை சம்பளத்தில் மாதம் ஒன்றுக்கு ஓட்டுநர்களுக்கு ரூ. 15—ம் மற்ற எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கு ரூ. 10—ம் ஏற்கனவே கொடுத்த அகவிலைப்படியில் ரூ. 35—ம் உயர்த்திக் கொடுப்பதற்கும் அனுமதி வழங்கப்பட்டது. தற்காலிகத் தொகையாக வழங்கப்பட்ட ரூ.27 இறுதி உடன்படிக்கையில் கிடைத்த தொகையில் சரிக்கட்டப்பட்டுள்ளது. இடையிடையே கிடைக்கும் சொற்ப ஆதாயங்களில்

ஏற்பட்ட உயர்வுகளைச் சேர்த்து ஒவ்வொரு போக்குவரத்துப் பணியாளர்களுக்குக் கிடைத்த மொத்த பலன் ரூ. 61 முதல் ரூ. 69 வரையாகும். 1978 ஆம் ஆண்டு சனவரி 1 ஆம் நாள் முதல் மருத்துவ விடுப்பு ஆண்டொன்றுக்கு 6 நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. 1-1-1980 லிருந்து தற்செயல் விடுப்பு ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் சம்பளத்துடன் எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

28. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 51 இடங்களில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும், பொழுது போக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வு அறைகளையும் ஏற்படுத்தியுள்ளன. அனைத்துப் போக்குவரத்து கழகங்களின் நிர்வாகங்களும் மாநிலப் போக்குவரத்து கழகங்களை சார்ந்த தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகள், பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டுக்களை வழங்கி வருகின்றன.

29. கழகம் தொடங்கப்பட்ட நாளன்று அல்லது அதற்கு பிறகு பணியிலிருக்கும் ஒரு தொழிலாளி இறந்துவிட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு நிவாரணம் அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருந்த ஒருவருக்கு, வேலை தேடித்தரும் அலுவலகத்தை அணுகாமலேயே, போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள பதவி காலியிடத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து அவரைச் சேர்த்துக் கொள்ள வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

30. அரச் மருத்துவமனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி மருத்துவ வசதி போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணைகள் பிறப்பித்துள்ளது. இத் திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

31. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித்திட்டம் கொண்டுவரப் பட்டுள்ளது. பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொழிலாளர் நல அறக்கட்டளைகளை ஏற்படுத்தி தங்களுடைய அதிகப்படியான வருவாயிலிருந்து பெரும் பகுதியை அதற்கு ஒதுக்கியுள்ளன. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இதற்காக ரூ. 7.3 இலட்சத்தை ஒதுக்கி முன்னோடியாகத் திகழ்கிறது. இந்த நிதி, தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குப் புத்தகங்கள், நோட்டுப் புத்தகங்கள், எழுது பலகைகள், உதவித்தொகை முதலியன வழங்க பயன்படுத்தப்படுகிறது.

32. பெரும்பான்மையான போக்குவரத்துக்கழகங்கள் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இயல்பான வட்டி வீதத்தில் எளிதான தவணைகளில் திரும்ப வசூலிக்கப்பெறும் வகையில் திருமண முன் பணம் அளிக்கின்றன.

33. சேரன் போக்குவரத்துக்கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக்கழகம், பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக்கழகம் ஆகியவை தங்கள் பணியாளருக்கு அத்தியாவசியப் பண்டங்கள் கிடைப்பதற்குப் பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகளுக்குச் சலுகை வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. பல்வேறு கிளைகளில் பணிபுரியும் பணியாளருக்கு உணவு தானியங்கள் மற்றும் அத்தியாவசியப் பொருட்களை கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகள் மூலம் வழங்குவதற்காக, சேரன் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயல் ஊர்திகளுக்கு (mobile vans) ஏற்பாடு செய்துள்ளன. பணியாளர்கள், நகர்ப்புற வீட்டு வசதி வளர்ச்சிக் கழகத்திடமிருந்து வீடு கட்டுவதற்காகக் கடனுதவி பெற்று "வீடு உமக்கே சொந்தம்" எனும் திட்டத்தின்கீழ் வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்வதற்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் உதவியுள்ளது. இக்கழகம் அதன் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக, வட்டியைக் குறைத்து அல்லது நிலங்களை மேம்பாடு செய்துகொடுத்து கணிசமான அளவிற்கு நிதி உதவி வழங்கியுள்ளது. ஏனைய கழகங்களும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பணியாளர்கள் தங்கள் குடும்பத்தினருடன் (ஐவருக்கு மேற்படாதிருத்தல் வேண்டும்) ஆண்டிற்கொருமுறை மாநிலமெங்கும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்தில் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். இரவு நேர முறைப் பணியாற்றும் பணியாளர்களுக்கு இலவசமாகச் சிற்றுண்டி வழங்கப்படுகிறது.

34. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களது பணியாளர்களுக்கு முறையாக தைத்த சீருடைகளையும், காலணிகளையும் வழங்குகின்றன. போக்குவரத்து கழகப் பணியாளர்களுக்கு சீருடைகள் தைக்கும் பொருட்டு அப்போக்குவரத்து கழகப் பணியாளர்களின் குடும்பங்களிலுள்ள பெண்களைக் கொண்ட கூட்டுறவு தொழிலகங்களை ஏற்படுத்துவது குறித்து தொழில் வணிக இயக்குநருடன் கலந்தாலோசித்து பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர்) பரிசீலித்து வருகிறது.

35. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களது ஓட்டுநர்களுக்கு வெப்பக்கதிர் வீச்சுத் தடுப்புக் கண்ணாடிகள்/குளுமைக் கண்ணாடிகள் வழங்கி வருகின்றன. ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு மேல் பணியிலிருக்கும் பணியாளர்களுக்கு மூக்குக்கண்ணாடி தேவைப்படின் அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்து ஆண்டுகளுக்கு மேல் பணிபுரிந்த பணியாளர்களுக்கு அவர்களது சேவையைப் பாராட்டும் வகையில் கைக்கெடிகாரங்களை இக்கழகம் பரிசளிக்கிறது. தங்களது பணியாளருக்கு இருக்க இடவசதி ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதற்காக வீடு கட்டும் கூட்டுறவுச் சங்கம் ஒன்றையும் இப்போக்குவரத்துக் கழகம் அமைத்திருக்கிறது.

36. பணியாளர்களின் நலனுக்காக அவசர மருத்துவ ஊர்தி (Ambulance Van) ஒன்றை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் வாங்கியுள்ளது. முதல் ஊர்தி எவ்வாறு செயல்படுகிறது என்பதை கவனித்த பிறகு மற்றொரு ஊர்தி வாங்கப்படும்.

37. பணியாளர்களது நலனையே அரசு பெரிதெனக் கருதுகிறது. நல்ல வேலை நிலைமைகளையும், தொழிலாளர் கல்வியையும் அளிப்பதோடு மட்டுமல்லாமல் பணி இருப்புப் பயிற்சி கொடுப்பதற்கும் உரிய முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட வேண்டும். அப்பொழுதுதான் நீண்ட கால சம்பளத் திட்டத்துடன் தொடங்கப் பெற்ற தொழில் திட்டத்தின் நோக்கம் நிறைவேறும்.

38. நடப்பு ஆண்டில் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் தொழிலமைதி நிலவி வந்தது. பணியாளர்களின் உண்மையான குறைகளை போக்குவரத்துக் கழகங்களும். அரசும் பரிவோடு கேட்டு உரிய நடவடிக்கைககளை எடுத்துள்ளன.

39. 1978–79 ஆம் ஆண்டிற்கு சுமார் 20 சதவீதம் ஊதியக் கொடை பல்லவன் (8.33 சதவீதம்) மற்றும் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக (8.33 சதவீதம்) பணியாளர்களைத் தவிர மற்ற அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. வேலை நிறுத்தமில்லாமல் ஆற்றிய பணிகளுக்காகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட பணியாளர்களுக்குத் தனி வெகுமதியாக ''எவர்–சில்வர்'' பாத்திரங்களும் வழங்கப்பட்டன.

பொது :

40. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை நடத்துவதிலுள்ள பிரச்சினைகள் குறித்து தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அறிவுரை தருவதற்காக, தமிழ்நாடு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை (Tamil Nadu Nationalised Transport Consultative Committee) அரசு மீண்டும் அமைத்துள்ளது. இக்குழு பல பயனுள்ள கருத்துக்களை எடுத்துக் கூறியது. அக்கருத்துக்கள் பல நிலைகளில் செயற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. தற்போது ஒவ்வொரு பணிமனைக்கும் ஆலோசனைக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் ஓர் ஆலோசனைக்குழு அமைக்கப்படுகிறது.

41. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மக்களுக்கு முடிந்த அளவு குறைந்த கட்டணச் செலவில் பேருந்து வசதிகளை அளிப்பதோடு வியாபார ரீதியில் தனித்தியங்கக் கூடிய நிறுவனங்களாக இருக்க வேண்டிய இரு நோக்கங்களையும் நிறைவேற்ற வேண்டியுள்ளது. இம்மாநிலத்தின் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் இந்நாட்டின் இதர மேம்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்களுடன் ஒப்பிடக்கூடிய நிலையில் தற்போது உள்ளன. நடப்பு

ஆண்டில் எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி நிலைமை (Financial Performance) பொதுவாக மனநிறைவு அளிப்பதாக உள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பணியாளர்களின் ஒத்துழைப்போடு, தமது பணிகளை இன்னும் மேம்படுத்தி இனிவரும் ஆண்டுகளில் மாநிலத்தின் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் மக்கள் சென்றுவர போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவுபடுத்தும் என்று நம்புகின்றன.

மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனம் :

42. தமிழக அரசின் சுமார் 6,000 மோட்டார் வண்டிகளை நன்னிலையில் பராமரிக்கும் பொறுப்பு மோட்டார் வண்டிகள் பாரமரிப்பு நிறுவனத்தினுடையது ஆகும். இந்நிறுவனம் 9 பட்டறைகளையும், இரண்டு பராமரிப்பு நிலையங்களையும் தன் கட்டுப்பாட்டில் வைத்துள்ளது. தருமபுரியில் ஒரு பட்டறை அமைக்கும் பணி விரைவில் முடியுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

43. வண்டிகள் உபயோகமற்றவை என ஒதுக்குவதற்கான நடைமுறையை எளிதாக்கவும் உபயோகமற்றவையென்று ஒதுக்கப்படவேண்டிய அரசு வண்டிகளை ஆய்வுசெய்து அது குறித்து முறையான நடவடிக்கையெடுக்கப் பரிந்துரை செய்ய மூன்று இயந்திர கம்மியர்கள் கொண்ட குழு ஒன்று ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

44. அரசுப்பட்டறைகள் பரவலாகத் தற்போது அமைந்திருப்பது போதுமானதாக இல்லாததால் 1979-80–ல் 68 தனியார் பட்டறைகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட வழிமுறைகளின்படி, அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. தனியார் பட்டறைகளையே சார்ந்திருப்பதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் பட்டறை அமைக்க வேண்டும் என்று கருதி 1980–81 ஆண்டின் போது வேலூரில் ஒன்றும், புதுக்கோட்டையில் ஒன்றும் பட்டறை கட்ட உத்தேசிக்கப்படுகிறது. உதகமண்டலத்தில் ஒரு பணிமனை கட்டவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு வருகிறது. தலைமைச் செயலக வாகன ஊர்திகளைப் பழுதுபார்க்க சென்னை பட்டினப் பாக்கத்தில் ஒரு பணிமனை தொடங்கக் கருதப்படுகிறது.

இணைப்பு III

[547ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காணக.]

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து 1979–80 ஆய்வுரை

போக்குவரத்து துறையின் அமைப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணி கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின் கீழ் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவதேயாகும்.

(1) 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.

(2) தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம்.

போக்குவரத்துத் துறை போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பின் கீழ் செயல்படுகிறது. இந்த ஆணையாளர், வருவாய்த்துறை வாரிய முதல் உறுப்பினர் ஆவார். இவர் மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாரும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளரும், போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் இருவரும் போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவியாக இருக்கின்றனர். இணை ஆணையாளர் போக்குவரத்து ஆணையாளரின் செயலாளராகவும், துணை ஆணையாளர்களில் ஒருவர் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாரின் செயலாளராகவும், இன்னொருவர் நாட்டுடைமையாக்குதல் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளராகவும் பணியாற்றுகின்றனர். தலைமையிடத்தில் உதவி செயலாளர்கள் இருவர், துறைப் பிரதிநிதி ஒருவர், கணக்கு முதுநிலை அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் இருக்கின்றனர். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், அதன் செயலாளர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்களுடைய செயலாளர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு எதிரான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி தரத்திலுள்ள மாநில அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை செய்கிறது. அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலாளர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர், அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 15 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட, அத்தகைய பிரிவு அலுவலகங்கள் 45 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகளின் ஆய்வாளர் நிலை 1–ன் தலைமையின்கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை I மற்றும் II–ன் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரான சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாருக்குச் செயலாளராகப் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிர்வாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), கணக்கு இளநிலை அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும் மாவட்டங்களில், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர். ஆய்வு ஆண்டில், தணிக்கைப் பிரிவு ஒன்று கணக்கு இளநிலை அதிகாரியின் தலைமையில் தேவையான பணியாளர்களுடன் சேலத்தில் தனியாக ஏற்படுத்த அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகச் செயல்படுகிறார். சென்னை பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் மூன்று வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் உள்ளன; அவை 1–12–1978 முதல் செயல்படத் தொடங்கின.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் போக்குவரத்து வசதிகளும்.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டு புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

நாள்.	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31–12–1978	4,698	5,316	21,761	3,038
31–12–1979	5,036	6,226	25,247	3,192

நாள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனைய போக்குவரத்து வண்டிகள்.	மொத்தம் போக்குவரத்து வண்டிகள்.
	(6)	(7)	(8)
31-12-1978	14,984	14,610	64,407
31-12-1979	15,965	16,552	72,218

பயணிகள் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமை ஆக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகி வருகிறது. வளர்ந்து வரும் வர்த்தக, வணிகத் தேவைகளுக்கேற்ப, மாநிலம் முழுவதற்கான போக்குவரத்து வாடகை வண்டிகளுக்கும், தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கும் கட்டுப்பாடு ஏதுமின்றி, மாநில அளவில் அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. 1979 ஆம் ஆண்டில் 3,640 சரக்குப் போக்குவரத்து வண்டிகள் அதிகரித்துள்ளன. இந்தியா முழுவதும் சரக்குகள் மாநிலம் விட்டு மாநிலம் செல்வதை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு வாடகை வண்டிகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் இந்த வகையில் 400 அனுமதிச் சீட்டுக்களை ஏற்கனவே வழங்கியுள்ளது.

சுற்றுலாவை மேம்பாடடையச் செய்ய, இந்தியா முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளன. விவரம் வருமாறு:—

வகை.	ஒதுக்கீட்டு அளவு.	வழங்கப்பட்ட அனுமதிகள்.
(1)	(2)	(3)
அனைத்திந்திய சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	100	100 (ஒதுக்கீட்டு அளவு 150 ஆக உயர்த்தப்பட்டு அவற்றுக்கு விண்ணப்பங்கள் கேட்கப்பட்டுள்ளன.
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்பட்டு) ..	10	10
சுற்றுலா தனியார் ஒபபந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)..	15	15
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (35 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)..	25	25

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள் போக்குவரத்தும் சரக்குகள் போக்குவரத்தும் தாராளமாக நடைபெற இயலும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்கள் அளவில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்குவது அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகும். தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளும் மாநில அரசுகளின் அரசிதழில் செயற்குறிப்புகள் வெளியிடப்பட்டு, அவ்வாறு வெளியிடப்பட்ட நாளிலிருந்து 30 நாட்களுக்குக் குறையாத கால அளவில் இச் செயற்குறிப்புகள் 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-A) பிரிவின்கீழ் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்று அறிவிக்கப்படுகிறது. அவ்வாறு செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள், 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-B) பிரிவின்கீழ் வெளியிடப்பட வேண்டும். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அல்லது வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், அந்த ஒப்பந்தங்களுக்குச் செயல் வடிவம் கொடுக்கவேண்டும். தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே இத்தகைய ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கெனவே செய்துகொள்ளப் பெற்றிருக்கின்றன. அந்தந்த மாநிலங்களில் வண்டிகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவுதான் இந்த ஒப்பந்தங்களில் உள்ள அடிப்படையாகும். 63 (3-B) பிரிவின்கீழ் புதுச்சேரி யூனியன் பிரதேசத்துடன் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வது பற்றி பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. தற்போது முறைசாரா ஒப்பந்தம் ஒன்று தமிழ் நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையே செய்து கொள்ளப் பெற்றிருக்கிறது. இதன்படி, அனுமதிகள் இவ்விரண்டு மாநிலங்களுக்கும் இடையே 4 : 1 என்ற விகிதத்தில் பங்கிடப் பெறுகின்றன.

சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், ஆகியவற்றின் அனுமதிகள்மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் இருக்கின்றன. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம், யூனியன் பிரதேசங்களாகிய புதுச்சேரி, கோவா ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் 500 சரக்கு வண்டிகள் ஓடுவதற்கு தனி பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. 500 வண்டிகளுக்குரிய அனுமதிச் சீட்டு[க]ளில் 469 அனுமதிச் சீட்டுகள் ஏற்கனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. [illegible]ன் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டி[illegible]க்காக கேரளம், தமிழ்நாடு, ஆந்திரப்பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்

களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு ஒப்பந்தம் ஒன்று செய்து கொள்ளப் பட்டுள்ளது. இதுவரை அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள 24 அனுமதிச் சீட்டுகளில் இரண்டு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல் :

பயணிப்போக்குவரத்தை நாட்டுடமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர் களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல் திறன் கால அளவு முடிவடையும்பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரணப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தும் ;

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும் சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும், அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

இக்கொள்கை, 1967ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால், மேற் சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடமை யாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவு படுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், தமிழ்நாடு 1971ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ள பட்டன. ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை 1972-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்கு செயல் வடிவம் கொடுப்ப தற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973ஆம் ஆண்டு, பயணி பேருந்துகள்— ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப் பட்டது. தலைமை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. அதன்மீது இன்னும் முடி வெடுக்கப் படவில்லை. தலைமை உயர்நீதி மன்றம் அ குறித்து முடிவெடுக்கும் வரையில், மோட்

வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வகுக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்ட விதித் துறையின்கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நட வடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமை யாளர்களை நீக்கிவிட்டு, அதற்குப் பதிலாக அரசுப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான நடைமுறை இதுவாக இருக்கையில், புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும், ஏற்கனவே உள்ள போக்கு வரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் நிலை பெற்று உள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடலாம்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

பல்வேறு போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கு இடையே ஒருங் கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் ஒன்று உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராவார். மேற்சொன்ன மன்றத்தின் கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் பின் வருமாறு:—

	நிலைக் குழுக்கள்.	அமைப்பாளர்.
	(1)	(2)
1.	சாலை, இரயில், விமானம் உள்நாட்டு நீர் வழிப் போக்குவரத்து, கரை யோரக் கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதலும், பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர்.
2.	போக்குவரத்துப் பொறியியல் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற் படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொது மக்களிடம் பிரச்சாரம் செய்தல்.	உள் துறைச் செய லாளர்.
3.	போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள், எரிபொருள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்	தொழில் துறைச் செயலாளர்.

போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக் கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது.

காவல் துறை ஆணையாளர் தலைவராகவும், காவல் துறை [illegible]ணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) அவரது செயலா[illegible] [illegible]கவும், அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண் [illegible]நகரச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு ஒன்[illegible] [illegible]து.

[1980 ஜூலை 23

மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைவராகவும் காவல் துறை சூப்பிரண்டு செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

பெரும் நகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்காக, போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், அரசுச் சார்புள்ள 21 பேரை உறுப்பினர்களாவும் கொண்ட உயர் அதிகார போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு ஒன்றைத் தற்போது அரசு நிறுவியுள்ளது. தூய்மைப் பிரச்சினை அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், அலைந்து திரியும் கால்நடைகள், தெருவிளக்கு முதலிய பிரச்சினைகள் தொடர்பான பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

கட்டணங்கள் :

ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் உயரளவு கட்டண வீதங்கள் முறையே 1976ஆம் ஆண்டிலும் 1980ஆம் ஆண்டு சூன் திங்களிலும் கடைசியாகத் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது நடைமுறையில் உள்ள திருத்தக் கட்டண வீதங்கள் பின்வருமாறு:—

விவரங்கள். (1)	கட்டண வீதங்கள். (2)
1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு. மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 8 காசு. உயர் வகுப்பு இடவசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதலாக ஒரு காசு. எனினும் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு மட்டும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் விதிக்கிறது.
2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு. மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7 காசு.
3. பெருநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்.	முதல் கட்டண நிலைக்கு 20 காசு. அதற்கு அடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசு. மாநகரின் எல்லைப் பகுதியில் இருந்து தொடங்கி முதன்மை வழித்தடம் ஒன்றை இணைக்கும் இணைப்பு வழித் தடங்கள் வகையில் முதல் கட்டண நிலைக்கு 15 காசு.
4. பொருட்காட்சிகள். திருவிழாக்கள் போன்ற சிறப்பு நிகழ்ச்சி காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு.

1980 ஜூலை 23]

ஒப்பந்த ஊர்திகள் :—

1. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 60 காசு குறைந்த அளவு கட்டணம் ஒரு ரூபாய் முப்பது காசு. (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 10 மணித்துளிகளுக்கும் 10 காசு).
2. சாதாரண வாடகைக் கார்கள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ஒரு ரூபாய் 20 காசு, குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ரூ. 2.30 (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித்துளிகளுக்கும் 10 காசு).

3. சுற்றுலா வாடகைக்கார்கள். (1)	சமவெளியில் கட்டணம். (2)	மலைச்சாலைகளில் கட்டணம். (3)
22 குதிரைத்திறனுக்குக் குறைவாகவுள்ள நடுத்தர வகைக் கார்கள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1·30	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ 1.50
22 குதிரைத் திறனும் அதற்கும் அதிகமான பெரிய கார்கள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.50	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.70

கார்களில் சீர்வளி வசதி செய்யப்பட்டு அச்சீர்வளிச் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதல் கட்டணம் 20 காசு ஆகும்.

வரி விதிப்பு

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதற்கிணங்க, தமிழ்நாடு 1931ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும், தமிழ்நாடு 1952ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகளின் மீது வரி விதிப்பு); சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு, அவற்றுக்குப் பதிலாக, 1974ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரி விதிப்புச் (சட்டம் 13/1974) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச் சட்டம், தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்தம்) சட்டத்தால் திருத்தி அமைக்கப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டம் 1–10–1974ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. இத்திருத்தச் சட்டம், பயணிப் பேருந்துகளின் மீது மேல் வரி விதிக்கும் பொருட்டு தமிழ்நாடு 1976ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்தம்) சட்டத்தினால் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் 3/1976) மேலும் திருத்தியமைக்கப்பட்டது இவ்வாறு திருத்தப்பட்டச் சட்டம் 1–4–1976ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வந்தது. விரைவுப் பேருந்துகள், சென்னைப் பெருநகர் பிரிவு பகுதிகளுக்குள் ஓடும் பேருந்துகள் நீங்கலாக, 250-ம் அதற்கு மேலும் பயணிப் பேருந்து அனுமதிகளை வைத்திருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மீது கூடுதல் மேல்வரி விதிக்கும் வகையில் 1979 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு 15 ஆம் சட்டத்தால் அது மேலும் திருத்தப் பட்டது. புதியவரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு :—

(i) தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் தொடர்பாக வரி செலுத்துவதற்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதன் மேல், வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(iii) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப்பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச் சாரும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்காகவும், சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப் படமாட்டாது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்தாலும். அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகள்

எண்ணிக்கை அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட வீதங்களில், வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்த வரையில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்படமாட்டாது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப் பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின்மீது விதிக்கப்பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் பின்வருமாறு:—

பயணிப் பேருந்துகள் (சாதாரணமானவை)	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 195/–
பயணிப் பேருந்துகள் விரைவு	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 200/–
சென்னை பெருநகர்ப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 50/–
மதுரை மாநகர், பிறநகர் பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ 115/–.
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பஸ்)	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 280/-
சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள்	பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு ரூ. 140/–

பயணிப் பேருந்துகளை பொறுத்தவரை மோட்டார் வண்டி வரியுடன் விரைவுப் பேருந்துகளுக்குப் பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு மேல்வரிக் கட்டணமாக ரூ. 40-ம் பெருநகர், மாநகர், நகரப் பேருந்துகள் நீங்கலாக சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு பயணி ஒருவருக்குக் காலாண்டுக்கு மேல் வரிக் கட்டணமாக ரூ. 35-ம் விதிக்கப்படுகின்றது. அறிக்கை யாண்டில், பயணிப் பேருந்து அனுமதிகள் 250-க்குக் குறையாமல் வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் வைத்திருந்த அல்லது பயன்படுத்திய பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் 66 ...கவீதம் அளவில் மோட்டார் வண்டிகள்மீது கூடுதல் மேல்வரி ...க்கப்பட்டுள்ளது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ், சூழ்நிலைக்கேற்ப, ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கர்நாடகம், தமிழ் நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 700 ரூபாயும், கோவா, புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்த வரை வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 1—1—1977-லிருந்து 150 ரூபாயும் கூட்டு அனுமதி வரியாகச் செலுத்தப்பட வேண்டும். பேருந்து உரிமையாளர் எவரேனும் கூட்டு அனுமதி வரியை வரையறுக்கப் பட்டுள்ள காலத்திற்குள் செலுத்தாவிட்டால், ஆந்திர மாநிலம், கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங் களைப் பொறுத்தவரை, அவர் மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு அபராதம் ரூ. 25 செலுத்த வேண்டும். புதுச்சேரி கோவா மாநிலங்களைப் பொறுத்த வரை மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 2 அபராதம் செலுத்த வேண்டும்.

நாடு முழுவதும் சரக்கு வண்டிகள் சென்று வர அனுமதி வழங்குவது குறித்து இந்திய அரசு வகுத்துள்ள திட்டத்தின் கீழ் சரக்கு வண்டி உரிமையாளர் ஒருவர் அவரது மாநிலத்திற்குள் செலுத்த வேண்டிய வரியைச் செலுத்துவதோடு, அந்த வண்டி எந்தெந்த மாநிலத்திற்குள் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளதோ அந்தந்த மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஆண்டொன்றுக்குக் கூட்டு அனுமதிக் கட்டணம் ரூ. 700 செலுத்த வேண்டும். புதுடில்லி தவிர ஏனைய யூனியன் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளைப் பொறுத்த வரையில் ஆண்டொன்றுக்குச் செலுத்தத் தக்க கட்டணம் ரூ. 150 ஆகும்.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் வருவாய் குறித்த வரவு விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

இனம்	1978–79 ஆம் ஆண்டுக் கணக்கு.	1979–80 ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு.	1979–80 ஆம் ஆண்டுக்கான கணக்கு (ஆறு திங்களுக் குரியது).
(1)	(2)	(3)	(4)
1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கட்டணம்.	2,57,62,674	3,10,44,000	1,76,39,240
தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	54,50,31,403	69,09,27,000	36,48,01,383
ஏனைய வருவாய்கள்.	2,71,340	2,50,000	2,22,927
மொத்தம்.	57,10,65,417	72,22,21,000	38,26,63,[illegible]

விபத்து நிவாரணம் குறித்த முதலமைச்சர் நிதி

அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த பேருந்துகள் அல்லது இம்மாநிலத்தில் பதிவு செய்யப்பட்ட தனியார் உரிமை யாளர்கள் பேருந்துகள், ஏனைய மாநிலங்களில் பதிவு செய்யப் பட்டு, ஆனால் இம்மாநிலத்திற்குள் ஓடும் பேருந்துகள் ஆகிய வற்றில் விபத்துக்குப் பலியான நபர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பத்தாருக்கு ரொக்க நிவாரணம் அளிப்பதற்கான திட்டம் ஒன்றிற்கு 1978–79 ஆம் ஆண்டில் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது இம்மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து போக்குவரத்து வண்டிகளும் போக்குவரத்துக்கல்லாத பிற வண்டிகளும் சம்பந்தப்பட்ட விபத்துக்களுக்கும் இத்திட்டம் விரிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளது. இது மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களால் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

இந்த ரொக்க நிவாரணம் விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பங்களுக்கு (இறப்பு விபத்துக்களின் நேர்வுகள்) அனுமதிக்கப்படுகிறது. அவை வருமாறு:

தொடர் எண்ணும் விவரமும்.	கொடுக்கப்படும் ரொக்கத்தொகை.	யாருக்குக் கொடுக் கப்பட வேண்டும் என்பது.
(1)	(2)	(3)
1. விபத்தின் காரணமாக இறப்பு.	ரூ. 1,000 (ரூபாய் ஓராயிரம் மட்டும்).	இறந்து போனவரின் கணவர் / மனைவி/ மூத்த மகன் அல்லது இறந்து போனவர் கடைசியாக யாருடன் வசித்து வந்தாரோ அந்தக் குடும்பத்தில் மூத்த ஆணுக்கு.
2. நிலையாக முற்றிலும் ஏலாமையுறுதல் அல்லது இரண்டு கை அல்லது கால்களையும் இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணை இழத்தலும் ஒரு கை அல்லது காலை இழத்தலும்.	ரூபாய் 800 (ரூபாய் எண்ணூறு மட்டும்).	காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவரது நேமகதாரருக்கு.

தொடர் எண்ணும் விவரமும்.	கொடுக்கப்படும் ரொக்கத்தொகை.	யாருக்குக் கொடுக்கப்பட வேண்டும். என்பது.
(1)	(2)	(3)
3. ஒரு கண்ணை இழத்தல் அல்லது ஒரு கை அல்லது காலை இழத்தல்.	ரூபாய் 400 (ரூபாய் நானூறு மட்டும்).	காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவரது நேமகதாரருக்கு.
4. ஏனைய காயங்கள்	ரூபாய் 50 (ரூபாய் ஐம்பது மட்டும்).	காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவரது நேமகதாரருக்கு.

விபத்து நிவாரணம் குறித்த முதலமைச்சரின் நிதிக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியின் ஆண்டு வரவிலிருந்து 1 சதவீதம் அளிக்க ஆணை இடப்பட்டுள்ளது. இத்தொகையிலிருந்து விபத்து நிவாரணமாக 1–4–79-லிருந்து 31–12–79 வரை கொடுக்கப்பட்ட தொகை 12,38,600 ரூபாயாகும். 1978–79 ஆம் ஆண்டில் விபத்து நிவாரணம் குறித்த முதலமைச்சரின் நிதிக்கு, மோட்டார் வண்டிகள் வரியிலிருந்து கொடுக்கப்பட்ட 50 இலட்சம் ரூபாயில் 18 இலட்சம் ரூபாய் நோயாளிகளை எடுத்துச் செல்லும் அவசர ஊர்திகள் (Ambulance) வாங்குவதற்காகக் கொடுப்பதற்கு ஆணை யிடப்பட்டுள்ளது.

சிறு பேருந்துகள் :

இம்மாநிலத்தில், பேருந்துகள் விடப்படாத கிராமங்களில், முறையாக பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத கிராமப் பகுதிகளுக்கு பயன்தரத்தக்கதாக சிறிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக்காக விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 56 சிறிய பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 37 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும் 19 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

பேருந்துகள் விடப்படாத கிராமப் பகுதிகளில் உடனடியாக போக்குவரத்து வசதி அளிப்பதற்காக, போக்குவரத்து வளர்ச்சிக் கழகம், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள், மாவட்டக் கோட்டப் பொறியாளர்கள் ஆகியோரது உதவியுடன் அரசு ஒரு திட்டம் தீட்டி, கூட்டு ஆய்வு ஒன்றை நடத்தியது. இதன் பயனாக 61 சிறிய பேருந்து வழித்தடங்களும், 169 பயணிப் பேருந்து வழித்தடங்களும் கண்டறியப்பட்டு தற்போதுள்ள வழித் தடங்களில் சில மாற்றங்கள் செய்து தற்போதுள்ள வழித்தடங்கள் நீட்டிக்கப்பட்டன. அதற்கிணங்க, இத்திட்டத்தைச் செய படுத்த நடவடிக்கை எடுக்குமாறு வட்டாரப் போக்குவர அதிகாரிகளுக்குக் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் வரி வசூலிப்பதற்குரிய ரொக்கப் பதிவேடுகளை வைத்து வருவதற்காக' சென்னை மாநகரிலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மூன்றில் சோதனை அடிப்படையில் ''பதிவு இயந்திரங்கள்'' நிறுவப் பட்டுள்ளன.

செயல்படுத்தல்

போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் வரி ஏய்ப்பைக் கண்டு பிடிப்பதுடன் பயணிப் பேருந்துகளில் உரிய எண்ணிக்கைக்கு மேல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்தல், கள்ளத்தனமாக டாக்சிகள் ஓட்டுதல் போன்ற ஏனைய குற்றங்களைக் கண்டு பிடிப்பதில் தொடர்ந்து பயனுள்ள பணியைச் செய்து வருகின்றனர். 1979 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் 1979 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் 3,89,797 போக்குவரத்து வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டு பெரிய ளவில் முறைகேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன இம்முறை கேடுகள் குறித்து வண்டிகளைச் சோதனையிட்டு மறித்து வைத்த தன் வாயிலாக அபராதம் விதித்து வசூலித்த தொகை ரூ. 98,869 ஆகும். ரோந்துப் படையினர் கண்டுபிடித்த குற்றங்கள் குறித்து இணக்கக் கட்டணம் விதித்ததன் வாயிலாகக் கிடைத்த தொகை 5,69,113 ரூபாயாகும்.

பயணிகளுக்கு பிளாஸ்டிக் அடையாள வில்லைகள் வழங்குவதன் மூலம் சென்ட்ரல், எழும்பூர் இரயில் நிலையங்களில் பிரயாணிகளுக்கு டாக்சிகள் கிடைப்பதற்கு முறைப்படுத்தும் திட்டம் ஒன்று கொண்டுவரப்பட்டு, அது செயலிலுள்ளது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாக, பெட்ரோலியப் பொருட்களை வழங்குதல்.

டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும், பங்கீட்டு முறையில்லாமல் கிடைக்கும் எண்ணெயை உரிய அளவில் வழங்கவும் தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய்–உயர்வேக டீசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை என்றழைக்கப்படும் கட்டுப்பாட்டு ஆணை ஒன்றை 1980, மார்ச் திங்களில் தமிழ்நாடு அரசு பிறப்பித்தது. கிடைக்கும் எண்ணெயைக் கீழ்க்காணும் முன்னுரிமை அடிப்படையில் உரிய அளவில் வழங்கும்முறை பின்பற்றப்பட்டு வருகிறது.

வகைப்பாடு	I	(1)	வேளாண்மைத் துறை (பம்புசெட்டுகள் மற்றும் டிராக்டர்கள்).
		(2)	மீன்பிடி படகுகள் முதலியவை.
		(3)	விசைத்தறிகள்.
வகைப்பாடு	II	(4)	போக்குவரத்து
வகைப்பாடு	III	(5)	மின்சக்தித் தேவைகளை நிறைவு செய்ய தொழிற்சாலைகளுக்கு.

காவல் துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறையைத் தவிர, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிகளைச் செயல் படுத்தும் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் உரிமம் வழங்கும் அலுவல்களைக் கவனிக்கையில் சாலைவிதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுபாட்டுச் சட்டம் தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பதும் காவல் துறை பொறுப்பாகும். தமிழ்நாட்டில் 1979 ஆம் ஆண்டில் 15,429 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் நிகழ்ந்தன. ஆனால் 1978—ஆம் ஆண்டில் இதன் எண்ணிக்கை 16,636 ஆகும். 1979—ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 2,929 பேர் மரணமடைந்தனர். 13,311 பேர் காயமுற்றனர். 1978—ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 2,277 பேர் மரணமடைந்தனர். 11,935 பேர் காயமுற்றனர். இப் பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தையும், அதனால் பொதுமக்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பையும் தமிழ்நாடு காவல்துறை நன்கு உணர்ந்து, இவ்விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு போக்குவரத்து விதிகளையும் விதிமுறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயல்படுத்த முயற்சிகள் அனைத்தையும் மேற்கொண்டு வருகிறது. இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்படுகிற பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று தலைப்புகளின் கீழ் தொகுக்கலாம். அவையாவன;— (1) போக்குவரத்துப் பொறியியல்; (2) போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல். (3) போக்குவரத்து விதி முறைகள் குறித்து அறிவூட்டுதல். 1974 ஆம் ஆண்டிலிருந்து போக்குவரத்து தகவல் கட்டுப்பாட்டு நிலையம் ஒன்று சென்னை மாநகரில் இயங்கத் தொடங்கியது. இது அல்லும் பகலும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகள் அனைவருடனும் இதன் வாயிலாக வான் தந்தி மூலம் தொடர்பு வைத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்கள் மிகை வேகக்கட்டுப்பாட்டை மீறுவதைக் கண்டு பிடிப்பதற்காக அதற்குரிய திடீர் சோதனைகள் முறையாக நடத்தப்பட்டன.

சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக, காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ஏனைய நடவடிக்கைகளின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

(i) சாலைச் சந்திப்புகளிலும், நடந்து செல்வோர் கடக்குமிடங்களிலும், வண்டிப் போக்குவரத்தையும், நடந்து செல்வோரையும் முறைப்படுத்துவதற்காக போக்குவரத்துக் காவலர் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(ii) சாலைகளிலும், சாலை ஓரங்களிலும் போக்குவரத்துத் தடை ஏற்படுமானால், அதனைச் சரி செய்வதற்காகவும், நகர காவல் விதிகளின் கீழும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்குப் பதிவு செய்வதற்காகவும் ரோந்துப் பணியாளர்கள் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(iii) ஒழுங்கு மீறிச் செல்லும் வண்டிகளைக் காவலர்களே நிறுத்துவதில்லை. ஆனால், அவ்வண்டியின் பதிவு எண்ணைக் குறித்து வைத்து தனி அறிக்கை கொடுக்கின்றனர். அதன் பேரில் அந்த வண்டியின் உரிமையாளர் மீது வழக்குத் தொடரப்படுகிறது.

(iv) போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த நேரங்களில், நடந்து செல்வோர் கடக்குமிடங்களில் தேவையான காவலர் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(v) சாலை விதிகளை மக்களுக்கு எடுத்துக் கூறும் வகையில் பிரச்சார வண்டிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(vi) குழந்தைகள் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் போக்குவரத்து அடையாள குறிகள், சாலையைப் பயன்படுத்தும் முறை ஆகியவை குறித்து பள்ளிக் குழந்தைகளுக்கு முறையாகப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. ஊர்க்காவல் படையினருக்கும் தொண்டு புரிய விழையும் கல்லூரி மாணவர்கட்கும் சாலைப் போக்குவரத்து முறைபடுத்தும் பணியில் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு அவர்களும் அப்பணியில் பயன்படுத்தப்படுகின்றனர்.

(vii) தேவையான இடங்களிலும் மேம்பாடு செய்வதற்கு இயலும் இடங்களிலும் பொறியியல் மேம்பாட்டுப்பணிகள் மேற்கொள்ளப் படுகின்றன.

(viii) நடைமுறை அனுபவ அடிப்படையில், விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக "ஒருவழிப்பாதை" "வழி அல்ல" "இங்கு நிறுத்தக் கூடாது" "மெதுவாகச் செல்லவும்" போன்ற கட்டுப்பாடுகள் செயல்படுத்தப்படுகின்றன.

(ix) நகரத்தில் பல இடங்களில் போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த சந்திப்புகளில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுத் தானியங்கி விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

(x) குறிப்பிட்ட விபத்துத் தடுப்புச் சிறப்பு நடவடிக்கையாக குடிபோதையில் மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்களைக் கண்டு பிடிப்பதற்காகக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை திடீர் சோதனையை நடத்த குறிப்பாக நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது.

(xi) தவறு செய்யும் ஓட்டுநர்களைத் தண்டிக்கும் வகையில் குறை எழுதும் மதிப்பெண் முறைக்கு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியது. ஆபத்து ஏற்படக்கூடிய வகையில் வண்டிகளை ஓட்டுபவர்களைக் கண்டறிந்து அவர்களை நீக்குவதே குறை எழுதும் மதிப்பெண் முறையின் நோக்கமாகும். நீதிமன்றங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களுக்கு இது உறுதுணையாக இருக்கும். ...த்தான வகையில் ஓட்டாதிருக்க இந்தநடைமுறை அரணாக ...யும்.

தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு இந்த நடைமுறையின் கீழ், மதிப்பெண்கள் வழங்கப்படும். ஆண்டு ஒன்றில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட அளவுக்கு மதிப்பெண்கள் வழங்கப் பெற்றுள்ள ஓட்டுநர் ஒருவரது உரிமம் ஆறு திங்களுக்கு மேற்படாத கால அளவுக்கு உரிமம் வழங்கும் அதிகாரியால் தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்கப்படும்.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு ஆற்றும் பணி

சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவில் மேற்பார்வைப் பொறியாளர் ஒருவர் இருக்கிறார். இரண்டு கோட்டங்கள் உள்ளன. இந்த மேற்பார்வை பொறியாளர் சென்னையில் இருக்கிறார். சென்னைக் கோட்டம் சென்னை பெருநகரத்திலுள்ள போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகளைக் கவனிக்கிறது. திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள மற்றொரு கோட்டம் பிறமாவட்டங்களைக் கவனிக்கிறது. வண்டிகளுக்கும், நடந்து செல்வோர்க்கும் போக்குவரத்து வசதிகளை எளிதாக்குவதற்கும் சாலை வசதிகளை அதிக அளவுக்குப் பயன்படுத்திக் கொள்ள போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தவும் வேண்டி போக்குவரத்து நிர்வாக முறைகளைத் தொடர்ந்து கவனித்து வருவது இப்பிரிவின் நோக்கமாகும்.

சென்னை கோட்டம் :

மேற்சொன்ன நோக்கத்தைக் கருத்தில் கொண்டு சாலைச் சந்திப்புகளை மேம்படுத்தல், முக்கிய சாலைச்சந்திப்புகளில் தற்போதுள்ள தானியங்கி அடையாள விளக்குகளை மாற்றி அமைத்தல் ஆகியவற்றை அவசியமாக்கும் பல்வேறு போக்குவரத்து பிரச்சினைகள் ஆய்வு செய்யப்படுகின்றன. உலக வங்கித் திட்டபணி தொடர்பாக, செயற் குறிப்புகளுக்கு தனிக் கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது. அதற்காக, சாலைச் சந்திப்புகளில் அடையாள விளக்கை அமைப்பதற்குரிய செயற்குறிப்புகள் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. உலக வங்கிக் குழுவின் போக்குவரத்து ஆலோசகர் கேட்டுக்கொண்டபடி பெருவழிகள், சுற்றுச்சாலைகள் குறித்து போக்குவரத்து ஆய்வு நடத்தப்பட்டு விவரங்கள் முடிவு செய்யப் பட்டுவிட்டன. நடந்து செல்வோருக்கான சுரங்கப்பாதைகளை மக்கள் பயன்படுத்துவது குறித்து அறிந்து கொள்வதற்காக எல்லா சுரங்கப் பாதைகளிலும் விரிவான ஆய்வு நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

திருச்சிராப்பள்ளிகோட்டம்:

இக்கோட்டம் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள், போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு விவரங்கள் முதலியவற்றிற்கான செயற்குறிப்புகளைத் தயாரித்து முடித்துள்ளது.

போக்குவரத்து ஆய்வுகள் நடத்தப்பட்டுள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத சாலை சந்திப்புகளை மேம்படுத்துதல், விபத்து ஏற்படக் கூடிய இடங்கள், நிலவடிவமைப்பினை மேம்படுத்துதல் முதலியவற்றிற்கான செயற்குறிப்புகள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. இவை தவிர மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருப்பூர் முதலிய நகரங்களை மேம்படுத்துவதற்கான ஒருங்கிணைப்புத் திட்டம் குறித்து அறிக்கைகளும் முடிவு செய்யப் பட்டுவிட்டன. போக்குவரத்து பொறியியல் நிர்வாகப் பிரிவு இதுவரையில் மேற்கொண்ட பணிகளின் சாதனை (1979) வருமாறு :

1.	போக்குவரத்து ஆய்வுகள்	386
2.	சாலைகளையும் பாலங்களையும் ஆய்வு செய்தல்.	10
3.	விபத்துக் குறித்த ஆய்வுகள்.	22
4.	போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்புப் புள்ளி விவரங்கள்—	497
	தேசீய நெடுஞ்சாலைகள்	12
	தேசீய நெடுஞ்சாலை அல்லாத சாலைகள்	222
5.	சாலைச் சந்திப்புகளை மேம்படுத்தல்.	86
6.	போக்குவரத்துத் திட்டமும் (சிலை நிறுவுதல்) விதிமுறைகள்.	15
7.	போக்குவரத்து நிர்வாக நடவடிக்கைகள்.	21
8.	நெடுஞ்சாலை பொறியியல் நடவடிக்கைகள்.	5
9.	[illegible] விளக்கு அமைத்தல்	

123060