2841

T. N. L. A. Debates

OFFICIAL REPORT

VOL: VI NO: 4

JUNE 6th 1985

V211, 31 N85
N85. 6-4
136398

77/86

வெளியீடு 7-1-1986

Issued 7—1—1986

2841

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPORT

வியாழக்கிழமை, ஜூன் 6, 1985 - தொகுதி VI எண் 4

Thursday the 6th June 1985 - Volume VI No. 4

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை - 600 009

Legislative Assembly, Secretariat, Fort St. George, Madras - 600 009

விலை: ரூ. 3-50 காசுகள்

[Price Rs. 3-50 paise

136398
சென்னை-600 008

உள்ளடக்கம்

6-6-1985

பக்கங்கள்

1. வினாக்கள்—விடைகள்
   உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள் 407—444

2. தகவல் கோரல்—
   இலங்கைப் பிரச்சனை குறித்து இந்தியப் பிரதமர் தமிழக முதல்வரிடம் தெரிவித்த கருத்துக்கள் விவரம். 444—445

3. அறிவிப்புகள்—
   (அ) பேரவைச் செயலகத்தைப் பற்றி முரசொலி நாளேட்டில் எழுதப்படும் முறை குறித்து எச்சரிக்கை. .. 445—447
   (ஆ) உறுப்பினர் திரு. ச. குமர குருபர ராமநாதன் கைதாகி விடுதலையானது 545
   (இ) உறுப்பினர் திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ் கைதாகி விடுதலையானது. 545

4. கவன ஈர்ப்பு:
   தென் மாவட்டங்களில் தென்னை மரங்கள் வெக்கை நோயால் பாதிக்கப்படுவது. 447—449

5. வரவு-செலவுத் திட்டம் 1985-86 வாக்கெடுப்பு:
   (அ) கோரிக்கை எண். 3 — மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்
   (ஆ) கோரிக்கை எண். 39 — சாலைகளும் பாலங்களும்.
   (இ) கோரிக்கை எண். 40 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.
   (ஈ) கோரிக்கை எண். 54 — சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு
   (உ) கோரிக்கை எண். 55 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.
   } 449—453

   மாண்புமிகு திரு சு. முத்துசாமி 523—542
   * திரு ஈ வே. கி. ச. இளங்கோவன் 455—459

திரு பொன். முத்துராமலிங்கம்	459—466
திரு பு. ஆறுமுகம்	466—472
திரு க. பழனி	472—476
திரு ஜெ. ஹேமச்சந்திரன்	476—483
திரு செ. செம்மலை	483—491
திரு எ. எம். எ. ஆறுமுகம்	491—495
திரு கி. கோவிந்தசாமி	495—499
திரு சா. ஞானசேகரன்	499—502
திரு பொ. உத்திராபதி	502—507
திருமதி எ. எஸ். பொன்னம்மாள்	507—512
திரு மு. பரிதி	512—514
திரு சா. துரைசாமி	514
திரு ஆ. கா. அ. அப்துல் சமது	515—519
திரு ஆர். ரெங்கசாமி	519—523
பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.	546

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

1985, ஜூன் 6, வியாழக்கிழமை

வைகாசி 24, குரோதன—திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2016

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

''கடல்ஓடா கால்வல் நெடுந்தேர் கடல்ஓடும்
நாவாயும் ஓடா நிலத்து''.

வலிய சக்கரங்களை உடைய பெரிய தேர்கள் கடலில் ஓட முடியாது. கடலில் ஓடுகின்ற கப்பல்களும் நிலத்தில் ஓட முடியாது.

1. வினாக்கள்—விடைகள்,

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

தே. கல்லுப்பட்டியிலுள்ள துணை மின்நிலையம்.

134—(* வினா எண். 371) திரு. இரா. முத்தையா: மாண்புமிகு மின் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மதுரை மாவட்டம் தே. கல்லுப்பட்டி துணை மின் நிலையத்தை 110 K.V. நிலையமாக மாற்றும் செயற்குறிப்பு பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது அது நிறைவேற்றப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்:

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

சைதைப்பகுதியில் பூமிக்கு அடியில் மின்சக்தி வழங்கும் கம்பிகள் அமைத்தல் [1985 ஜூன் 6

135—(*வினா எண். 382) திரு. சா. துரைசாமி: மாண்புமிகு மின் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா.—

(அ) சைதை பகுதியில் உள்ள எல்லா இடங்களிலும் பூமிக்கு அடியில் மின்கேபிள்களைப் புதைக்கும் பணிகள் நடைமுறைக்குக் கொண்டு வருகின்ற திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்:

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. சா. துரைசாமி: தலைவரவர்களே, சைதை தொகுதி முழுவதும் ஒரு பக்கத்தில் மின்சார கேபிள்களை பூமிக்கடியில் புதைத்தும் மறுபக்கத்தில் புதைக்காமலும் இருப்பதால் பல சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. அந்தக் கம்பங்கள் எல்லாம் நீண்ட காலத்திற்கு முன்னால் போடப்பட்டவை. அதனால் எந்த நேரத்தில் அவை கீழே விழுந்து அபாயத்தை உருவாக்குமோ என்ற அச்சம் ஏற்படுகிறது. ஆகையால் அந்தப் பணியை ஒரு தலையாய பணியாகக் கருதி, அதைச் செயல்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா? ஏற்கெனவே இந்தத் திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டது என்றும் அது பாதியிலே நிறுத்தப்பட்டது என்றும் எனக்குத் தகவல் தரப்பட்டிருக்கிறது. பணி நிறுத்தப் பட்டதற்கு நிதிப் பற்றாக்குறையா அல்லது வேறு ஏதாவது காரணமா? எதிர்காலத்திலே இந்தத் திட்டத்தைச் செயல் படுத்த உத்தேசம் உண்டா? இதற்கு ஆகும் செலவு எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, சைதாப்பேட்டையில் 52 கிலோ மீட்டர் நீளம் உள்ள குறை வழுத்தக் கம்பி வடத் தொடர் இருக்கிறது. அதை மாற்றி புதைக் கம்பி வடத் தொடராக அமைக்க 130 இலட்சம் ரூபாய் செலவாகும். நிதிப்பற்றாக்குறை காரணமாகத்தான் பணி நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. சா. துரைசாமி: தலைவரவர்களே, நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாக நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிற அந்தப் பணி நடப்பு நிதியாண்டிலாவது அல்லது அடுத்த நிதியாண்டிலாவது செயல் படுத்தப்படுமா? சென்னை மாநகர் முழுவதும் இதைப்போன்ற நிலை இருக்கிறது. அதையும் பரிசீலனை செய்து, நகரங்களில் மக்கள் நெருக்கமாக வசித்துக்கொண்டிருக்கிற காரணத்தால், மின்சாரம் சம்பந்தமான அபாயங்கள் ஏற்பட்டு பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படாமல் இருக்க இதை ஒரு முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பிரச்சனையாகக் கருதி, இதற்கு தனியாக நிதி ஒதுக்கி, இந்தப் பணிகளை மேற்கொள்ள அரசு முயற்சி செய்யுமா?

2841

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, நடப்பு நிதியாண்டில் நிதிநிலைமையைப் பொறுத்து இப்பணிகளை மேற் கொள்ளலாமா என்பது பற்றி மின்சார வாரியம் பரிசீலிக்கும். சென்னை மாநகர் முழுவதும் இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்றால் 22.85 கோடி ரூபாய் செலவாகும். அந்த அளவுக்கு தற்போது நிதிவசதி இல்லை.

திரு. மு. இராமநாதன்: தலைவரவர்களே, நிதிப் பற்றாக் குறை காரணமாக இதைப்போன்ற திட்டங்களை நிறை வேற்றுவதில் சிரமம் இருக்கிறது என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். தமிழ்நாடு முழுவதும் படிப்படியாக 'அண்டர் கிரவுண்ட் கேபிள் சிஸ்டத்தை' அமுல்படுத்துவதுதான் தீ விபத்துக்களைத் தவிர்க்கும் ஒரு முக்கியப் பணியாக அமையும். மின்சாரக் கம்பிகளில் ஏற்படுகின்ற பழுதுகள் காரணமாக தீப் பற்றிக் கொள்ளும் நிலைமை ஏற்பட்டு, அதனால் பல இடை யூறுகள் ஏற்படுகின்றன. அதன் காரணமாக மின்சார சேதம் ஏற்படுகின்றது. இதைத் தவிர்க்க இந்தத் திட்டத்தை படிப் படியாக அமுல்படுத்துவதற்கு ஏதேனும் உருவான திட்டம் அமைச்சருடைய பரிசீலனையில் இருக்கிறதா? எதிர்காலத்திலே இத்திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, இந்த புதைக் கம்பி வடத் தொடர் அமைக்க நிறைய செலவாகும். அதனால் மக்கள் நெருக்கமாக வாழ்கின்ற நகரப் பகுதிகளில்தான் இதைப்போன்ற திட்டத்தை இங்கு மட்டுமல்லாமல் உலகம் முழுவதும் செயல்படுத்துகிறார்கள். மற்ற இடங்களில் இப் பணியைச் செய்வது நிச்சயமாக அது ஒரு எக்கனாமிக்காக இருக்காது. ஆகையால் தமிழ்நாடு முழுவதும் இப்பணியை விரிவாக்குவது என்பது இயலாத காரியம்.

திரு. பு. ஆர். வெங்கடராமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஓவர் ஹெட் லைன்ஸ் என்று சொல்லப் படுகிற மேல்நிலைக் கம்பியின் மூலமாக மின்சாரத்தை ஓரிடத் திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்குக் கொண்டு போவதன் காரணத்தால் அதிகமான மின்சார இழப்பு அதாவது ட்ரான்ஸ் மிஷன் லாஸ் ஏற்படுகின்ற காரணத்தால் இந்த அண்டர் கிரவுண்ட் கேபிள் என்று சொல்லப்படுகின்ற அதாவது புதை கம்பி மூலமாக மின்சாரத்தைக் கொண்டு சென்றால் ட்ரான்ஸ் மிஷன் லாஸ் குறைகிறது என்று சொல்லப்படுகிறதே, அந்தக் கருத்து உண்மையா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கம்பித்தொடர்கள் எங்கு சென்றாலும் அதன்மூலம் இழப்பு ஏற்படும். பூமிக்கு மேலே உள்ள கம்பிகள் மூலம் கொண்டு சென்றால் எவ்வளவு இழப்பு, பூமிக்கு அடியில் உள்ள கம்பிகள் மூலம் கொண்டு சென்றால் எவ்வளவு இழப்பு என்பதை எல்லாம் கணக்குப் போட்டுப் பார்த்துத்தான் முடிவு செய்ய வேண்டும். ஆனால் பொதுவாக பூமிக்குக்கீழே உள்ள

கம்பிகள் மூலம் கொண்டு செல்வதைப் பொறுத்தவரையில் அவற்றை அமைக்க ஏராளமான செலவு ஆகும். அதற்கான பாதுகாப்புகளை எல்லாம் செய்ய வேண்டிய நிலைமை ஏற்படும். மேலே கொண்டு செல்வதென்றால் அத்தகைய செலவுகள் ஏற்படாது.

குற்றாலத்தில் சுற்றுலா மாளிகை

136—(*வினா எண் 333) திரு. டி. ஆர். வெங்கடரமணன்: மாண்புமிகு செய்தி மற்றும் அறநிலையத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

குற்றாலத்தில் சுற்றுலாத் துறை மூலம் சுற்றுலா மாளிகை கட்டும் செயற்குறிப்பு ஏதும் ஆய்வில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: தலைவர் அவர்களே, தற்சமயம் இல்லை. ஆனால், குற்றாலத்தில் 1978-79-ம் மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் துயில்கூடம் கட்டுவதற்கு ரூ.7.97 இலட்சம் அனுமதிக்கப்பட்டு குற்றாலம் நகரியம் கட்டி வருகிறது. அங்கு உணவகம் ஒன்று தமிழ்நாடு சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகத்தினால் கட்டப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. டி. ஆர். வெங்கடரமணன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குற்றாலத்தில் சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகத்தின் மூலமாக ஒரு உணவகம் கட்டப்படுகின்றது என்ற நல்ல செய்தியை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். அதற்காக நன்றி. இப்போது சீசன் காலத்தில் மட்டுமல்லாது ஆண்டு முழுவதும் மக்கள் கூட்டம் வந்து கொண்டிருக்கிறது, ஐயப்ப மலைக்குப் போகின்றவர்கள் மற்றும் பலவிதங்களில் அங்கே மக்கள் வந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். லீவ் ட்ராவல் கன்சஷன் போன்றவை எல்லாம் வந்ததன் காரணத்தால் ஏராளமான மக்கள் குற்றாலத்திற்கு சீசன் இல்லாவிட்டாலும் கூட வருகிறார்கள். சென்னையிலே உள்ள வெப்பம் தாங்க முடியாமல் நல்ல காற்று கிடைப்பதன் காரணத்தால் வருஷத்தில் 9 முதல் 10 மாதங்கள் வரையில் குற்றாலத்தில் நிரந்தரமான கூட்டம் இருப்பதைக் கணக்கில் கொண்டு மிக விரைவில் குற்றாலத்தில் ஜனதா டார்மெட்ரி போன்ற அமைப்புக்களை ஏற்படுத்துவது பற்றி பரிசீலனை செய்யப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: சுமார் 8 இலட்சம் ரூபாய் சுற்றுலாத் துறையினரால் ஒதுக்கப்பட்டு அது குற்றாலம் நகரியத்தின் வசம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. குற்றாலம் நகரியத்திற்குச் சொந்தமான இடத்தில் அது கட்டப்பட்டு வருகின்றது. அனேகமாக ஆகஸ்ட் மாதத்திற்குள்ளாக அந்தப் பணி முடிவடையும் என்ற தகவல் இருக்கின்றது. இப்போது

அந்த குற்றாலத்தினுடைய சிறப்பு மாநிலம் முழுவதும் வளர்ந்து வருகிறது. ஆகவே மக்கள் அங்கே அதிகமாக வருகிறார்கள் என்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களின் கருத்து அரசின் பரிசீலனையில் ஏற்கெனவே இருக்கின்றது. எனவே அங்கே எந்த அளவுக்குத் தேவை இருக்கின்றது என்பதை உணர்ந்து ஒரு யூத் ஹாஸ்டல் என்று அழைக்கப்படுகின்ற அந்த விடுதி அமைப்பதைப் பற்றி சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகம் பரிசீலனை செய்யும்.

திரு. டி. ஆர். வெங்கடரமணன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் அறிந்த வரையில் இது வரையில் குற்றாலத்தில் ஆண்டு தோறும் வருகின்ற சுற்றுலா பயணிகள் பற்றிய விவரங்கள் அடங்கிய ஸ்டேட்டிஸ்டிக்ஸ் என்று சொல்லப்படுகின்ற புள்ளி விவரங்கள் எதுவுமே சேகரிக்கப்படவில்லை. இப்போது குற்றாலம் சீசன் தொடங்கி விட்டது. இந்த ஆண்டையோ இதை அடிப்படையாகக் கொண்டு— ஒரு டெஸ்ட் செக் என்ற அளவில் சுற்றுலாத் துறையின் மூலமாக எவ்வளவு பயணிகள் வருகிறார்கள் என்பதைக் கணக்கிட்டால் பின் வருகின்ற ஆண்டுகளில் போடுகின்ற திட்டங்களுக்கு அது பயன் உள்ளதாக இருக்கும். அந்த அடிப்படையில் அங்கே வருகின்ற பயணிகள் பற்றிய புள்ளி விவரக் கணக்கு எடுக்க அரசு முன் வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அங்கே நிர்வாகப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற நகரியத்தின் மூலமாக இந்த ஆண்டு இப்படிப்பட்ட முயற்சியைச் செய்வதற்கு அரசு முயலும்.

திரு. எஸ். பி. மணவாளன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வடாற்காடு மாவட்டத்தில் ஏலகிரி, ஜவ்வாது மலை போன்ற வாசஸ்தலங்களில் சுற்றுலாத் துறையின் மூலமாக சுற்றுலா மாளிகை அல்லது இளைஞர் விடுதி போன்றவை கட்டுகின்ற திட்டங்கள் ஏதேனும் செயல்படுத்த உத்தேசம் இருக்கின்றதா? அப்படி இருப்பின் அந்தப் பணி எப்போது தொடங்கப்படும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 9-10)

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மூலக்கேள்விக்கு தொடர்பு இல்லாத கேள்வி என்றாலும் விவரம் என்னிடத்திலே இருக்கிற காரணத்தாலே தெரிவிக்கிறேன். ஏலகிரியிலே இளைஞர்கள் விடுதி கட்டுவதற்கான திட்டம் சென்ற ஆண்டு தொடங்கப்பட்டிருக்கிறது. அது கட்டப்பட்டு வருகிறது.

[1985 ஜூன் 6

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குற்றாலத்திலே உள்ள சீசனுக்கு நமது தமிழ்நாட்டைச் சார்ந் தவர்களும், பக்கத்தில் உள்ள கேரளா, ஆந்திரா, கர்நாடகம் போன்ற மாநிலங்களில் உள்ளவர்களும்தான் அதிகமாக வரு கிறார்கள். வடநாட்டிலிருந்து குற்றால சீசனை அனுபவிக்க யாரும் அதிகமாக வருவதாகத் தெரியவில்லை வெளிநாட்டைச் சார்ந்தவர்களும் வருவதாக தெரியவில்லை. ஆகவே, அயல் நாட்டவரையும் கவரும் வண்ணம் இந்தக் குற்றால சீசன் பற்றி பிரச்சாரம் செய்யப்படுமா? வெளிநாட்டவர்கள் வந்து தங்கும் அளவில் அங்கே சுற்றுலா விடுதி கட்ட ஆவன செய்யப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: நம்முடைய மாநிலத்து மக்கள் குற்றாலத்தை முதலில் அனுபவிக்கட்டும். அதற்குப் பிறகு இந்திய மக்கள் அனுபவிக்கட்டும். அதற்குப் பிறகு வெளிநாட்டவர்களை அங்கு வரவழைக்க ஏற்பாடு செய்யலாம்.

திரு. அ. பிரணவநாதன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் கடலாடி தாலுக்காவில் வாலி நோக்கத்திற்கு அருகிலே நல்ல கன்னித் தீவு என்று ஒரு தீவு இருக்கிறது. அதிலே சென்ற ஆண்டு நமது அரசு 100 ஏக்கர் பரப்பளவில் சுற்றுலா வாரிய மையம் அமைக்க, சுற்றுலா பயணிகள் சென்று பார்த்து வர ஏற்பாடு செய்வதற்கு பார்வை யிட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு இன்று வரை எந்த நடவடிக்கை யும் இல்லை. மீண்டும் அதைக் கவனித்து சுற்றுலா மையமாக ஏற்பாடு செய்வதற்கு அரசு முன் வருமா என்று அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: தனிக் கேள்வி போட்டால் அது பற்றிய விவரமான தகவல்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பெற முடியும்.

திரு. ஜெ. ஹேமச்சந்திரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குற்றாலத்தில் நடுத்தர மக்களுடைய தேவைகளை கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு, குறைந்தபட்சம் ஒரு மோட்டல் மாடலிலே உள்ள டி. டி. டி. சி. போன்று அமைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, நடுத்தர மக்கள் தங்குகிற விடுதியாகத்தான் இப் போது அந்த நகரியத்தின் சார்பில் 8 லட்சம் ரூபாய் செலவிலே கட்டுவதற்கான திட்டமிடப்பட்டு, அது கட்டி முடியும் தறு வாயில் உள்ளது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் வேங்கடரமணன் அவர்கள் கேட்டதைப் போல, இளைஞர்கள் விடுதி எனப்படும் யூத் ஹாஸ்டல் என்பது டார்மெட்டரி என்ற வகையில் 20 பேர் தங்குகிற அளவில் உள்ள அந்த விடுதியைத்தான் நடுத்தர, சாதாரண ஏழை மக்கள் பயன்படுத்துவார்கள். அதில் ஒரு படுக்கைக்கு 5 ரூபாய் தான் கட்டணம் விதிக்கப்படுகிறது. எல்லா வசதிகளும் இருக்கிற சூழ்நிலையில் அவர்கள் அங்கே தங்க முடியும். அதைப்பற்றித் தான் அரசு பரிசீலிக்கும் என்று முன்னாலேயே தெரிவித்திருக்கிறேன்.

1985 ஜூன் 6]

டாக்டர் கே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உலக்கருவி என்னும் அருவிப் பகுதியில் உள்ள நீர் வீழ்ச்சி குற்றாலம் மாதிரி எந்த நேரமும் நீர் வருகிற ஒரு நீர் வீழ்ச்சியாக இருக்கிறது. அந்தப் பகுதியை இதுவரையில் திரும்பிப் பார்த்ததாகத் தெரியவில்லை. எனவே அதைக் கருத்தில் கொண்டு அங்கே ஒரு சுற்றுலா மையம் அமைக்க அரசு முன் வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பல திட்டங்களை நிறைவேற்றுகிற வகையிலே அரசு ஏற்கெனவே திரும்பிப் பார்த்து இருக்கிறது. அப்படிப் பட்ட திட்டங்களைப் பற்றிய விவரம் தெரியவேண்டுமானால் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தனியாகக் கேள்வி போட்டால் இன்னும் விவரமாகப் பதில் தர முடியும்.

திரு. ஆ. நடேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குற்றாலத்தில் சுற்றுலாப் பயணிகளைக் கவருகிற வகை யில், மைசூர் பிருந்தாவனம் கார்டனில் இருக்கிற வாட்டர் ஃபியூரிக்கல் டான்ஸ் என்கிற அந்த நல்ல நிகழ்ச்சியைப் போன்று ஏதாவது ஒன்றை குற்றாலத்திலும் ஏற்பாடு செய்ய அரசு முன் வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, குற்றாலம் என்பது பார்ப்பதற்காக அல்ல. அங்கே போய் தங்கி உடல் நலத்தை மேலும் அபிவிருத்தி செய் வதற்காக உள்ள ஒரு அருமையான, இயற்கை நமக்குத் தந்திருக்கிற ஒரு செல்வம். அங்கே இந்த செயற்கை விளை யாட்டுகள் எல்லாம் தேவையில்லை.

டாக்டர் து. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குற்றாலத்திலே ஐந்தருவியிலே, அரசு கட்டணம் வசூலிக்கிறதா அல்லது அதைக் கைவிட்டு விட்டதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: அது உள்ளாட்சித் துறை யினுடைய பொறுப்பில் நகரியம் மேற்கொண்டிருக்கிற நடவடிக்கை, என்னிடத்திலே இப்போது தகவல்கள் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள் 137, 138 மற்றும் 139 ஆகியவை மாண்புமிகு அமைச்சரின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க தள்ளி வைக்கப் பெறுகின்றன.

[1985 ஜூன் 6

திருத்துறைப் பூண்டி வேதாரண்யம் பகுதிகளில் கூட்டுக் குடிநீர் வழங்கு திட்டம்.

140—(*வினா எண். 132) திரு. பொ. உத்திராபதி: மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருத்துறைப் பூண்டி, முத்துப்பேட்டை, தலைஞாயர், வேதாரண்யம் பகுதி மக்களுக்கு குடித்தண்ணீர் வழங்கும் கூட்டுத் திட்டத்தில் பட்டுக் கோட்டை தாலுக்கா ராஜா மடத்திலிருந்து குடிதண்ணீர் கொண்டு வர திட்டமிடப் பட்டுள்ளதா?

(ஆ) அதன் மதிப்பீடு எவ்வளவு?

(இ) எப்பொழுது வேலை துவக்கப்படும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து : தலைவர் அவர்களே, (அ) (ஆ) மற்றும் (இ) வேதாரண்யம் ஒன்றியத்தைச் சார்ந்த 216 குடியிருப்புகளுக்கும் மற்றும் வேதாரண்யம், தலைஞாயிறு, திருத்துறைப்பூண்டி பேரூராட்சிகளுக்கும் குடிநீர் வழங்குவதற்கான கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் ஒன்று தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தின் ஆய்வில் உள்ளது. முத்துப் பேட்டை ஒன்றியத்தைச் சார்ந்த 53 குடியிருப்புகளுக்கு குடிநீர் வழங்குவதற்கான கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் ஒன்றும் தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தின் ஆய்வில் உள்ளது. ஆய்வு முடிந்த பின் திட்ட அறிக்கைகள் தயாரிக்கப்பட்டு, மதிப்பீடுகள் அறுதி செய்யப்படும்.

திரு. பொ. உத்திராபதி: தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிற போது கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் பரிசீலனையில் இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். திருத்துறை பூண்டி முத்துப்பேட்டை, தலைஞாயிறு, வேதாரண்யம் பகுதிகளில் நீண்டகாலமாக நல்ல குடிதண்ணீர் கிடைக்காமல் உப்பு தண்ணீரே கிடைக்கக்கூடிய நிலை இருந்து வருகிறது. ஆகவே தொடர்ந்து நான் கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க இந்தத் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டிருப்பதை வரவேற்று என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்தத் திட்டம் எப்போது தொடங்கப்படும்? திட்டம் எல்லா இடங்களிலும் ஒரே நேரத்தில் தொடங்கப்படுமா? அல்லது படிப்படியாக தொடங்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: தலைவர் அவர்களே, திட்டம் ஆய்வு செய்யப்படுகிறது. நீர் கிடைப்பதற்கான ஆதாரங் களைகண்டறியும் முயற்சி தான் அங்கே நிலைமையில் இருக்கிறது. அவைகள் கண்டறியப்பட்டு எவ்வளவு விரைவிலே தொடங்க முடியுமோ தொடங்கலாம். ஒட்டு மொத்தமாக தொடங்கு வதிலும் எந்தவிதமான சிக்கலும் இல்லை.

திரு. பொ. உத்திராபதி : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தை உருவாக்குவதற்கு என்ன தொகை மதிப்பீடு செய்யப் பட்டிருக்கிறது? அந்த மதிப்பீட்டுத் தொகைக்கு நம்முடைய மாநில அரசே முழுப்பொறுப்பும் ஏற்கிறதா? அல்லது மத்திய அரசு உதவி கேட்டு அவர்களிடமிருந்து அதற்கான உத்தர வாதங்கள் ஏதாவது கிடைத்திருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து : தலைவர் அவர்களே, திட்டம் ஆய்வு செய்யப்படுகிறது. திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று நாம் ஆய்வு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அந்த ஆய்வுக்குப் பிறகு எவ்வளவு மதிப்பீடு என்பதை கண்டறிய இயலும். அதற்கு பிறகு திட்டத்தை நாமே நிறைவேற்றலாமா அல்லது ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகம் போன்றவைகளிலிருந்து கடன் பெறமுடியுமா என்பதை எல்லாம் ஆராயலாம்.

திரு. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: தலைவர் அவர்களே, விருது நகருக்கு குடிநீர் வழங்கும் காருசேரி திட்டத்திலிருந்து ரெயில்வே இலாக்காவினர் சென்ற 10 தினங்களாக 25 எச். பி. மோட்டார் வைத்து தண்ணீர் எடுத்துச் சென்று மீதியை திருமங்கலத்துக்கு அனுப்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். முறையாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கும், குடிநீர் வாரியத்திற்கும் புகார்கள் செய்யப்பட்டும் இந்த நிலை தடுத்து நிறுத்தப்பட வில்லை. இது குறித்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு செய்தி வந்திருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: தலைவர் அவர்களே, செய்தி வரவில்லை.

திரு. மா. சுந்தரதாஸ்: தலைவர் அவர்களே, பல நகர பஞ்சாயத்துகளிலும், முனிசிபாலிட்டிகளிலும் இன்வெஸ்டிகேஷன் சார்ஜ் கட்ட முடியாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அத்தகைய பஞ்சாயத்துக்கள், நகரப் பஞ்சாயத்துகளுக்கு இன்வெஸ்டிகேஷன் சார்ஜ் கட்டாமல் செய்வதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: அப்படிப்பட்ட சிக்கலில் இருக்கிற ஊராட்சிகள் எவையென்று உறுப்பினர் தெரிவிப் பாரானால் அவை பற்றி அரசு தனியாக ஆராயும்.

புதிய வித்து உற்பத்தி நிலையங்கள்.

141—*(வினா எண். 434) திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக் களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 7-வது ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்தில், தமிழ்நாடு வேளாண்மை பல்கலைக் கழகம் வித்து உற்பத்தி நிலையங் களை அமைக்க திட்டமிட்டு உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எங்கெங்கு நிறுவப்படும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: (அ) ஆம் [1985 ஜூன் 6
(ஆ) வருகிற ஏழாவது ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்தில்
ஏற்கெனவே உள்ள மையங்களில் உயர் ரகங்களின் ஆதார விதை
உற்பத்தி தீவிரப்படுத்தப்படும். குன்னூரில் குளிர் பகுதிக்கான
காய்கறிப் பயிர்களுக்கும், சாட்டுப்பாக்கத்தில் இலைப்பயிர்
களுக்கும் ஆதார விதை உற்பத்தி மையங்கள் அமைக்கப்படும்.
நிலக்கடலை பயிருக்கான ஆதார விதை உற்பத்தி மையமும்
அமைக்கப்படும்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: தலைவர் அவர்களே, எவ்வளவு
ரூபாய் செலவில் இந்த வித்து உற்பத்தி நிலையங்கள் அமைக்கப்
படும்? இதிலே கலப்பின வித்துக்களை உற்பத்தி செய்வதற்கும்
அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: 10 லட்சம் ரூபாய்
செலவில் ஏற்படுத்தப்படும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்ன
அந்தக் கருத்தையும் அரசு ஆராயும்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: தலைவர் அவர்களே, ஸ்ரீவில்லிப்
புத்தூர் தொகுதி வேளாண்மை தொழில் அதிகமாக நடக்கக்
கூடிய தொகுதியாகும். அங்கே வித்து உற்பத்தி நிலையங்கள்
அமைப்பதற்கும், மற்றொன்று, ஸ்ரீரங்கத்தில் ஒரு மாமரத்தில்
பல விதமான காய்கள் காய்ப்பதாக பத்திரிக்கையில் செய்தி
வந்திருக்கிறதே. அதே மாதிரியான வித்துக்களை இந்த வித்து
உற்பத்தி நிலையங்களில் ஆராய்ச்சி செய்வதற்கும் ஆவன
செய்யப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 9.20)

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: தலைவர் அவர்களே,
மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஸ்ரீவில்லிப்புத்தூரையும், ஸ்ரீரங்கத்தையும்
இணைக்கிறார்கள். ஸ்ரீவில்லிப்புத்தூரிலே ஏற்கனவே ஒரு பருத்தி
ஆராய்ச்சி நிலையம் அமைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. மாண்புமிகு
உறுப்பினர் தெரிவித்த கருத்து, பல்கலைக் கழகத்திற்குத் தெரி
வித்து ஆவன செய்யலாம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஸ்ரீரங்கத்தின்
நிலைமையைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இதைப் பற்றியும்
வேளாண்மைப் பல்கலைக்கழகத்திலுள்ள ஆராய்ச்சியாளர்கள்
ஆராய்ச்சி செய்வார்கள்.

திரு. ஏ. எஸ். ரவீந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே திருவண்ணாமலையில் இத்தகைய மணிலா வித்து
ஆராய்ச்சி நிலையம் அமைக்கும் உத்தேசம் அரசுக்கு உண்டா
என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: இருக்கிறது.

1985 ஜூன் 6]

மதுரை நகருக்குக் குடிநீர் வழங்கல்.

142— *(வினா எண். 472) திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்
திரு. கே. எஸ். ராமச்சந்திரன், திரு. ஏ. செல்லநாயகம், மற்றும்
திரு மூ. காளிமுத்து: மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்
கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மதுரை நகரில் குடிநீர்த் தட்டுப்பாட்டைப் போக்க அரசு
எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: தலைவர் அவர்களே,
வைகை அணையிலிருந்து மதுரை மாநகரத்துக்கு நாள் ஒன்றுக்கு
90 மில்லியன் லிட்டர் குடிநீர் வழங்கும் திட்டம் உலக வங்கியின்
உதவியுடன் நிறைவேற்றப்பெற உள்ளது. இத்திட்டத்திற்கான
தொடக்கப்பணிகள் நடந்து கொண்டு வருகின்றன.

திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாநகரைப் பொறுத்தவரையில்
குழாய்கள் பழுதடைந்து டிஸ்ட்ரிபியூசன் என்கிற தண்ணீர்
வினியோகத்தில் தண்ணீர் வீணாக்கப்படுகின்ற காரணத்தால்,
கிராஸ் புரோகிராம் (Cross Programm) என்ற தீவிர திட்டத்தின்
அடிப்படையில் நடவடிக்கைகளை எடுத்து, பழுதடைந்த
குழாய்களை எல்லாம் உடனடியாக ரிப்பேர் செய்வதற்கு அரசு
ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: ஆவன செய்யும்.

திரு. குமாரமலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்
களே, மதுரைக்கு வைகையிலேயிருந்து குடிநீர் விரைவில்
கொண்டு வர இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்திருக்
கிறார்கள். இது எப்போது அமுல்படுத்தப்படும்? இப்போது
திருப்புவனம் நகரத்திலிருந்து மதுரைக்குத் தண்ணீர் கொண்டு
செல்கிறார்கள். எனவே, அந்த வைகையிலிருந்து தண்ணீர்
கொண்டு போகும் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால் திருப்புவனத்
தில் உள்ள தண்ணீர் அந்தப் பகுதியில் உள்ள மக்களுக்குக்
கொடுக்க அரசு முன்வருமா? என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: தலைவர் அவர்களே,
இந்தத் திட்டம் ஆண்டினுடைய மத்தியில் தொடங்கப்பட
இருக்கிறது. திருப்புவனத்திலிருந்து தண்ணீர் எடுப்பதைப்
பற்றிச் சொன்னார்கள். அதுவும் மதுரைக்குத் தேவை. இது
வும் மதுரைக்குத் தேவை.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: தலைவர் அவர்களே
குடிநீர் திட்டத்தைப் பற்றி பேசுகிறபோது பாபநாசம் திட்டத்
திலிருந்து விருதுநகருக்கு தண்ணீர் வர இருப்பதாக என்னுடைய
தொகுதியிலே பேசியிருக்கிறார்கள். எனவே பாபநாச

இலிருந்து தண்ணீர் வர இருக்கிறதா? என்ற [1985 ஜூன் 6
காரிசேரி திட்டத்திலிருந்து தண்ணீர் எடுக்கிற விவரத்தோடு
பற்றிச் சொல்லுகிற போது, ரயில்வே இலாக்காவினர் பிரச்சனை
எடுக்கிற காரணத்தால், அரசு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை தண்ணீர்
எடுக்குமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: தலைவர் அவர்களே,
உரிய நடவடிக்கை எடுக்கலாம். ஆனால் அவர்கள் விருது
நகரைப் பொறுத்தமட்டில் தனி அன்பு, தனி அக்கறை
கொண்டிருக்கிற காரணத்தால், தனிக் கேள்வி போட்டால்
நல்லது.

திரு. சி. பழனிமுத்து தலைவர் அவர்களே, உலக வங்கி
யிலிருந்து மதுரை குடிநீர்த் திட்டத்திற்கு பணம் ஒதுக்கீடு
செய்யப்பட்டு உள்ளது. அதே போல் மேட்டூரிலிருந்து சேலம்
ஆத்தூருக்கு குடிநீர் வழங்குவதற்காகவும் உலக வங்கியிடமிருந்து
நிதி அனுமதிக்கப்பட்டு உள்ளது. இந்த திட்டம் உடனடியாக
அமல்படுத்தப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: இந்த ஆண்டின்
மத்தியில் இந்தத் திட்டம் தொடங்கப்படும்.

திரு. ஏ. எஸ் ரவீந்திரன்; தலைவர் அவர்களே, இத்தகைய
குடிநீர்த் தட்டுப்பாட்டைப் போக்கும்போது, அரசாங்கம்
அக்கறையுடன் செயல்பட வேண்டிய நிலை இருக்கிறது.
கலசப்பாக்கம் தொகுதியில் புதன்கிழமை மாலை திறக்கப்பட்ட
குடிநீர்த்தொட்டி, வியாழக்கிழமை இடிந்து விழுந்து, அதன்
காரணமாக ஒருவர் மரணம் அடைந்தார். இதுபற்றி அரசுக்குத்
தெரியுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து; அது தெரியாது.
இப்படி மொட்டையாகச் சொல்லாமல், தேவையான விவரங்
களோடு சொன்னால் அரசு ஆராய்ந்து நடவடிக்கை எடுக்க
அது துணை புரியும்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் குளித்தலை ஆற்றி
லிருந்து கிள்ளியூர் தொகுதிக்கு தண்ணீர் வினியோகிக்கின்ற
விதத்தில் அரசு 4½கோடி ரூபாய் உலக வங்கி உதவியுடன் கடன்
பெற்று, அதிலே 87 லட்சம் ரூபாய் முதல் தவணையாக
வந்ததாக அறிகிறோம். இந்தத் திட்டத்தை உடனடியாக
எடுக்காமல் மேலும் காலதாமதம் செய்தால், மீண்டும் மதிப்
பீடுகளைத் திருத்தம் செய்ய வேண்டிய நிலை ஏற்படும்.
எனவே காலதாமதம் ஆகாமல் இந்தப் பணியை ஏற்று
நடத்த அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து : எவ்வளவு விரைவிலே
முடியுமோ, அவ்வளவு விரைவிலே அந்தப் பணிகளை அரசு
மேற்கொள்ளும்.

1985 ஜூன் 6]

திரு. ந. பழனி: தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கூட்டுக்
குடிநீர் திட்டம் என்ற பெயரால், பேரூராட்சிகளுக்கு வினியோ
கிக்கின்ற தண்ணீர் வழியிலே இருக்கின்ற லெதர் ஷாப்புகளுக்கு
வழங்கப்படுகிறது. குறிப்பாக திமிரி, விளாப்பாக்கம், பேரூ
ராட்சியில் உள்ள மக்களுக்குச் சென்று அடையாமல், வழியிலே
உள்ள தோல் ஷாப்புகள் அந்தத் தண்ணீரைப் பெறுவதன்
காரணமாக அந்தப் பகுதி மக்கள் மிகவும் அவதிப்படுகிறார்கள்.
இது அரசுக்குத் தெரியுமா? அப்படித் தெரிந்திருந்தால்.
இதைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன்வருமா என
அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: தலைவர் அவர்களே
தெரிவித்தால் நடவடிக்கை எடுக்கும்.

வட்ட மருத்துவமனைகளுக்குப் பல்மருத்துவர்கள் நியமனம்

143—(*வினா எண் 317) திருமதி பா. வளர்மதி ; மாண்பு
மிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்க
ளுக்கு விடையளிப்பாரா

(அ) ஒவ்வொரு வட்ட மருத்துவமனைக்கும் (Taluk
Hospital) ஒரு பல் மருத்துவரை நியமிக்க அரசிடம் திட்டம்
உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே,
ஆண்டுதோறும் பகுதி இரண்டு திட்டத்தில் பரிசீலனை செய்து
அரசின் நிதிநிலைமைக்கு ஏற்ப பல் மருத்துவப் பிரிவு துவங்
கப்படுகிறது.

திருமதி பா. வளர்மதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, பல் மருத்துவமனைகளுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு அரசு
செலவு செய்யும் தொகை எவ்வளவு என்று அறிய விரும்பு
கிறேன்? பல் மருத்துவர்கள் அரசின் சார்பில் எவ்வளவு பேர்
வேலை செய்கிறார்கள் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, ஒரு மருத்துவ மனையில் ஒரு பல்
மருத்துவமனை பிரிவு ஏற்படுத்த வேண்டும் என்றால் அதற்கு
43 லட்ச ரூபாய் செலவழிக்கப்படுகிறது. Pay of the staff Rs,
41 lakhs and Medicine Rs. 2,00 lakhs மொத்தம் 43 லட்சம்
அங்கே அதற்கு செலவழிக்கப்படுகிறது. அதே நேரத்தில்
District Headquarters Hospitals என்று சொல்லப்படுகிற மாவட்ட
தலைமைமருத்துவமனைகள் 15 இடங்களில் இருக்கின்றன. 123
இடங்களில் உள்ள தாலுக்கா வட்ட மருத்துவ மனைகளில் 74
இடங்களில் இந்தப் பிரிவுகள் இயங்குகின்றன. Non-T-aluk
மருத்துவ மனைகளில் 11 இடங்களில் இந்தப் பிரிவுகள் இயங்கு

கின்றன. ஒட்டு மொத்தமாக 104 இடங்களில் இந்தப் பல்
மருத்துவ மனைகள் இன்றைக்கு இயங்கிக்கொண்டு இருக்கின்
றன. ஒவ்வொரு இடத்திற்கும் ஆகின்ற செலவு 43 லட்சம்
ரூபாய் ஆகும்.

திருமதி பா. வளர்மதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களின் ஆலோசனை
யின்படி இலவச பல்பொடி வழங்கும் திட்டம் அமல்படுத்தப்பட்டு
வருகிறது. இதன் விளைவாக கிராமப்புறங்களில் இந்த வியாதி
ஓரளவுக்குக் கட்டுப்படுத்தப்பட்டு இருக்கிறது. இதை மேலும்
தீவிரப்படுத்தி பல் மருத்துவமனைகளுக்கு ஏதேனும் அறிக்கை
களை அரசு அனுப்பியிருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே. மாண்புமிகு முதலமைச்சரின் இந்த
இலவச பல் பொடி திட்டத்தின்கீழ் நாம் எல்லா மையங்
களுக்கும் பல்பொடி பொட்டலங்களை அனுப்பியிருக்கிறோம்.
ஆண்டுதோறும் அதற்கு 2 கோடியே 49 லட்ச ரூபாய் செல
வாகிறது. அதே நேரத்தில் எல்லோருக்கும் நாம் இலவச
பல்பொடி கொடுக்க முடியாது. ஏன் என்றால் அதற்கு
இன்னும் நிறைய செலவாகும். ஆகவே பல்மருத்துவப் பிரிவு
உள்ள இடங்களில் அதற்காக Dental Care and Health Education
என்ற வகையில் இந்த இடங்களில் எல்லாம் நாம் துண்டு
பிரசுரங்கள் தந்து இருக்கிறோம். மேலும் மருத்துவர்கள் ஒவ்
வொருவரும் எப்படி எல்லாம் பற்களை சுத்தமாகச் வைத்துக்
கொள்ள வேண்டும் என்று பயிற்சியைக் கொடுக்கிறார்கள்
அதற்காக நல்லவகையில் தகவல்களைக் கொடுக்கிறார்கள்.
Dental Care and Health Education என்ற வகையில்
அதற்காக நாம் முயற்சியை எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம்

மாண்புமிகு (பேரவைத் துணைத் தலைவர்)
திரு. வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்
களே, எத்தனை தாலுக்காக்களில் தாலுக்கா தலைமை மருத்துவ
மனைகள் இல்லாத இடங்கள் இருக்கின்றன. வேடசந்தூர்
வேடசந்தூர் போன்றவைகள் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பாகவே
தாலுக்காக்கள் ஆக்கப்பட்டு தாலுக்காக்கள் தலைமை இடங்
களில் கூட தாலுக்கா தலைமை மருத்துவ மனைகள் இல்லாத
சூழ்நிலைகள் இருக்கின்றன. அதுவும் இல்லாமல் தாலுக்கா
தலைமை மருத்துவ மனைகள் இல்லாத இடங்களில்
மிக சாதாரண காவல்துறை வழக்குகளில்கூட Medico Legal
Cases இன்னொரு தாலுக்காவுக்குச் சாதாரண விஷயங்களுக்குக்
கூடபோகவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அங்கே விரைவாக
தாலுக்கா தலைமை மருத்துவமனை ஏற்படுத்த அரசு ஏதாவது
நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறதா என்ற விவரங்களை அறிய
விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே, மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நிதிநிலைக்கு ஏற்ப நாம் இதைச் செய்ய முடியும். 123 தாலுக்கா மருத்துவ மனைகள் இருக்கின்றன. இந்த 123 மருத்துவ மனைகளில் 74 இடங்களில் பல் மருத்துவப் பிரிவுகள் செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகின்றன. மாண்புமிகு துணைத்தலைவர் அவர்கள் தன்னுடைய தொகுதியில் தேவை என்று சொல்கிறார்கள். அந்த விவரங்களை எல்லாம் அவர்கள் அனுப்புவர்களானால் அது நம்முடைய நிதி நிலைக்கு ஏற்ப பரிசீலனை செய்து உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள முடியும். மற்ற பொதுவான விஷயங்களை இத்தோடு இணைத்து பதில் அளிப்பது முறையாக இருக்காது. அதற்கு மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதிக்க மாட்டார்கள் என நினைக்கிறேன்.

திரு. மு. இராமநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பல் டாக்டர்கள் என்ற பெயரால் சரியான தகுதி இல்லாதவர்கள் தவறான முறையில் சில சான்றிதழ்களைப் பெற்றுக் கொண்டு தனியார்கள் தமிழ்நாட்டில் நிறைய பேர் தங்களைத் தயார் படுத்திக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அதனால் தவறுகள் ஏற்பட்டு இருப்பது அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறதா? பல் டாக்டர்கள் என்றால் அவர்களுக்குச் சில தகுதிகள் இருக்கின்றன. அது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். அந்தத் தகுதி இல்லாத சில நபர்கள் வேறு பல மாநிலங்களில் தாங்கள் பல் டாக்டர்கள் என தகுதி சான்றிதழ்களைப் பெற்று தமிழ்நாட்டுக்குள் உலாவிக் கொண்டு இருப்பது அரசின் கவனத்திற்கு வந்து இருக்கிறதா? அதன் மீது ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறதா என அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 9-30)

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எல்லாத் துறைகளிலும் போலி என்பதும், போலித் தன்மை என்பதும் இருப்பது மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். எல்லாத் துறைகளிலேயும் இருப்பதைப் போல. மருத்துவ பிரிவிலும் கூட, சிலர் டாக்டர் தகுதி பெறாமல், பல் டாக்டர்கள் என்று சொல்லிக் கொள்ளக் கூடிய அளவுக்கு இருக்கிறார்கள் என்பது அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே ஒரு சிக்கல் என்னவென்றால், பக்கத்திலே இருக்கக்கூடிய, மிக அருகிலே இருக்கிற மாநிலத்திலே இருந்து பெயர் சொல்லக்கூடாது. உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும் சர்டிபிகேட்டுகள் பெற்றுக் கொண்டு வருகிறார்கள் என்ற புகார் வந்திருக்கிறது. இதில் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும் என்று ஆணை யிட்டு இருக்கிறோம். இதில் ஓரளவுக்குத் தான் வெற்றி பெற முடியும். அவர்கள் மீண்டும் அவர்கள் மாநிலத்திற்குப் போய்விடுவார்களானால் நம்மால் ஒன்றும் செய்ய முடியாது. எனவே, கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்படுவனவற்றில் நட வடிக்கை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம்

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: **[1985 ஜூன் 6**
ஆலும் வேலும் பல்லுக்கு உறுதி என்று முன்னோர்கள் **பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.**
இருக்கிறார்கள். பழமொழியும் உண்டு, அதையும் பரிசோதனை சொல்லி
செய்து, அதன் மூலம் பல்பொடி தயாரிக்க அரசு ஆவன
செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, அதிலே இருக்கக்கூடிய ஜூஸ், நீம்
ஜூஸ் கசப்பாக இருக்கக்கூடியது. பாக்டீரியலைஸ்டாக
இருக்கக்கூடிய ஜூஸாக இருக்கிறது. அது ரொம்பவும்
நல்லது. நீம் மூலமாக எடுக்கக்கூடிய பல்குச்சி கெட்டியாக
இருக்கும். கம்மை இன்ஜூர் பண்ணக்கூடிய நிலையில் இருப்
பதால், ஜாக்கிரதையாக பயன்படுத்த வேண்டும். இதுதான்
நான் முதலிலேயே சொன்னேன். இதெல்லாம் ஹெல்த் எஜு
கேஷன், டென்டல் எஜுகேஷன் இவற்றின் எல்லைக்குள்ளே
வருகிறது.

டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, சென்னை பல் மருத்துவக் கல்லூரியிலே பேராசிரியர்
பதவி எத்தனை இடங்கள் காலியாக உள்ளன? அதன் மீது
அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது என்று அறிய விரும்பு
கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே. மாண்புமிகு உறுப்பினருக்கு நண்பர்
என்ற வகையிலே சொல்கிறேன். இதையெல்லாம் தனியாக
கேள்வி கேட்டால் விவரங்கள் கொடுக்க முடியும். இந்தக்
கேள்வியுடன் அதைச் சேர்ப்பது பொருத்தமாக இருக்காது;
பதில் சொல்வதும் நன்றாக இருக்காது.

திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, அரசாங்கத்தின் சார்பாக பல்பொடி
வழங்கப்படுகிறது. அந்தப் பல்பொடியை எந்த நிறுவனம்
தயாரிக்கிறது? சமுதாயத்தில் எந்தப் பிரிவினருக்கு வழங்
கப்படுகிறது என்கின்ற விவரங்களை நான் அறிய விரும்பு
கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குத் தெரியும்.
அரசாங்கத்தின் ஒரு பகுதியாக இருக்கக்கூடிய சிட்கோ நிறு
வனங்கள் மூலமாக சில மாவட்டங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்
டிருக்கின்றன. சில மாவட்டங்களுக்கு, உதகையிலே இருக்கக்
கூடிய காட்டிலாகாவினுடைய பிரிவாக இருக்கும் சின்கோனா
டிபார்ட்மெண்ட் மூலமாக மாவட்டங்களுக்குக் கொடுத்து
இருக்கிறோம். சின்கோனாவும், சிட்கோவும் அரசாங்கத்தின்
தொடர்புடைய பிரிவுகள் ஆகும். அந்த இரண்டு நிறுவனங்
களுக்கும் கொடுத்திருக்கிறோம்.

1985 ஜூன் 6]
திரு. அ. [illegible]: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, தமிழக முதல்வர் அவர்களின் ஆலோசனையின்
படி, கிராமங்களில் பல்பொடி வழங்கிய பின்பு, பல் வியாதி
குறைந்திருக்கிறதா? குறைந்திருக்கிறது என்றால், அதன்
விகிதாச்சாரத்தை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. பல் வியாதி குறைந்திருக்
[illegible] இதிலே. அந்தந்த மையங்களுக்கு,
[illegible] நிலையங்களுக்கு மருத்துவர்களை அனுப்பி
ஆரம்ப சுகாதார நிலையங்களுக்கு மருத்துவர்களை அனுப்பி
பரிசோதனை செய்கின்ற நேரத்தில் நல்ல முறையில் முன்
[illegible] இருக்கிறது என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள்
இதில் குழந்தைகளை அங்கு நாம் நேராகப் பார்க்கின்றபோது
நமக்கு நன்றாகத் தெரிகிறது. இந்தப் பல்பொடி பயன்படுத்
[illegible] அவர்களது பற்கள் நல்ல வகையில்
[illegible] பார்க்கிறோம். அது குழந்
தைகளாக இருக்கும் [illegible] நேரத்தில் நன்றாகத்
[illegible]
[illegible]

திரு. எஸ். இராமலிங்கம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.
[illegible] மருத்துவமனைகளிலே எப்போது சென்றாலும், மருத்
[illegible] மருத்துவமனைகளிலே [illegible] நிலைமையையும், மக்களுக்குச் சேவை செய்ய
[illegible] என்ற நிலைமையையும், மருத்துவர்கள் அங்கே சரியான
வேண்டிய பெரும்பாலான மருத்துவர்கள் அங்கே சரியான
பதிலையும் கொடுக்காமல் இருப்பதைக் கண்டு, பல புகார்கள்
வருகின்றன. அதன்மீது சர்க்கார் உடனடியாக நடவடிக்கை
எடுக்க ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே,
[illegible] கேள்வி இது. மாண்புமிகு உறுப்
பல் மருத்துவத்தைப்பற்றிய [illegible] தொகுதியிலே இருக்கிற ஒரு மருத்துவ
பினர் தன்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கிற ஒரு மருத்துவ
மனையை நினைத்துக்கொண்டு கேள்வியைக் கேட்கிறார் என்று
நினைக்கிறேன். தமிழகத்திலே முழுமையும் அவர் சுற்றிப்
பார்த்து இருக்கமுடியாது, ஆகவே அவர் தொகுதியிலே இருக்கிற
நிலையைப்பற்றிக் கேட்கிறாரா அல்லது அதற்கு அருகாமையிலே
இருக்கிற நிலையைப்பற்றிக் கேட்கிறாரா என்று தெரியவில்லை.
ஏனென்றால் அந்த குரோம்பேட்டையிலே உள்ள அந்த மருத்துவ
மனையை இரண்டுமுறை சோதனை செய்திருக்கிறோம்.
முதலிலே நம்முடைய மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள்
சென்று திடீர் சோதனை செய்தார்கள், அதற்குப் பிறகு நான்
சென்று திடீர் சோதனை செய்திருக்கிறேன். பிறகு அதைத்
தொடர்ந்து பல நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன,
டாக்டர்கள்மீது கடுமையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்
கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அது இன்னும்
சரியாக செயல்படவில்லையென்றால் அதைப்பற்றிய குறிப்பு
களை அவர்கள் கொடுப்பார்களானால் தயவுதாட்சண்யம்
இல்லாமல் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்கிறோம் என்பதை நான்
தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[1985 ஜூன் 6

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலிலிருந்து 74 இடங்களிலே பல் மருத்துவப் பிரிவுகள் ஏற்படுத்தியதாகவும் ஒவ்வொரு இடத்திற்கும் 43 லட்ச ரூபாய் செலவிடப்பட்டிருப்பதாகவும் சொன்னார்கள். அந்த 43 லட்ச ரூபாய் செலவு செய்தும்கூட அங்கே டாக்டர்கள் போவதில்லை பணியாற்றுவதில்லை என்ற புகார்கள் பல வந்திருக்கின்றன. என்னுடைய நிலக்கோட்டை தொகுதியிலேயும் அப்படி நிலைமை இருப்பது எனக்குத் தெரியும். அவர்கள் போகாததற்கு என்ன காரணம் சொல்கிறார்கள் என்றால் குடியிருப்பதற்கு அங்கே வீடு இல்லை, ஆகவே போகவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே அரசாங்கம் 43 லட்ச ரூபாய் செலவிடுகிறபோது மேலும் 2 லட்ச ரூபாய் செலவு செய்து குடியிருப்புகளைக் கட்டிக்கொடுத்தால் வைத்தியம் ஒழுங்காக மக்களுக்குக் கிடைக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும், ஆகவே அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்வார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : இப்போது பல் மருத்துவப் பிரிவுகளைப் பொறுத்தவரையிலே டெண்டிஸ்டுகளை நாம் போடுகிறோம். ஒவ்வொரு தாலுக்கா மருத்துவ மனையிலேயும் உள்ள சீப் மெடிக்கல் ஆபீசருக்கு குவார்ட்டர்ஸ் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அநேகமாக 80 அல்லது 85 சதவிகிதம் இடங்களிலே அவ்வாறு கட்டிக்கொடுத்து இருக்கிறோம். ஸ்பெஷலிஸ்ட்ஸ் போடப்படுகிற நேரத்தில் ஒவ்வொருவருக்கும் வீடு கட்டிக்கொடுப்பது நிதிநிலைமையைப் பொறுத்தவரையிலே சாத்தியமான காரியமாக இருக்காது. எந்த ஊரானாலும் அதைச் செய்யமுடியாது. ஆகவே பல் மருத்துவர்களை நாம் போடுகிறபோது அவர்கள் போயாக வேண்டும். அப்படி அவர்கள் போகாவிட்டால் இன்னும் பல பேர்கள் வேலையில்லாமல் காத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அவர்களுக்கு நாம் வேலை கொடுக்கலாம். ஆகவே இதை ஒரு சாக்காக வைத்துக்கொண்டு போகமுடியாது என்று சொல்வது சரியல்ல. அண்மையிலேகூட நான் ஒரு மருத்துவ மனைக்குச் சென்று பார்த்தபோது ஒரு டாக்டர் சரியாக வேலை செய்யவில்லை என்று தெரிந்தவுடன் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே குடியிருப்பதற்கு இடம் இல்லை என்பதை ஒரு காரணமாகச் சொல்லி போகவில்லையென்றால் அரசாங்கம் அதை ஒரு காரணமாக ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

டேனிடா திட்டம்.

144—(* வினா எண் 327) திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 'டேனிடா' திட்டத்தை மற்ற மாவட்டங்களுக்கு விரிவுபடுத்த டென்மார்க் அரசின் உதவி கோரப்பட்டுள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் யாது ?

1985 ஜூன் 6]

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) டேனிடா திட்டத்தை விரிவுபடுத்தும் நோக்குடன் செயற்குறிப்புகளை அனுப்பும்படி மத்திய அரசு கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க டேனிடா திட்ட இயக்குநரிடம் ஒரு திட்ட அறிக்கையைத் தயார்செய்து அனுப்பும்படி கேட்கப்பட்டது. டேனிடா திட்ட இயக்குநர் அவர்கள் மே மாதம் 1985-ல் ஒரு பரீட்சார்த்த திட்ட அறிக்கையை அனுப்பி உள்ளார். அது பரிசீலனையில் உள்ளது. பரிசீலனை முடிந்த பின்பு இந்தத் திட்ட அறிக்கை மைய அரசுக்கு அனுப்பப்படும்.

திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திட்ட அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டு மைய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டு அது அரசின் பரிசீலனையில் இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்தத் திட்டம் நிறை அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்தத் திட்டம் நீலகிரி, சேலம், தென் ஆற்காடு மாவட்டங்களைத் தவிர வேறு எந்த எந்த மாவட்டங்களிலே அது விரிவுபடுத்தப்பட இருக்கிறது என்பதையும் அதற்காக எவ்வளவு நிதி கோரி திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிற என்பதையும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : டேனிடா திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் டேனிடா நிறுவனம் நம்மிடத்திலே கண்டிப்பாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாம் துவக்கப்போகி றோம் என்று அறிவிக்கக்கூடாது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் நிதியை ஒதுக்கியதற்குப் பிறகு தான் பகிரங்கமாக நாம் அறிவிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். டேனிடாத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் டென்மார்க் பார்லிமெண்ட் கிளியரன்ஸ் கொடுத்ததற்குப் பிறகுதான் திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்படவேண்டுமென்று நாம் அதைப்பற்றிச் சொல்லவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அனுப்பியிருக்கிறோம் என்பதை மட்டும் சொல்ல நான் என்ன அனுப்பிவோம் என்பதை மட்டும் சொல்லலாம். மத்திய அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்திருப்பது தருமபுரி, தஞ்சை ஆகிய மாவட்டங்களில் 86 கோடியே 56 லட்சம் மதிப்புள்ள வரைவுத் திட்டத்தை நாம் அனுப்பியிருக்கிறோம்.

அதை மத்திய அரசு ஒப்புக்கொள்ள வேண்டும். அதற்குப் பிறகு டேனிடாவிற்கு அதை அனுப்ப வேண்டும். டேனிடா நிறுவனம் அதை ஏற்றுக்கொண்டு அந்தப் பார்லிமெண்டில் அதை பாஸ் செய்ய வேண்டும். அதற்குப் பிறகுதான் அது நடைமுறைப்படுத்தப்படும்.

(முற்பகல் 9-10)

திரு. செ. செம்மலை : தலைவர் அவர்களே, டென்மார்க் நாடு தவிர வேறு ஏதாவது வெளிநாடுகள் நம்முடைய கிராமப்புற சுகாதார வசதிக்காக உதவ முன்வந்திருக்கிறதா என்ற விவரத்தை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே, டென்மார்க் நாடு தவிர வேர்ள்ட் பாங்க் ப்ராஜெக்ட் மூலம் நாம் ஆறு மாவட்டங்களில் பல திட்டங்களை நடைமுறைப் படுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். தமிழ்நாடு இன்டக்ரேட்டட் நுட்ரீஷன் ப்ராஜெக்ட், அதில் இரண்டு காம்பொனன்ட்ஸ் இருக்கின்றன. சோஷியல் வெல்பேர் காம்பொனன்ட், ஹெல்த் காம்பொனன்ட் என்ற அந்த இரண்டையும் நாம் இங்கே அமல்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். இதைத் தவிர, டேனிடாவைப் பொறுத்தவரையில், வேறு எதுவும் தமிழகத்தில் இப்போது இல்லை.

திரு. டி. தீர்த்தகிரி கவுண்டர்: தலைவர் அவர்களே, டேனிடா திட்டத்தின்கீழ் பிரசவ விடுதிகள் கட்டுவதற்கு எங்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்தில் கூட சில வட்டாரங்களை எடுத்திருக்கிறார்கள். தர்மபுரி மாவட்டத்தில் இரண்டு மூன்று வட்டாரங்களை எடுத்துக் கொண்டு டேனிடா திட்டத்தின்கீழ் கட்டடங்கள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் அந்தக் கட்டடங்களில் இன்னும் பிரசவ விடுதிகள் திறக்கப்படாமல் இரண்டு ஆண்டு களுக்கு மேலாக அந்தக் கட்டடங்கள் சும்மா கிடக்கின்றன. அதற்குத் தேவையான கருவிகள், உபகரணங்கள் எல்லாம் வழங்கப்படவில்லை. அந்தக் கட்டடங்களில் எல்லாம் நடைபெறாமல் அவை சும்மா கிடக்கின்றன என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா? அந்தக் கட்டடங்களை உடனடியாக முழுமையாகக் கட்டி திறப்புவிழா செய்து அதற்கு வேண்டிய உபகரணங்கள் மற்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுத்து அதை நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு தக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு டேனிடா வரவில்லை என்று சொன்னார்கள். திரு. செம்மலை அவர்கள் எழுப்பிய கேள்விக்கு நான் அளித்த பதில், டேனிடா திட்டத்தை அங்கே அமல்படுத்தலாம் என்றதொரு வரைவு திட்டத்தை அனுப்பியிருக்கிறோம். அதை மத்திய அரசு ஏற்றுக் கொண்டு பிறகு நான் ஏற்கனவே சொன்னதுமாதிரி அதை டேனிடாவிற்கு அனுப்பி டேனிடா அதை டென்மார்க் அரசுக்குக் கொடுத்து வரவேண்டும். தர்மபுரி மாவட்டத்தில் இது இன்னும் கொண்டுவரப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். ஈஸ்வரன்: தலைவர் அவர்களே, புளியங்குடியில் ஒரு லேடி டாக்டர் இல்லை. ஆகவே அங்கே ஒரு லேடி டாக்டரை நியமிக்கவும் ஆஸ்பத்திரி கட்டடத்தைக் கட்டித் தரவும் வேண்டுமென்று ஏற்கனவே உங்களிடம் எடுத்துரைத்திருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவற்றையெல்லாம் அது குறித்த டிமான்ட் வரும்போது பேசிக்கொள்ளலாம்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே, நெல்லை மாவட்டம் டானிடா திட்டத்தின்கீழ் வரவில்லை. அதுதான் பிரச்னை. இது டானிடா பற்றிய கேள்வி. டானிடா பற்றிக் கேட்டால் அதுபற்றிய எல்லாத் தகவல்களும் என்னிடம் இருக்கின்றன. அவற்றைச் சொல்லலாம்.

திருப்பூர் தொகுதியில் காசநோய் மருத்துவமனை.

145—(* வினா எண் 342) திரு. கு. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு மக்கள்நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

திருப்பூர் தொகுதியில் காசநோய் மருத்துவமனை அமைக்கும் திட்டம் எந்நிலையில் உள்ளது?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே, திருப்பூரில் காசநோய் மருத்துவமனை அமைக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் ஏதும் இல்லை.

திரு. பொ. உத்திராபதி: தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் திருப்பூர் தொகுதியில் காசநோய் மருத்துவமனை அமைக்கும் திட்டம் இப்போது பரிசீலனையில் இல்லை என்று சொல்லிவிட்டார்கள். திட்டம் இல்லை என்று சொல்லி விட்டார்கள். நான் கேட்க விரும்புவது என்னவெனில், அந்தப் பகுதியில் தற்போது இல்லாவிட்டாலும் இந்தக் காசநோய் எங்கு பார்த்தாலும் பரவி வருவதால் எதிர்காலத்திலாவது அந்தப் பகுதியில் காசநோய் மருத்துவமனை அமைப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலிப்பார்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் வருவார்கள் என்று நினைத்துக் கொண்டிருந்தேன். திருப்பூரைப் பொறுத்தவரையில் இப்போது இல்லை என்று நான் சொன்னேன். ஆனால் அங்கே வேறு வகையில் — ஏற்கனவே திருப்பூர் மாவட்ட மருத்துவ மனையில் ஒரு டி. பி. பகுதி இருக்கிறது. பெருந்துறையில் காசநோய்க்காக 350 படுக்கைகள் கொண்ட ஒரு பெரிய மருத்துவமனை இருக்கிறது. அதேமாதிரி கோவையில் ஒரு பிரிவு இருக்கிறது. திருப்பூர் வட்ட மருத்துவமனையில் இல்லை என்ற முறையில் லேபர் டிப்பார்ட்மென்டோடு தொடர்பு கொண்டு — அந்தக் லேபர் டிப்பார்ட்மென்ட் கோரிக்கை வைத்ததற்குப் பிறகு — லேபர் டிப்பார்ட்மென்ட் ஜீ. ஓ. எம். எஸ். 1901, லேபர், டேட்டட் 28-8-1984 மூலம் ஆணையின்படி 26 படுக்கைகள் கொண்ட ரூ. 12,25,000 மதிப்புள்ள ஒரு காசநோய்ப் பிரிவு, வார்ட் கட்டுவதற்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டியூபர்குளோசிஸ் வியாதியைப் பொறுத்தவரையில் அதை டயக்னோசிஸ் செய்வதற்கும், அதற்குப் பின்னால் அது குணமாகி விட்டதா என்பதைப் பார்ப்பதற்கும் எக்ஸ்-ரே எடுக்கும் பணி மிகவும் அத்தியாவசியமானது என்பது அமைச்சர்

அவர்களுக்கு நன்கு தெரியும். ஆனால், காசநோய் டிபார்ட் [1985 ஜூன் 6
மென்ட் இருக்கின்ற பல மருத்துவமனைகளிலே இந்த எக்ஸ்-ரே
பிரிவு சரியாக இயங்குவதில்லை. அதன்மீது அரசு என்னென்ன
நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் என்ன சொல்லு
கிறார் என்பது தெரியவில்லை. நான் போகக்கூடிய ஒவ்வொரு
மருத்துவமனையிலும் எக்ஸ்-ரே பிரிவுக்குச் செல்லும்போது,
அங்குள்ள அந்த எக்ஸ்-ரே கேசட்டைத் திறந்து பார்க்கிறேன்.
அதிலே, உள்ளே, ஏதாவது தூசி இருக்கின்றதா என்பதைப்
பார்க்கின்றேன். அவர் என்ன நினைக்கிறார், சொல்ல வேண்டு
மென்று முயற்சிக்கிறார் என்பது எனக்குத் தெரியும். அதற்கு
உடல்சாட் காமிரா தேவை. அந்த காமிரா ரேடியோ கதிர்
களைக் கொண்ட எம்.எம்.ஆர். காமிராவாகும். இந்த உடல்
சாட் காமிரா காச நோயைக் கண்டுபிடிப்பதற்குத் தேவை.
அதை நம் நாட்டில் தயார் செய்வதில்லை. அதற்காக மத்திய
அரசாங்கத்தோடு தொடர்புகொண்டு, எங்கெங்கே காச நோய்
பிரிவு டிஸ்டிரிக்ட் ஹெட்குவாட்டர்சிலே இருக்கிறதோ, அந்த
இடங்களிலே எல்லாம் இந்தக் காமிராவைக் கொடுத்து, காச
நோய் இருக்கிறதா என்று கண்டுபிடிக்க முடியும். அது மட்டு
மல்லாமல், ஆரம்ப சுகாதார நிலையங்களிலேயும் இதைக்
கண்டுபிடிக்க வேண்டும் அதற்காக சென்ற மூன்று ஆண்டுகளாக
எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத வகையில், ஒரு புதிய ஆணையை
இதுசம்பந்தமாக நாம் பிறப்பித்திருக்கிறோம். மலேரியா
பாரசைட்டை கண்டுபிடிப்பதற்கு, டெக்னீசியன்களுக்குப் பயிற்சி
கொடுத்து, ஒவ்வொரு ஆரம்ப சுகாதார நிலையத்திலும் ஒரு
நாளைக்கு இரண்டு ஸ்பூடமாவது பார்க்கவேண்டும் என்று
திட்டமிட்டு இருக்கிறோம். கவே, எக்ஸ்-ரே பிரிவு வேலை
செய்யவில்லை என்று சொல்லவேண்டாம். ஒவ்வொரு மருத்துவ
மனையிலும் எக்ஸ்-ரே பிரிவு நல்லமுறையில் செயல்பட்டுக்
கொண்டிருக்கிறது. எங்காவது செயல்படவில்லை என்றால்,
அதற்கான நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.
இவைகளை நானே ஒவ்வொரு மருத்துவமனைக்கும்
செல்லும்போது பார்க்கிறேன். ஏதாவது தனிப்பட்ட வகையில்,
எங்காவது செயல்படவில்லை என்ற தகவலை எனக்குத்
தெரிவித்தால், அதன்மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

டாக்டர் த. முகம்மது சலீம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, பி.சி.ஜி. வாக்சின் திண்டுக்கல் தொகுதியில் சரியாக
கிடைப்பதில்லை. அதற்குக் காரணம் என்னவென்று அமைச்சர்
அவர்கள் விளக்கம் தருவார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, பி. சி. ஜி. வாக்சின் குறித்து மத்திய
அரசாங்கம் ஒரு இலக்கு வைத்திருக்கிறார்கள். ஆண்டுக்கு
இவ்வளவு பி. சி. ஜி. வாக்சின் போட்டாக வேண்டுமென்று
ஒரு திட்டமிட்டிருக்கிறது. தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில்
கடந்த 7, 8 ஆண்டுகளாக மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர்
அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு, இந்த ஆண்டும் 'வி ரீச்ட் தி
டார்கெட்'.

1985 ஜூன் 6]

திரு. சு. பாலன்: மாண்புமிகு அவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை பொது மருத்துவமனையில் காசநோய் பிரிவில் காசநோய் இருக்கிறதா என்பதைக் கண்டுபிடிப்பதற்கு, அதை அங்கேயே கண்டுபிடிப்பதற்கு முடியாமல் கிண்டிக்கு அனுப்பு கிறார்கள். அங்கிருந்து ஒரு வார காலம் கடந்து வருகிறது. ஆகவே, சளியை பொது மருத்துவமனையிலேயே எடுத்து. காச நோய் இருக்கிறதா என்று கண்டுபிடிப்பதற்கு இனி வழிவகை செய்ய அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொது மருத்துவமனையில் நல்லமுறையில் 'புல் பிளஜ்ட்' லேபாரடரி இருக்கிறது. அதுவல்ல பிரச்னை. பிரச்னை உருவாவது ஸ்லம்களினால். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தொகுதியில் ஏராளமான ஸ்லம்கள் இருக்கின்றன. அங்கே தான் காசநோய் இருக்கிறது என்று கண்டுபிடித்திருக் கிறோம். காசநோய் இருக்கின்றது என்று நினைத்துக்கொண்டு, அவர்கள் மருத்துவமனைக்கு வருவதற்கு முன்னால், ஸ்லம்களுக்குச் சென்று ஸ்பூடம் பரிசோதனை செய்யவேண்டும் என்ற முறையில் நாம் ஒரு திட்டத்தை வகுத்திருக்கிறோம். அது குறித்து மானிய கோரிக்கையில் விரிவாக எடுத்துச்சொல்ல இருக்கிறேன்.

திரு. பி. எம். தங்கவேல்ராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருச்சியில், இராஜாஜி காசநோய் மருத்துவமனை கேட்பார் அற்ற நிலையில் இயங்கி வருகிறது. அந்த இராஜாஜி சானிடோரியத்தை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வந்து நல்லமுறையில் நடத்துவதற்கு ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 9-50.)

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கேட்பாரற்ற நிலையில் இல்லை. படுக்கையில் இருக்கும் நோயாளிகளின் எண்ணிக்கை குறைந் திருக்கிறது. அந்த இடத்தை நானே போய்ப் பார்த்திருக் கிறேன். அதற்குப் பக்கத்தில் போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஒரு இடம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அங்கே பிரச்னை என்ன வென்றால், படுக்கையிலே இருந்து டிரீட்மெண்ட் எடுத்துக் கொள்ளும் நோயாளிகளின் எண்ணிக்கை குறைந்திருக்கிறது. அதற்குக் காரணம், இப்போது பழைய முறைமாதிரி சானிடோரியம் டிரீட்மெண்ட் எடுத்துக்கொள்வது என்பது 'அவுட் ஆப் பேஷன்' ஆகிவிட்டது. இப்பொழுதெல்லாம் ஆம்பு லேட்டரி டிரீட்மெண்ட் என்ற முறையில் உடனடியாகச் சென்று மருந்துகளை வழங்கி, ஒரு வாரத்திற்கு ஒரு முறை சிகிச்சை அளிக்கின்ற முறை இருக்கிறது. அதற்குத்தான் ஆம்புலேட்டரி டிரீட்மெண்ட் என்று பெயர். சானிட்டோரியம் டிரீட்மெண்ட்டை படிப்படியாக இப்பொழுது மக்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. சானிடோரியத்தில் முன்பிருந்த அளவிற்கு நோயாளிகளின் எண்ணிக்கை பார்ப்பதற்கு இப்பொழுது முடியாது.

திரு. துரை கோவிந்தராசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்தில் சிங்கிப்பட்டி டி.பி. சானட்டோரியம் மிகப் பிரசித்தி பெற்ற ஒரு நிறுவனமாக நடந்து வந்தது. தற்போது அதிலே போதுமான மருந்துகள் இல்லாமல் ஆட்களைச் சேர்க்கின்ற நிலைமை இல்லாமல் தேய்ந்து போகின்ற நிலைமையில் உள்ளது. அதை அரசே ஏற்று பழைய நிலைமையில் செயல்படுத்துமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, அண்மையில் தஞ்சாவூருக்குச் சென்ற நேரத்தில் இந்தப் பிரச்னை எழுப்பப்பட்டது. அந்த மருத்துவ மனையைத் தஞ்சை மருத்துவக் கல்லூரியுடன் இணைத்து அங்கே ஒரு போஸ்ட் கிராஜுவேட் ஸ்பெஷலைசேஷனுக்குக் கூட ஏற்பாடு செய்யலாமா என்ற கேள்வி எழுப்பப்பட்டது. மாவட்டக் கலெக்டரித்திலே சொல்லி, தஞ்சை மெடிகல் காலேஜ் டீனிடத்திலும் சொல்லி இரண்டு பேரும் நல்லமுறையில் கலந்து ஒரு திட்டத்தைச் சமர்ப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண் டிருக்கிறோம். அதற்குப்பிறகு மாண்புமிகு கொறடா அவர்கள் நினைப்பது மாதிரி அங்கே சிகிச்சை மட்டும் அல்லாமல் போஸ்ட் கிராஜுவேட்டுக்கும் வசதி ஏற்படுத்துவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. பிரேம்குமார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திண்டுக்கல் காசநோய் மருத்துவ மனைப் பிரிவு ஒன்று கவர்ன்மெண்ட் ஹாஸ்பிட்டலில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு நல்லமுறையில் செயல்பட்டு வருகிறது. ஆனால் அங்கே மிகக் குறைவான படுக்கை வசதிகள்தான் உள்ளன. அந்தப் படுக்கை வசதிகளை இன்னும் அதிகப்படுத்துகின்ற எண்ணம் அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இப்பொழுது அதற்கு ஆவன செய்வதற்கு இல்லை. ஏனென்றால், நிதிநிலைமைக்கேற்பத்தான் நாம் அதைச் செய்ய முடியும்.

திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாவட்டத்தில் ஆஸ்டின்பட்டி என்ற மருத்துவமனையில் காசநோய்க்கான சிறப்பு சிகிச்சை அளிக்கப்படுகிறது. ஆனால் அங்கே இடம் போதாக்குறையாக இருக்கிறது. எனவே, அங்கே இட வசதியை அதிகப்படுத்துகின்ற எண்ணம் அரசுக்கு உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கனவே சொன்னது மாதிரி இட வசதியைப் பெருக்குவது என்ற அந்த முறையை நாம் கைவிட வேண்டியிருக்கிறது. டபிள்யூ. எச். ஓ. என்ற உலக சுகாதார நிறுவனம் சொல்லிக்கொண்டு இருக்கிறது, கூடியவரையில் சானிடோரியம் டிரீட்மெண்டைக் கைவிட வேண்டும். ஆம்பு லேட்டரி டிரீட்மெண்டைத்தான் கையாள வேண்டும் என்று வலியுறுத்துகிறார்கள். உலகத்தில் உள்ள எல்லாப்

பகுதிகளிலேயும் அப்படித்தான் செய்யப்படுகிறது. ஆகவே, படுக்கையிலிருந்து சிகிச்சை பெறுகின்ற முறையை மாற்றி, வேட்டஸ்ட மருந்துகளை—ஆண்டி பயாடிக்ஸ் மருந்துகள் இருக்கின்றன—வாரத்திற்கு ஒரு முறை கொடுத்து, கூடிய வரையில் படுக்கையில் படுக்காமல் ஆம்புலேட்டரி டீரீட்மெண்ட் கொடுக்கின்ற முறையை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்ற அந்தக் கருத்தை மக்கள் மத்தியில் பரப்பிக்கொண்டு வருகிறோம்.

திரு. சு. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெரியார் மாவட்டம் பெருந்துறையில் இராமலிங்கம் காசநோய் மருத்துவமனைக்கு நிதி வசதி இல்லாத காரணத் தாலோ அல்லது வேறு காரணங்களினாலோ சரிவர நிர்வகிக்கப் படாமல் இருப்பது உண்மையா? அந்த மருத்துவமனையை அரசே ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்ற ஒரு திட்டத்தை அரசிடம் சொல்லியிருப்பதாகக் கூறப்படுவது உண்மையா என்றும் அறிய விரும்புகிறேன். அதைப்போல, ஈரோடு நகரத்தில் உள்ள அரசு மருத்துவமனையில் உள்ள காசநோய்ப் பிரிவில் படுக்கை வசதிகள் மிகவும் குறைவாக இருப்பதால் அதிகமான நோயாளிகள் அங்கே அனுமதிக்கப்பட முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, அதையும் அரசு பரிசீலித்து அங்கே படுக்கை வசதிகளை அதிகரித்துக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யுமா என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இராமலிங்கம் டி. பி. சானட்டோரியம், பெருந்துறையில் 1982–83-ஆம் ஆண்டில் அவுட் பேஷன்டுகள் மொத்த எண்ணிக்கை 8,858; 1983 ஆம் ஆண்டில் எண்ணிக்கை 11,043; 1984–85-ஆம் ஆண்டில் 10,202. ஆகவே, நல்ல வகையில் அந்த மருத்துவமனை இயங்குகிறது. அரசாங்க மருத்துவமனை இல்லை என்றாலும், அரசாங்கம் அதற்கு ஆண்டுதோறும் ஐந்து இலட்சம் ரூபாய் நிதி ஒதுக்கிக் கொடுத்து கொண்டிருக்கிறது.

திரு. துரை அன்பரசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர் களே, தென்னார்க்காடு மாவட்டத்தில் கடலூரில் உள்ள அரசு காசநோய் மருத்துவமனையில் தரமுள்ள மருத்துவர்கள் நோயாளிகளைக் கவனித்தாலும்கூட, அங்கே இட வசதி போதுமான அளவிற்கு இல்லாத காரணத்தால் உடல் நலம் தேறுவதற்கு முன்பாகவே நோயாளிகள் வெளியேற்றப்படு கிறார்கள். ஆகவே, கடலூரில் இயங்கக்கூடிய அந்தக் காசநோய் மருத்துவமனைக்கு இட வசதிகளைச் செய்து தருவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் மாண்புமிகு மதுரை உறுப்பினர் கேட்ட கேள்விக்குச் சொன்ன பதிலைத்தான் இதற்கும் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஏனென்றால், அரசாங்கம் காச நோய்ப் படுக்கைகளை இன்னும் உயர்த்துவதாக இல்லை.

நிறைய படுக்கைகளை ஏற்படுத்திக் கொண்டே போனால்,
அங்கே நெரிசல் ஏற்படு . கூடிய விரைவிலே அவர்களைக்
குணப்படுத்த ஆம்புலேட்டரி ட்ரீட்மென்ட் கொடுக்க நாம்
திட்டமிட்டிருக்கிறோம். ஏதாவது ஒரு ஊரிலே மருத்துவமனை
இல்லை என்றால், அங்கே ஏற்படுத்துவது பற்றிப் பரிசீலிக்கலாம்.
திருப்பூரிலே ஏற்படுத்தப்படுமா என்று கேள்வி கேட்கப்பட்டி
ருக்கிறது. அங்கே இல்லை என்பதற்காக லேபர் டிபார்ட்மென்ட்
மூலமாக நாம் ஏற்பாடு செய்கிறோம்.

திரு. மு. இராமநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, திருப்பூரிலே காச நோய் மருத்துவமனை வேண்டு
மென்கிற கோரிக்கைக்குக் காரணம், அங்கே ஆயிரக்கணக்கான
பனியன் தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்றன. அதே போல்
பஞ்சாலைகளும்—ஜின்னிங் மில்ஸ்—இருக் ன்றன. அந்த ஆலை
களிலிருந்து பஞ்சு, பருத்திகள் மூலம் வருகிற தூசியின்
காரணமாகத்தான் காச நோய் அந்தத் தொழிலிலே ஈடுபட்டி
ருக்கிற தொழிலாளர்களை உடனடியாகப் பாதிக்கிறது.
ஆகவேதான் அமைச்சர் அவர்கள் திருப்பூருக்குத் தனியாக
கவனம் செலுத்தி, பனியன் பாக்டரிகளிலே, ஜின்னிங் மற்றும்
வீவிங் தொழிலிலே ஈடுபட்டிருக்கிற பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்
களுடைய உடல்நிலை பாதிக்கப்படாமல் இருப்பதற்காக, காச
நோய் மருத்துவமனை வேண்டுமென்ற கோரிக்கையைப்
பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னொன்று,
ஒவ்வொரு மாவட்ட மருத்துவ மனையிலும், காச நோய்க்
கென்று சில படுக்கைகள் இருக்கின்றன. ஆனால், அவற்றில்
10 நாள், 5 நாள் என்று வைத்திருந்துவிட்டு அனுப்பி
விடுகிறார்கள். ஆகவே, இதிலே தனிக் கவனம் செலுத்தி
குறிப்பாக, திருப்பூரிலே, தொழிலாளர்களுக்காக மட்டுமல்லாது,
பொதுவாக, பொதுமக்கள் இந்த காச நோய் தாக்குதலிலிருந்து
காக்கப்பட நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்பு
கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே, திரு. உத்திராபதிோட்ட
கேள்விக்கு பதில் சொன்ன மாதிரி லேபர் டிபார்ட்மென்ட்
மூலமாக அங்கே 24 படுக்கைகள் கொண்ட ஒரு மருத்துவப்
பிரிவை ஏற்படுத்தி இருக்கிறோம். ஆகவே, நல்வாழ்வுத் துறை
லேபர் டிபார்ட்மென்டுக்கு நன்றி சொல்ல வேண்டும்.
தொழிலாளர்கள் நிறையப் பேர்கள் இருக்கிறார்கள் என்பதற்
காகத்தான் அங்கே ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். அதற்குப் பிறகு
அங்கே உள்ள நோயாளிகளை நாம் பார்க்கவேண்டும். எந்தக்
காச நோயாளியும் சிகிச்சை இல்லாமல் போக முடியாது.
திருப்பூர் மருத்துவ மனையிலே, இதற்கென தனியாக வார்ட்
அமைக்கப்பட்டு, நோயாளிகளும் அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள்.
30 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஒரு நிலைமை இருந்தது. அப்பொழுது
இதற்கு மருந்துகள் கிடையாது. இப்பொழுது மருந்துகள்
ஏராளமாக இருப்பதால் காச நோயாளிகள் மருத்துவ
எனையிலேயே படுத்துக்கொள்வது அவர்களுக்கு நல்லதல்ல
என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் யானைக்கால் வியாதி.

146—(*வினா எண் 350) டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு
மக்கள்—நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு
விடையளிப்பாரா —

(அ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் புதுக்கடை, கருங்கல்,
இரணியல் போன்ற பகுதிகளில் யானைக்கால் வியாதி வெகு
வேகமாகப் பரவிக்கொண்டு வருவது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) இது குறித்து அரசு மேற்கொண்டுள்ள நடவடிக்கை
என்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே,
(அ) புதுக்கடை, இரணியல் பகுதிகளில் இந்நோய் உள்ளது
அரசுக்குத் தெரியும். கருங்கல் ஊராட்சியில் இந்நோய் உள்ளதாகத்
தகவல் எதுவும் இல்லை.

(ஆ) இரணியல், புதுக்கடை ஊராட்சிகளில் முறையே
1975, 1979 முதல் யானைக்கால் நோய் தடுப்புத் திட்டம் செயல்
படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே.
மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல 1979-வது
ஆண்டு ஒரு யூனிட் அங்கே ஆரம்பிக்கப்பட்டு செயல்முறைக்கு
வந்தது. இரண்டு மூன்று மாதங்களுக்குள் அது மீண்டும் சீர்
குலைந்து, இப்பொழுது அந்தப் பகுதியில் அப்படி ஒரு யூனிட்
செயல்படவே இல்லை. மாறாக, நாளொரு மேனியும் பொழு
தொரு ண்ணமுமாக இந்த யானைக்கால் நோய் அந்தப்
பகுதியில் பரவி வருகிறது என்பதைக் கூறிக் கொள்வதோடு,
குமரி மாவட்டம் முழுவதும் இந்த யானைக்கால் வியாதி பரவி
வருகிறது. எனவே, அரசு யானைக்கால் வியாதியைக் குணப்படுத்த
உடனடி நடவடிக்கை மேற்கொண்டு அந்தப் புதுக்கடை பகுதியில்
ஒரு பிரிவை ஏற்படுத்தி அங்கே உள்ள மக்களுக்கு நல்ல
தலைமையை ஏற்படுத்தித் தருமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச. வி. ஹண்டே: பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, கன்னியாகுமரி ஒரு அற்புதமான மாவட்டம்; அது
டூரிஸ்ட் அட்ராக்ஷனாக இருக்கிற மாவட்டம். அங்கே ஏதோ
ஃபைலேரியாசிஸ் ஜாஸ்தியாக இருக்கிறது என்ற பீதியைச்
சட்டமன்றத்தின் மூலமாகப் பரப்ப வேண்டிய தேவையே இல்லை.
அங்கே ஒரு திட்டம் தீட்டி, அதன்மூலமாக, ஒரு யூனிட்
ஏற்படுத்தி இருக்கிறோமே தவிர, அங்கு இப்போது ஃபைலேரி
யாசிஸ் குறைந்து கொண்டு வருகிறது. அங்கு ஃபைலேரியாசிஸ்
அறவே இல்லையென்ற நிலைமை ஏற்பட்ட பிறகு, அந்த யூனிட்
எடுக்கப்படும். அதை எடுக்கவேண்டுமென்பதுதான் நம்முடைய
ஆசை. ஃபைலேரியாசிஸ் இல்லை, ஆகவே, எடுக்க வேண்டு
மென்ற நிலைமையை உருவாககவேண்டும். நான் அந்த
மாவட்ட நன்மையைக் கருதிச் சொல்கிறேன். அனாவசியமாக

ஒரு பீதியை ஏற்படுத்த வேண்டாம். நிறைய டூரிஸ்ட்ஸ் வரக்
கூடிய ஒரு மாவட்டம் அது. அந்த மாவட்டம் முழுவதும்
பைலேரியசிஸ் பரவியிருக்கிறது என்று இங்கே கேள்வி எழுப்புவதன்
வாயிலாகவோ வேறு வகையிலோ ஒரு பீதியைப் பரப்பவேண்டிய
தேவையில்லை. இப்போது அங்கே நல்ல வகையில் பைலேரியசிஸ்
கட்டுப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

(முற்பகல் 10-00)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் அனுமதியுடன்
வினாக்கள்—விடைகள் நேரம் சிறிது நீட்டிக்கப்படுகிறது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு
அமைச்சர் அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டதற்கிணங்க, உண்மை
யிலேயே அந்தப் பகுதிக்கு ஒரு களங்கம் வரும் என்றால், நான்
இந்தப் பிரச்சனையை எழுப்ப விரும்பவில்லை. எங்கள்
பகுதியிலிருக்கிற மக்கள் அடைகின்ற இன்னல்களை நாங்கள்
உங்கள் முன்னால் எடுத்துக்கூறாமல் இருக்க முடியாது.
உங்களுக்குத் தந்திருக்கிற அறிக்கை தவறானதாக இருக்கும்
என்று நான் ஆணித்தரமாகக் கூற கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.
ஏனென்றால் நீங்களே ஒருமுறை அங்கே வந்திருந்தபோது
இரண்டு வயது குழந்தை முதல் பலரை உங்களுக்குக் காட்டி
யிருக்கிறோம். ஆகையால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்
தயவுசெய்து மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்து அந்தப் பகுதி
மக்களுக்கு ஒரு விடிவுகாலத்தை ஏற்பத்தித்தர வேண்டுமென்றும்
அதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்றும் கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவரவர்களே, நான்
ஏற்கெனவே விடை அளித்துவிட்டேன். இன்னும் புதிய தகவல்
ஏதாவது இருந்தால் அதையும் தெரிவித்தால் மீண்டும்
பரிசீலிக்கிறேன்.

திருப்புவனம் மருத்துவமனைக்கு புதிய கட்டிடம்.

147— (*வினா எண். 593) திரு. க. பாரமலை: மாண்புமிகு
மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு
விடையளிப்பாரா—

மானாமதுரைத் தொகுதி திருப்புவனத்தில் உள்ள அரசினர்
மருத்துவமனைக்கு 16 படுக்கைகள் கொண்ட புதிய கட்டிடம்
கட்ட அரசு நடவடிக்கை ஏதும் எடுத்துள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே
தற்சமயம் 16 படுக்கைகள் கொண்ட புதிய கட்டிடம் கட்டும்
செயற்குறிப்பு ஏதும் இல்லை.

திரு. க. பாரமலை: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர்
அவர்கள் சென்ற முறையும், அதாவது 1983-84—லும் இதே
பதிலைத்தான் அளித்தார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் அந்த
இடத்திற்கே வந்திருக்கிறார்கள். அங்கே ஒரு மாவட்ட மருத்
துவமனை கட்டுவதற்குக்கூட இடவசதி இருக்கிறது. அது
வளர்ந்துவருகிற ஒரு பகுதி. தாலுக்கா தலைமை மருத்துவ
மனைக்கு வருவதைவிட அதிகமாகக் கூட்டம் வருகிறது. பிரைமரி
ஹெல்த் சென்டர் கூட அந்தப் பகுதியில் இல்லை; வேறு ஒரு
பகுதியில் இருக்கிறது. வளர்ந்துவருகிற தேவையைக் கருதி,
1980-81—லே கூட இப்படிப்பட்ட ஒரு கருத்து இருந்தது. இப்
போது அது எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை.
எனவே வருகிற ஆண்டிலாவது 16 படுக்கைகள் கொண்ட ஒரு
மருத்துவமனையை அங்கே கட்ட அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்று
அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவரவர்களே, மாண்பு
மிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லுகிற கருத்து முற்றிலும்
உண்மை. அது நெடுஞ்சாலைக்கு அருகில் இருக்கிற ஒரு மருத்
துவமனை. அந்த மருத்துவமனையை விரிவுபடுத்த வேண்டு
மென்று சென்று பார்த்தபோது—நானும் ஆசைப்பட்டேன்.
ஆனால் நிதிநிலைமைக்கு ஏற்பதான் செய்யமுடியும். மாண்புமிகு
உறுப்பினர் அவர்களுடைய கருத்தைப் பரிசீலித்து, பார்ட் 2
ஸ்கீமில் அடுத்த ஆண்டிலாவது எடுத்துக்கொள்ளலாமா என்பது
பற்றி நான் முயற்சி செய்கிறேன்.

திரு. துரை கோவிந்தராசன்: தலைவரவர்களே, உலக சுகாதார
நிறுவனம் இந்த இரண்டாயிரமாவது ஆண்டை உலக நல
ஆண்டாக அறிவித்து, நடைபோடுகிற இந்த நேரத்தில் மாண்பு
மிகு அமைச்சர் அவர்கள் காசநோய், யானைக்கால் நோய்
போன்ற பல்வேறு நோய்களைத் தீவிரமாக அறிவித்து, ஒரு
பெரிய தீவிர இயக்கத்தை கிராமங்களில் நடத்த உலக சுகாதார
நிறுவனத்தின் உதவியைப் பெற்று செயல்படுத்த நம்முடைய
அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவரவர்களே, அந்த
வியாதிகளை நாம் தீவிரப்படுத்த முடியாது (சிரிப்பு). இருந்தா
லும் கொறடா அவர்களுடைய கருத்தை மதிக்கிறேன். இரண்
டாயிரமாவது ஆண்டை அனைவருக்கும் நல்வாழ்வு அளிக்கும்
ஆண்டாகக் கொண்டாட உலக சுகாதார நிறுவனம் எல்லா நாடு
களையும் கேட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பாரமலை
அவர்கள் கோரிக்கை வைத்ததைப்போல இன்னும் பல கேள்விகள்
வந்து பதில் சொல்ல ஆரம்பித்தால் பேரவைத் தலைவரை
சங்கடத்தில் ஆழ்த்திவிடும். இவைகளுக்கு எல்லாம் மானியக்
கோரிக்கையின்போது விரிவான பதில் தருகிறேன்.

[1985 ஜூன் 6

கோவை மாநகர வியாபாரிகள் சங்க நிர்வாகிகள் உண்ணாவிரதம்

148 (*வினா எண். 348)—திரு. கு. ரமணி: மாண்புமிகு உணவுத்
துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—
(அ) கோவை மாநகர வியாபாரிகள் சங்கத் தலைவர்
மற்றும் தொண்டர்கள் மாநகராட்சி காரியாலத்தின் முன்
அண்மையில் உண்ணாவிரதமிருந்தது அரசின் கவனத்திற்கு
வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆமெனில் அவர்கள் கோரிக்கை என்ன?

(இ) அரசு எடுத்த நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: தலைவர் அவர்
களே, (அ) ஆம்.

(ஆ) வியாபாரத்திற்காக உரிமங்கள் பெறும் முறைகளை
எளிதுபடுத்தல் சம்பந்தமாகவும் உணவு கலப்படத் தடைச்
சட்டத்தின் கீழ் வியாபாரிகளைத் தொல்லைகளுக்குள்ளாக்குவது
சம்பந்தமாகவும் மற்றும் சமூக விரோதச் செயல்களால்
வியாபாரிகள் தாக்குதலுக்கு ஆளாவது பற்றியும் கோரிக்கைகள்
விடுத்திருந்தனர்.

(இ)(1) நெல் மற்றும் அரிசி, கோதுமை மற்றும் கோதுமைப்
பொருட்கள் போன்ற இன்றியமையாப்பொருட்களுக்கு தனித்தனி
கட்டுப்பாடு ஆணைகள் இருந்து வந்தன. வியாபாரிகளின்கோரிக்
கைக்கு இணங்க சர்க்கரை மற்றும் மண்ணெண்ணெய் தவிர்த்து
நெல் மற்றும் அரிசி, கோதுமை மற்றும் கோதுமைப் பொருட்கள்
போன்ற ஏழு பொருட்களுக்கு1984-ஆம்ஆண்டு தமிழ்நாடு இன்றி
யமையா வியாபாரப் பொருட்கள்(வர்த்தக ஒழுங்கு முறை)ஆணை
யின்கீழ் உரிமங்கள் பெற அரசு ஆணைகள் வெளியிட்டுள்ளது.
எனவே இவ்வாணையின் கீழ் உரிமங்கள் பெறும் முறை எளி
தாக்கப்பட்டுள்ளது. எனவே இதில் மாற்றம் தேவையில்லை.

(2) உணவுக் கலப்பட தடைச்சட்டத்தின் கீழ் வித்தியாச
மின்றி அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது. வியாபாரிகளுக்குத்
தொந்தரவு ஏதும் கொடுப்பதில்லை.

(3) சமூக விரோதச் செயல்கள் பற்றி வியாபாரிகள்
கொடுக்கும் புகார்கள் மீது அரசு அவ்வப்போது தக்க நடவடிக்கை
எடுத்து வருகிறது. மேலும் 26-2-85க்குப் பின்பு இது சம்பந்த
மாக எவ்விதப் புகாரும் இல்லை.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, கோவை மாநகரத்திலுள்ள சிறு வியாபாரிகள் மற்றும்
உணவுஇலாக்காவினுடைய அதிகாரிகள் ஆகியோருக்கிடையே ஏற்
பட்டதகராறு காரணமாகத்தான்இப்படிப்பட்டபாதிப்புகள் அந்த
சிறு வியாபாரிகளுக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்று சொல்லப்படு
கின்றது. எனவே அரசு அதைக் கவனித்து அதிகாரிகள் மூல
மாகச் சிறு வியாபாரிகளுக்குத் தொல்லை ஏற்படாமல் இருக்க
தகுந்த பாதுகாப்பு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய
விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, தவறுகள் நடைபெறுகிறபோது அவற்றைக் கண்
காணிக்கத்தான் அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். எனவே போகவே
கூடாது என்று சொல்ல முடியாது. ஆனால் அதிகார துஷ்
பிரயோகம் என்ற முறையில் யாராவது தவறு செய்தால் அவர்கள்
மீது உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

திருவாரூரில் தவிட்டிலிருந்து எண்ணெய் எடுக்கும் ஆலை.

149— (*வினா எண் 475) திரு. கி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: மாண்பு
மிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடை
யளிப்பாரா—

தஞ்சை மாவட்டம் திருவாரூரில் கூட்டுறவு மார்க்கெட்டிங்
ஃபெடரேஷன் நிர்வாகத்தில் இருந்த தவிட்டிலிருந்து எண்ணெய்
எடுக்கும் ஆலையை உணவுப் பங்கீட்டுக் கழகம் எடுத்துச் செயல்
படுத்தும் சட்டம் ஏதும் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: தலைவர் அவர்களே,
இல்லை.

திரு. கி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,
ப்ரேனாயில் என்று கூறப்படும் தவிட்டிலிருந்து எண்ணெய் தயா
ரிக்கப்படும் ஆலைகளைக்கூட்டுறவு மார்க்கெட்டிங் ஃபெடரேஷன்
நஷ்டத்தில் நடத்துகின்றது. எனவே உணவுப் பங்கீட்டுக் கழகம்
அதை எடுத்து நடத்தினால் அரசுக்கு வருமானம் கிடைக்கும்.
அதை அவ்வாறு எடுத்து, தனியார் இலாபகரமாக நடத்து
வதைப் போல இலாபகரமாக நடத்தலாம் அந்தவகையில் அரசு
முயற்சி எடுக்குமா? எனவே அந்த அளவிற்கு அட்லீஸ்ட் அதை
ரீகன்சிடரேஷன் செய்து உணவுப் பங்கீட்டுக் கழகத்தின் மூலமாக
அதை எடுத்து நடத்துவதற்குரிய ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்
பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, ஏற்கெனவே ஓராண்டிற்கு முன்பு அதனை சிவில்
சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன் எடுத்து நடத்த முடியுமா என்று பரி
சீலிக்கப்பட்டது. சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கு அது அனுப்பப்
பட்டு ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இந்த ஆலை சுமார்
17 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு தொடங்கப்பட்டது. அவ்வாறு
தொடங்கப்பட்டபோது இருந்த சில டெக்னிக்கல் ப்ராப்ளம்ஸ்
காரணத்தால் அந்த ஆலையை சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன்
எடுத்து நடத்தினாலும் கூட இலாபத்தில் நடத்த முடியாது என்ற
நிலைமைதான் ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதற்குப் பல காரணங்கள்
இருக்கின்றன. அவற்றில் ஒன்றிரண்டை இங்கே குறிப்பிட
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பேச் ப்ராசஸ் என்ற தொகுதி அடிப்படையின் மூலமாக அது
ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அதற்குப் பதிலாக தொடர்ச்சி முறையில்
இருந்தால்தான் இலாபம் வரும் என்றுசொல்லப்பட்டிருக்கின்றது.

24-டன் தவிட்டிலிருந்து எண்ணெய் எடுக்கும் திறன் கொண்ட தாக அது அமைக்கப்பட்டது. ஆனால் போதிய 24டன் தரமான தவிடு கிடைக்க வழியில்லை. அதற்கடுத்து கொதிகலனுக்கு எண்ணெயைப் பயன்படுத்துகின்ற வகையில் அந்தத் தோடு அது அமைக்கப்பட்டது. அதற்குப் பின்னர் எண்ணெய் திட்டத் விலையேற்றத்தின் காரணமாக அது கரிக்கு மாற்றப்பட்டது. பின்னர் கரி விலையும் ஏறிவிட்டதன் காரணத்தால் அதை இலாபகரமாக நடத்த முடியவில்லை. இண்டஸ்ரியல் கிரிட் ஆயில் தான் தயார் செய்கிறார்கள். ரீஃபைனரி ஆயில் தயாரிக்க வழி யில்லை. எனவே இப்படிச் சில குறைபாடுகள் இருப்பதால் அதனை சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன் எடுத்து நடத்தினாலும் கூட இலாபகரமாக நடத்த முடியாது. ஆனால் இப்போது சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன் அந்த ஆலைக்குத் தேவைப்படுகின்ற தவிட்டைப்பெற்றுத்தர முடியும் என்ற வகையில் அதற்கு உதவிக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் ஆலையை எடுத்து நடத்துகின்ற உத்தேசம் இல்லை.

ஆதி திராவிடர்களுக்கு நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கம்

150—(*வினா எண் 323)— திரு. செ. செம்மலை: மாண்புமிகு கைத்தறி மற்றும் நெசவாலைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஆதி திராவிடர்களுக்கென்று தொழிலியல் நெச வாளர் கூட்டுறவு சங்கம் அமைக்கும் உத்தேசம் அரசுக்கு உண்டா?

(ஆ) ஆம் எனில், எத்தனை இடங்களில் ஆரம்பிக்கப்பட இருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு வி. வி. சுவாமிநாதன்: தலைவரவர் களே, (அ) ஆம்.

(ஆ) கீழ்க்கண்ட பத்து இடங்களில் ஆதி திராவிடர்களுக் கென தொழிலியல் நெசவாளர் கூட்டுறவு சங்கங்கள் அமைக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

(1)	மாவட்டம். (2)
1. எம். சந்திரப்பட்டி	சேலம்
2. தேரூர்	கன்னியாகுமரி
3. வெப்பலோடை	திருநெல்வேலி
4. ஏனூர்	சேலம்
5. மல்லசமுத்திரம்	சேலம்
6. ஆப்பக்கூடல்	பெரியார்
7. பரமன் குறிச்சி	திருநெல்வேலி
8. வலியனூர்	திருச்சி
9. மண் மங்கலம்	திருச்சி
10. பாப்பாரப்பட்டி	தருமபுரி

திரு. செ. செம்மலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இப்படி ஆதி திராவிடர்களுக்கு என்று ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கின்ற இந்தத் தொழிலியல் நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கத்திற்கான திட்ட மதிப்பீடு எவ்வளவு என்பதையும் ஒவ்வொரு சங்கத்தின் மூலமாகவும் எத்தனை ஆதிதிராவிட மக்கள் பலன் அடைய இருக் கிறார்கள் என்பதையும் அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

(முற்பகல் 10-10)

மாண்புமிகு திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, ஒவ்வொரு திட்டத்திற்கும் சுமார் 4 இலட்ச ரூபாய் செலவு ஆகிறது. இந்த பத்து இடங்களில் ஆதி திராவிடர்களுக்கு எனத் தனியாக நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் அமைத்ததன் மூலம் ஆயிரம் பேர்கள் பயன் அடைகிறார்கள். ஏற்கெனவே தமிழ்நாட்டில் 14 தொழிலியல் நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ஆதிதிராவிடர்களுக்காக ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அரசு 78.80 இலட்சம் ரூபாய மானியமாக அளித்திருக்கிறது.

திரு. செ. செம்மலை: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்காக மைய அரசினுடைய உதவியை நமது அரசு கோரியிருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன்: ஐ.ஆர்.டி.பி. திட்டத் தின் கீழ் இந்த மானியம் வழங்கப்படுகிறது.

திரு. பி. எம். தங்கவேல்ராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனியார்கள் நடத்தும் கைத்தறி கூடங்களிலும், அரசு நிறுவனங்களில் 18 சதவீதம் ஒதுக்கீடு அரிசன மக்களுக்குக் கொடுப்பதைப் போல, அவர்களிடத்திலும் கொடுப்பதற்கு அரசு ஒரு கட்டாயத் திட்டத்தைக் கொண்டுவருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இது சிறப்பு உள்ளடக்கத் திட்டம். ஸ்பெஷல் காம்போனன்ட் பிளேன் ஃபார் அரிஜன்ஸ் என்ற திட்டத்தின்கீழ் இந்தத் தொழிலியல் நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஏற்கெனவே தனியாரிடம் சிக்கித் தவிக்கின்ற ஆதிதிராவிடர்களையும், ஏற்கெனவே வேறு உபகர ணங்களே இல்லாத ஆதிதிராவிடர்களையும் கொண்டு வந்து இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் அவர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதற்காகத் தான் இது அமல்படுத்தப்படுகிறது.

திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு கைத்தறித்துறை அமைச்சர் அவர்கள் என்னுடைய தொகுதியில் தர்மபுரி மாவட்டத்தில் பாப்பாரப்பட்டியிலே ஆதி திராவிடர்களுக்கு என்று தொழிலியல் நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கம் அமைக்கவிருப்பதாக அறிவித்ததற்கு நான் நன்றியைத்

[1985 ஜூன் 6

தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். வரவேற்கிறேன். அதேபோல நான்
அமைச்சரிடத்திலே கேட்டுக் கொள்ள விரும்புவது. பாப்பாரப்
பட்டியிலே அருந்ததியர் என்ற ஒரு பிரிவினர் இருக்கின்றனர்.
அவர்கள் இந்த ஆதிதிராவிடர்களுக்கான தொழிலியல் கூட்டுறவு
சங்கத்தில் இடம் பெறக்கூடியவர்களா என்பதையும், பாப்பாரப்
பட்டியிலே துவங்கவிருக்கும் இந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கம் எப்
பொழுதுஆரம்பிக்கப்படும் எவ்வளவு தொகையில்ஆரம்பிக்கப்படும்
என்பதையும் அறிவிப்பாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன்: மாண்புமிகு தலைவர்
அவர்களே, அருந்ததியர் என்பதும் ஆதிதிராவிட மக்களின்
இனத்தின் கீழ்தான் வரும். வெகு விரைவில் ஆரம்பிக்க ஆவன
செய்யப்படும்.

திரு. சு. பாலன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு
அமைச்சர் அவர்கள் ஆதிதிராவிடர்களுக்கென்று தனியார் தொழி
லியல் நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் அமைக்கப்படும் என்று
சொன்னார்கள். இப்படி அமைக்கின்ற அந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கங்
களுக்கு, அரசு என்ன உபகரணங்கள் கொடுக்கிறது அல்லது
உதவிகள் என்ன செய்து தருகிறது என்பதை அறிய விரும்பு
கிறேன். அதை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன்: மாண்புமிகு தலைவர்
அவர்களே, இது போன்ற தொழிலியல் நெசவாளர் கூட்டுறவுச்
சங்கங்களுக்குத் தேவைப்படும் உறுப்பினர்களுடைய பங்குத்
தொகை, தறி, தறிக்கூடம், நிர்வாகச் செலவு ஆகிய எல்லாவற்றை
யுமே அரசு ஏற்றுக்கொள்கிறது.

கைத்தறி நெசவாளர் சங்கங்களுக்கு வழங்கப்பட வேண்டிய கழிவுத்
தொகை.

151*—(வினா எண் 363) டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு
கைத்தறி மற்றும் நெசவாலைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட
வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாடு முழுவதிலுமுள்ள கைத்தறி நெசவாளர்
சங்கங்களுக்கு 1983–84, 1984–85 ஆம் வருடங்களுக்கான
ரிபேட் தொகை வழங்கப்படாமலிருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) வழங்கப்படவேண்டிய தொகை எவ்வளவு?

(இ) மாவட்டவாரியாக இந்தத் தொகை உடனடியாக
வழங்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன்: தலைவர் அவர்களே

(அ) ஆம்.

(ஆ) ரூ. 593.98 இலட்சம்.

1985 ஜூன் 6]

(இ) தற்போது நிலுவையிலுள்ள ரூ. 593.98 இலட்சம்
ரூபாயை 1985–86–ம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு திட்டத்தின்
கீழ் தள்ளுபடித் திட்டத்திற்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டவுடன்
மாவட்ட வாரியாக வழங்கப்படும்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, தமிழ்நாடு முழுவதும் உள்ள கைத்தறி நெசவாளர்
கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் தரப்பட வேண்டிய இந்த ரிபேட்
தொகையை அரசு வழங்குவதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டதன்
காரணமாக பல லட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்
பட்ட நிலையில் இருக்கிறார்கள். இன்னும் அது மாவட்ட
வாரியாக வழங்கப்பட்டு, அவர்களிடமிருந்து தொழிலாளர்
களுக்குப் போய்ச் சேர்ந்து தொழில் நடத்த வேண்டும்.
இதை நம்பித் தொழில் செய்ய முடியாத ஒரு சூழ்நிலையில்
அவர்கள் இருக்கிறார்கள். எனவே உடனடியாக அரசு அந்தப்
பணத்தை அனுப்பி, அவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டிய
விதத்தில் நடவடிக்கை எடுக்கத் தயாராக இருக்கிறதா என்று
அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன்: மாண்புமிகு
தலைவர் அவர்களே. ரிபேட் தொகை வழங்கப்படாததால் பல
லட்சம் தொழிலாளர்கள் தொழில் செய்ய முடியாமல் கஷ்டப்
படுகிறார்கள் என்பது உண்மைக்கு புறம்பானது ஆகும்.
1984-85 ஆம் ஆண்டுக்கு மாத்திரம் 16 கோடி ரூபாயை
ரிபேட்டுக்காக அரசு ஒதுக்கி வழங்கியிருக்கிறது. 1983–84-ல்
5 கோடியே 59 லட்சம் ரூபாயை வழங்கியிருக்கிறது.

ஜெயங்கொண்டம் தொகுதியில் நவீன முந்திரித் தொழிற்சாலை.

152—(*வினா எண் 405) டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு
ஊரகத்தொழில்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடை
யளிப்பாரா—

ஜெயங்கொண்டம் பகுதியில் முந்திரி அதிகமாக பயிரிடப்
படுவதால் அங்கு ஒரு நவீன முந்திரித் தொழிற்சாலை தொடங்
கும் திட்டம் அரசுக்கு உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. ஆனூர் பு. ஜோ. ஜகநீசன்: தலைவர் அவர்
களே, இல்லை.

டாக்டர் ந. மாசிலாமணி; தலைவர் அவர்களே, திருச்சி
மாவட்டத்தில் ஜெயங்கொண்டம், ஆண்டிமடம் பகுதிகளில்
முந்திரி சுமார் 50 ஆயிரம் ஏக்கர் நிலத்தில், அதிகமான அளவில்
பயிரிடப்படுகின்றது. அது அரசு வனத்துறை நிலத்திலும் தனி
யார் நிலத்திலும் பயிரிடப்படுகிறது. அங்கே மக்கள் முந்திரியின்
அங்கமெல்லாம் தங்கமென்று சொல்வார்கள். மரம், இலை,
பழம், பருப்பு, அதனுடைய ஷெல் அனைத்துமே நன்கு பயன்
தருகின்றன. முந்திரியின் ஷெல்லிருந்து ஆயில் எடுக்கிறார்கள்,

பருப்பினுடைய பயன் நமக்கெல்லாம் நன்கு தெரிந்தது தான்.
ஜெயங்கொண்டத்திலே தனியார் ஒரு தொழிற்சாலையை வைத்
திருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியில் முந்திரித் தொழிற்சாலை
இந்த அரசின் சார்பாக ஆரம்பிக்கப்படுமானால் அது மக்களுக்கும்
அரசுக்கும் பயனுள்ளதாக இலாபகரமானதாக இருக்கும். எனவே
இந்தக் கேள்வியினுடைய பதிலை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்
கள் அருள்கூர்ந்து மறுபரிசீலனை செய்து மக்களுக்கு சாதகமாக
மாற்றிச் சொல்வார்களா' என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆனூர் பு. கோ. ஜகதீசன்: தலைவர் அவர்
களே, தமிழகத்தில் தற்போது சுமார் 170 ஆலைகள் இருக்
கின்றன. அந்த 170 ஆலைகளுக்கும் போதுமான முந்திரி
நமக்கு கிடைக்கவில்லை. மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே
ஒரு லட்சத்து 24 ஆயிரம் மெட்ரிக் டன்கள் உற்பத்தித் திறன்
கொண்ட அந்த ஆலைகளுக்கு போதுமான அளவிற்கு முந்திரி
கிடைத்து வந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு நம்முடைய தமிழகத்
தில் சாகுபடியாகும் கச்சா முந்திரி 10,400 டன்னும், இறக்குமதி
செய்கிற முந்திரி 4,000 டன்னும், ஆக மொத்தம் 14,400 டன்
முந்திரி தான் நமக்கு இன்றைக்குக் கிடைக்கிறது. ஆகவே
இருக்கிற ஆலைகளுக்கே போதுமான அளவிற்கு கச்சா முந்திரி
கிடைக்கவில்லை. பல ஆலைகள் மூடப்பட்டிருக்கின்றன.
ஆகவே மேற்கொண்டு முந்திரித் தயாரிப்பு ஆலை அமைப்பது
தற்போது உசிதமாக இருக்காது.

டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: தலைவர் அவர்களே, அந்தப்
பகுதியில் தனியார்கள் அப்படிப்பட்ட தொழிற்சாலை ஆரம்பிப்
பதற்கு முன்வந்தால் அரசு பரிசீலனை செய்து அனுமதி வழங்க
ஒத்துழைக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆனூர் பு. கோ. ஜகதீசன்: தலைவர் அவர்
களே, தனியார்கள் முயற்சி செய்தால் அதனை அரசாங்கம்
பரிசீலனை செய்து உரிய நடவடிக்கை எடுத்து அவர்களுக்கு
உதவும்.

தென் மாவட்டங்களில் தீப்பெட்டித் தொழில்.

153— *(வினா எண் 482) திரு. ஆர். ரெங்கசாமி: மாண்புமிகு
ஊரகத்தொழில்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு
விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவில்பட்டி, சாத்தூர், சிவகாசி போன்ற பகுதி
களில் தீப்பெட்டித் தொழில் நசிந்து வருவதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) இத்தொழிலுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்க அரசு என்ன
நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. ஆனூர். பு. கோ. ஜகதீசன்: தலைவர் அவர்
களே, (அ) மற்றும் (ஆ) கோவில்பட்டி, சாத்தூர், சிவகாசி
போன்ற பகுதிகளில் தீப்பெட்டித் தொழில் நசியவில்லை.

பல சங்கங்கள் இலாபகரமாக இயங்கிக் கொண்டிருக்
இன்றன. மேலும் தற்போது மத்திய அரசினுடைய கலால் வரி
சலுகை குரோஸ் ஒன்றுக்கு ரூ. 1.60-ஐ அட்டைத் தீப்பெட்டி
களுக்கும் விஸ்தரித்து இருக்கிற காரணத்தால் சிறு தீப்பெட்டித்
தொழிற்சாலைகள் அட்டைத் தீப்பெட்டிகள் உற்பத்தி செய்ய
துவங்கியுள்ளன. இந்தத் தீப்பெட்டிகளுக்கு வட மாநில
சந்தைகளில் நல்ல வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆகவே தீப்பெட்டித்
தொழில் மேலும் வளர்ச்சியடைய நல்ல வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்
கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். ரெங்கசாமி: தலைவர் அவர்களே, இத்தொழிலுக்கு
சேல்ஸ் டாக்சினால் நிறைய உபத்திரவங்கள் இருக்கின்றன
என்று புகார் சொல்கிறார்கள். பெருந்தலைவர் காமராஜர்
அவர்கள் இருக்கும் போது இதுமாதிரியான தொழிலுக்கு சேல்ஸ்
டாக்சை எடுத்து விட்டார்கள். அதுபோன்று செய்ய நம்முடைய
அரசாங்கம் முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆனூர் பு. கோ. ஜகதீசன்: தலைவர் அவர்
களே, அரசு பரிசீலிக்கும்.

திரு. ஆர். ரெங்கசாமி: தலைவர் அவர்களே, சமீபத்தில்
இத்தொழிலுக்கு வேண்டிய ரெட் பாஸ்பரஸ் கிடைக்காமல்
இண்டஸ்ட்ரியலிஸ்ட்ஸ் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பது அரசுக்குத்
தெரியுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆனூர் பு. கோ. ஜகதீசன்: தலைவர் அவர்
களே, இப்போது தேவையான அளவிற்குக் கிடைக்கிறது. தேவை
யான அளவிற்கு வழங்கப்படுகிறது.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில்
சுமார் 300-க்கும் மேற்பட்ட தொழிலியல் கூட்டுறவுச்
சங்கங்கள் இருக்கின்றன. அவற்றில் இரண்டு சங்கங்கள் தான்
இலாபகரமாக இயங்குவதாக அரசுக்குத் தகவல் வந்துள்ளது.
அதிலே ஒன்று வத்திராயிருப்பு தீப்பெட்டித் தொழிலியல் சங்கம்.
இது இலாபகரமாக இயங்குவதாக அரசுக்கு தகவல் வந்திருக்
கிறது. ஆனால் சாத்தூர், சிவகாசி, கோவில்பட்டி போன்ற
இடங்களில் எல்லாம் அந்தச் சங்கங்கள் நஷ்டத்தில் இயங்கு
கின்றன. அதைப்போல குளித்தலை தீப்பெட்டி கூட்டுறவுச்
சங்கம் இலாபத்தில் இயங்குகிறது. ஆகவே மற்ற இடங்களில்
உள்ள சங்கங்கள் இலாபத்தில் ஓடாமல் இருப்பதற்காகச் சில
தனிப்பட்ட முதலாளிகள் வடநாட்டில் அந்தக் கூட்டுறவுச்
சங்கங்களின் தீப்பெட்டிகள் அதிகமாக விற்பனையாகிறது
என்பதைக் கருதி, கோர்ட்டிலே ஸ்டே வாங்கி இருக்கிறார்கள்.
இதனால் சுமார் ஏழு லட்சம் ரூபாய் பெறுமானமுள்ள தீப்
பெட்டிகள் தேங்கி இருக்கின்றன. ஆதலால் கோர்டினுடைய
ஸ்டேயை வெக்கேட் பண்ணி, இந்த வத்திராயிருப்பு கூட்டுறவு
தீப்பெட்டிச் சங்கம் தொடர்ந்து லாபத்தில் ஓடுவதற்கு வேண்டிய

வழியை அரசு செய்யுமா? சாத்தூர், சிவகாசி போன்ற இடங்
களில் பரம்பரையாக உள்ள இந்தத் தீப்பெட்டித் தொழில்
கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ஏன நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்பதை அறிய
விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-20)

மாண்புமிகு திரு. ஆனூர் பு. கோ. ஜகதீசன்: தலைவர் அவர்களே,
சிவகாசி. சாத்தூர், கோவில்பட்டி, மற்றும் சங்கரன்கோவில்
போன்ற பகுதிகள் பரம்பரையாக தொழில் நடத்துகின்ற
பகுதிகள். அந்தப் பகுதிகளிலுள்ள பல சங்கங்கள் லாபத்தில்
இயங்குகின்றன. 11 சங்கங்கள் மட்டுமே நஷ்டத்திலே இயங்கிக்
கொண்டு இருக்கின்றன. அதிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள்
குறிப்பிட்டதைப் போன்று, காமராஜ் மாவட்டத்தில் உள்ள
ஸ்ரீவில்லிப்புத்தூர், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள தக்கலை
ஆகிய இரண்டும் புதிதாக தொடங்கப்பட்ட சங்கங்கள்.
புதிதாக தொடங்கப்பட்ட 426 சங்கங்களில் 52 மட்டுமே,
இன்றைக்கு இயங்கிக்கொண்டு இருக்கின்றன. அப்படி இயங்கிக்
கொண்டு இருக்கின்ற 52 சங்கங்களில் லாபகரமானதாக இருப்பது
இந்த 2 சங்கங்கள் ஆகும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் தீப்பெட்டி
உற்பத்தி தடைப்படுவதற்கு கோர்ட்டினுடைய தடை உத்தரவு
காரணம் என்று சொன்னார்கள். சம்பந்தப்பட்ட அரசு
அலுவலர்களுடைய உதவியோடு, விரைவாக, கோர்ட்டினுடைய
தடை உத்தரவை நீக்க முயற்சி எடுக்கப்படும் என்பதைத்
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள்
முடிவுற்றன.

[குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறியிடப்
பெற்றிருந்தால், அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரி
பார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2 தகவல் கோரல்.

இலங்கைப் பிரச்சனை குறித்து இந்தியப் பிரதமர் தமிழக
முதல்வரிடம் தெரிவித்த கருத்துக்கள் விவரம்.

திரு. அ. ரகுமான்கான்: மாண்புமிகு மன்றத்தினுடைய
தலைவர் அவர்களே. நாம் அனைவரும் சம்பந்தப்பட்ட ஒரு
முக்கியமான பிரச்சனை பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.
நம்முடைய பாரதப் பிரதமர் ராஜிவ் காந்தி அவர்கள்,
இலங்கைத் தமிழர்கள் பிரச்சனையைப் பற்றி நம்முடைய
முதலமைச்சரோடு தொலைபேசியில் தொடர்பு கொண்டு பல
கருத்துக்களைப் பேசியிருப்பதாகத் தெரிகிறது. எனவே இந்த
அவைக்கு அதைப்பற்றித் தெரிவிப்பது முக்கியம். அரசாங்கத்தின்
சார்பாக அந்தக் கருத்துக்களைத் தெரிவிக்கவேண்டும் என்று
நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இலங்கை அதிபர் ஜெயவர்த்தனே
அவர்கள் பத்திரிகையிலே வேறு சில கருத்துக்களைச் சொல்லி

யிருக்கிறார்கள். நாமும், இந்த அவையும் இந்தப் பிரச்சனையில்
அக்கறை கொண்டிருக்கிற காரணத்தாலும், சர்வ கட்சித்
தலைவர்களை அழைத்துக்கொண்டு டெல்லிக்குச் சென்று மனு
கொடுத்திருக்கிற காரணத்தாலும் இதைப் பற்றிய தகவல்
அவசியம் தெரியவேண்டும். எனவே அந்தத் தகவல்களை
இந்த அவைக்கு வைக்கவேண்டும் என்று தங்கள் மூலமாக நான்
கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு
தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு இந்தியப் பிரதமர் அவர்கள்
இலங்கை பற்றி, இலங்கை அதிபர் ஜெயவர்த்தனாவுடன்
பேசிய பேச்சு வார்த்தைகளுடைய விவரங்களைப் பற்றி
மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடத்திலே தொலைபேசி மூலமாக
அவர்கள் வெளிநாட்டுக்குப் புறப்படுவதற்கு முன்பு பேசியதாக
செய்திகள் வந்திருக்கின்றன. அந்த அளவோடுதான் நமக்குத்
தெரிகிறது. ஆகவே அவர்கள் என்ன பேசினார்கள் என்பதும்,
அந்தப் பேச்சைப்பற்றி எந்த அளவிற்கு வெளிப்படுத்த இயலும்
என்பதையும், இந்தச் சட்டமன்றத்திற்கும், நாட்டுக்கும்
தெரிவிக்கக்கூடிய வகையில் இருந்தால், தெரிவிக்கப்படும்.
மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய உணர்வுகளை, மாண்புமிகு
முதல்வர் அவர்களிடத்திலே தெரிவித்து, எந்த அளவிற்குத்
தெரிவிக்க இயலுமோ, அந்த அளவிற்குத் தெரிவிப்பதற்கான
முயற்சியில் அரசு ஈடுபடும். இது தொடர்பாக மாண்புமிகு
முதலமைச்சர் அவர்களுடைய கருத்தை அறிந்து, அந்தக்கருத்தின்
அடிப்படையில் தெரிவிக்கப்படும். ஆகவே எந்த அளவிற்கு
அவர்களுடைய பேச்சு வார்த்தையை வெளிப்படுத்த இயலும்,
எந்த அளவிற்கு வெளிப்படுத்த இயலாது என்பதை அவர்கள்
தான் சொல்லவேண்டும். ஆகவே இந்த உணர்வை மாண்புமிகு
முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலே தெரிவித்து, அவர்களுடைய
விடையைப் பெற்றதற்குப் பிறகு, இந்த அவைக்கு முறைப்படி,
உரிய வழிப்படி அறிவிக்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்
கிறேன்.

3. அறிவிப்புகள்.

(அ) பேரவைச் செயலகத்தைப்பற்றி முரசொலி நாளேட்டில் எழுதப்
படும் முறை குறித்து எச்சரிக்கை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கடந்த சில தினங்களாக
முரசொலி நாளிதழில் சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகத்தையும்,
பேரவைத் தலைவரையும் குறித்து கண்ணியம் அற்ற முறையில்
பொது மக்கள் மத்தியில் இழுக்கு ஏற்படும் வகையில் எழுதி
வருகிறது. பத்திரிகைகளுக்கு அவர்கள் கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க
சுதந்திரம் இருக்கிறது என்றாலும் பேரவை கண்ணியத்தையும்,
உரிமையையும் மீறும் வகையில் எழுதுவது கண்டிக்கப்பட
வேண்டிய ஒன்று. அவை உரிமையை மீறிய நடவடிக்கைக்கு
உட்பட்ட ஒன்று என்றாலும் உடனடியாக நான் அப்பத்திரிகை
மீது நடவடிக்கை எடுக்க விரும்பவில்லை. ஆனால் இப்படி
எழுதுவது முரசொலி மற்ற செய்தித் தாள்களில் தொடரு

மானால் தேவையான கடுமையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் என்று எச்சரித்து இனிமேலாவது இம்மாதிரி எழுதுவது தவிர்க்கப் படவேண்டும் என்று கூறி இத்துடன் விட்டுவிடுகிறேன்.

Thiru A. Rahman Khan : On a point of order.......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : என்னுடைய தீர்ப்பின் மீது பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் வராது.

திரு அ. ரகுமான்கான் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தங்களிடமிருந்து ஒரு விளக்கத்தைக் கேட்க விரும்புகிறேனே தவிர தவறாக தாங்கள் கருத வேண்டியது இல்லை. முரசொலி பத்திரிகை இந்த மாதிரி எழுதியிருக் கிறது......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : என்னிடம் விளக்கம் கேட்பதாக இருந்தால் என் அறைக்கு வந்து தான் கேட்க வேண்டும். இங்கே வேண்டாம்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : நீங்கள் இதை அவையில் தெரிவித்ததால் நான் சொல்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவையில் சொல்வதற்கு காரணம் நான் பிரஸிற்கு போக முடியாது. பிரஸிற்கு நான் பதில் கொடுத்து நடவடிக்கை எடுப்பதாக இருந்தால் அது நம்முடைய பாரம்பரியத்தை குறைப்பதாக இருக்கும். அது வேண்டாம் என்பதற்காகத் தான் நான் இங்கே உங்களிடம் சொல்கிறேன். எப்படி நீங்கள் என்னிடம் சொல்கிறீர்களோ அந்த மாதிரி நான் உங்களிடம் சொல்கிறேன்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : நீங்கள் முரசொலி பத்திரிகை பற்றி சொல்கிறீர்கள். இந்த மாதிரி எங்களைப் பற்றி எழுதுகிற பத்திரிகைகள் மீதும் நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் எழுதிக் கொடுங்கள். (குறுக்கீடு) என்னைப் பற்றி எந்தப் பத்திரிகை எழுதினாலும் இந்த ரூலிங் பொருந்தும். நான் விமர்சனப்படுத்தப்பட வேண்டியவன் அல்ல.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : நீங்கள் எங்களையும் பாதுகாக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நான் எல்லோரையும் பாதுகாப்பேன். நீங்கள் எல்லோரும் பிரஸ் ஸ்டேட்மெண்டு விடலாம். நான் அந்த மாதிரி விடமுடியாது. நான் பதிலுக்கு பதில் விட ஆரம்பிப்பது அவ்வளவு நல்லதாக இருக்காது. (குறுக்கீடு) நான் எல்லோருக்கும் பாதுகாப்பு அளிப்பேன். நீங்கள் பொது கூட்டத்தில் பேசுகிறீர்கள். நான் அப்படிப் பேச முடியாது. (குறுக்கீடு) நான் வெளியே பேசமுடியாது. நீங்கள் சொல்வதை எல்லாம் கேட்டுக் கொள்ளவேண்டும்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : இந்த மாதிரி மற்ற பத்திரிகைகள் எங்களைப் பற்றி எழுதினாலும் அதன் மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் களுக்கு எந்த அளவிற்கு என்னால் எவ்வளவு அதிகமான அளவுக்கு பாதுகாப்பு கொடுக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு கொடுப்பேன். இது எல்லோருக்கும் பொருந்தும்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களைப் பற்றி சில பத்திரிகைகள் தவறாக எழுதிக் கொண்டிருக்கின்றன....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அதையும் எழுதிக் கொடுங்கள்.

4. கவன ஈர்ப்பு.

தென் மாவட்டங்களில் தென்னை மரங்கள் வெக்கை நோயால் பாதிக்கப்படுவது.

திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நெல்லை, குமரி மாவட்டங்களிலுள்ள தென்னை மரங்களில் கேரளா வெக்கை நோய் தாக்கி ரூ. 500 கோடி மதிப்புள்ள மரங்கள் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவை முன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

தமிழக அரசு இந்நோயினைக் கட்டுப்படுத்தும் முகத்தான் 1982-83-ம் ஆண்டு ஒரு திட்டத்தினை அங்கீசரித்து செயலாற்று கிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ் சிறப்புப் பணியாளர்கள் அமர்த்தப் பட்டு இந்நோய் தாக்கிய மரங்களை அகற்றி மேற்படி விவசாயிக்கு மரம் ஒன்றுக்கு ரூ.75 நட்ட ஈட்டுத் தொகையாக அளிப்பதுடன் தரமான கன்று ஒன்று 50 சத மான்யத்திலும், உரம் ரூ. 10 மதிப்பிலும் (ரூ. 5 மான்யத் தொகை) மேற்படி விவசாயிக்கு அளிக்கப்படுகிறது. இந்நோயினை கட்டுபடுத்துவதற்கான வழி முறைகள் இன்னமும் ஆராய்ச்சியில் உள்ளன. நோய் தாக்கிய மரங்களை வெட்டி அழித்தலே தற்போது கடைப்பிடிக்கப்படு

கிறது. ஆண்டொன்றுக்கு தமிழக அரசு ரூ. 3.72 இலட்சம் செலவில் இந்நோய்த்தடுப்பு பணியை செயல்படுத்துகிறது. கடந்த மூன்றாண்டுகளாக நோய் பாதித்து வெட்டி அழிக்கப்பட்ட தென்னை மரங்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு:—

1982–83	..	2750	எண்கள்
1983–84	..	2701	எண்கள்
1984–85	..	3890	எண்கள்

நெல்லை, குமரி மாவட்டங்களைப் பொறுத்தவரை இத் திட்டத்தின் கீழ் வெட்டி அகற்றப்பட்ட நோய் கண்ட தென்னை மரங்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு:—

1982–83	..	2750	எண்கள்
1983–84	..	2281	எண்கள்
1984–85	..	2492	எண்கள்

(1982–83 ஆம் ஆண்டு இத்திட்டம் நெல்லை மற்றும் குமரி மாவட்டத்தில் மட்டுமே அமுலாக்கப்பட்டது.)

2. இவ்வாண்டு இத்திட்டத்தினை மேலும் தீவிரமாகச் செயல் படுத்திட மத்திய மலைப்பயிர் ஆராய்ச்சி நிலையம், காசர்கோடு அவர்களின் நிறுவனத்தின் தொழில் வல்லுநர்களி உறு துணையுடன் நமது மாநிலத்தில் இந்நோயின் தீவிரத்தினை அறிந்திட ஒரு விரிவான ஆய்வு மே மாதம் 6 ஆம் தேதி முதல் தொடர்ந்து நடந்து வருகிறது. இவ்வாய்வின் மூலம் இந் நோயினைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு தக்க மேல் நடவடிக்கை இத்துறையினரால் எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

3. மேலும் இவ்வியக்ககத்தின் மூலம் இந்நோயினைப் பற்றி ஒரு விளக்கமான கையேடு அச்சிடப்பட்டு விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் இந்நோயின் தன்மை மற்றும் நோய்த்தாக்கும் நிலைகள் பற்றிய ஸ்லைடுகள் தயாரித்து மாவட்டந்தோறும் விநியோகிக்கப்பட்டுள்ளன. தென்னை வளர்ச்சி வாரியமும் இந்நோயினைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காக தமிழ்நாட்டிற்கு ரூ. 28.80 இலட்சம் செலவில் ஒரு திட்டத்தினை 1985-86-க்கு அனுமதித்துள்ளது. மேற்படி திட்டத்தின் கீழும் நீக்கப்படுகின்ற மரத்துக்கு தமிழகஅரசுத் திட்டத்தின் சலுகைகள் அடிப்படையில் அங்கீகாரம் அளிக்கப்படுகிறது. இச்செலவினை மாநில அரசும் தென்னை வளர்ச்சி வாரியமும் சமமாக பகிர்ந்து கொள்ளும்.

இந்நோயினைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காகவும், மற்றும் நோய்த் தாக்கப்பட்ட மரத்தினை நீக்குவதற்காகவும் அரசு அலுவலர்களுக்குத் தேவையான செயலாற்றும் திறனை அளிப்பதற்காக பூச்சி நோய்த் தடுப்புச் சட்டத்தின் கீழ் இந் நோயினை கொண்டு வருவதற்காக தக்க நடவடிக்கையும் எடுக்கப்பட்டுள்ளது. மேற்படி நடவடிக்கைகளின் மூலமாக தமிழக அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுத்து இந்நோயினைக் கட்டுப்படுத்தி நோய் பரவுவதை தடுத்து வருகின்றது.

திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த கேரளா வெக்கை நோய் தாக்கப் பட்ட தென்னை மரங்களை வெட்டி அழித்துஎரித்து விடுவதாக நான் தகவல் அறிகிறேன். எலியைக் கொல்ல வீட்டை எரித்தான் என்ற பழமொழியை எங்கள் பகுதியில் சொல்வார்கள். அதிகாரி களை குறை கூறவேண்டும் என்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் ஒரு கொடியநோய் தாக்கும்போது இந்த மரங்களை வெட்டுவதால் மட்டும் அந்தப் பிரச்சினை தீர்ந்து விடாது என்பதை நாம் அனைவரும் அறிவோம். இந்த கேரளா வெக்கை நோய் என்பது இந்தியாவில் மட்டும் இருக்கிறதா? அல்லது தென்னை மரங்கள் உள்ள வேறு பல நாடுகளிலும் இருக்கிறதா என்பதை அறிந்து வெளிநாடுகளில் எந்த விதத்தில் இதை சமாளிக்கிறார்கள் என்பதை கவனித்து அரசு இதில் என்ன நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறது என்பதை விளக்கமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10–30)

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: தலைவர் அவர்களே. இது பற்றி நாம் முறையாக, விரிவாக ஆராய்ந்து வருகிறோம். இந்த நோயைத் தடுக்க நடவடிக்கைகளை ஆராய்ந்து வருகிறோம். அது பரவாமல் தடுப்பதற்கு ஏதுவாக மரங்கள் வெட்டப்படுகின்றன. அதற்கு நஷ்டஈடாக மரம் ஒன்றுக்கு ரூ. 75 தருகின்றோம்.

திரு. டி. ஆர். வேங்கடராமணன்: மாண்புமிகு அவைத் தலைவர் அவர்களே, எனது கேள்வி, இதுபோன்று அதிகமான தென்னை மரங்கள் இருக்கக்கூடிய பல வெளிநாடுகளுடன் நமது அரசு தொடர்பு கொண்டு—இதுபோன்று உலகத்திலே தென்னை மரங்கள் இருக்கும் இடத்தில் எல்லாம் இந்த பிரச்சினை இருக்கத்தான் செய்யும்—இதன் தொடர்பாக நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறதா என்று குறிப்பாக அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து: தலைவர் அவர்களே, மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது.

5. வரவு—செலவுத் திட்டம் 1985–86 வாக்கெடுப்பு.

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

(ஆ) கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

(இ) கோரிக்கை எண். 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணி களும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

(ஈ) கோரிக்கை எண். 54 சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

(உ) கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள்கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ், ரூ. 2,81,81,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்".

திரு. ச. கோவிந்தசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எடப்பாடி தொகுதி, பூலாம்பட்டி கிராமம் கூடக்கல்லுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பது' பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 2,81,81,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

திரு. சு. பாலன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள பாதையில் வேகக் கட்டுப்பாடு முறை ஏற்படுத்தாதது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,81,81,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

Thiru J. Hemachandran: Mr. Speaker Sir, to discuss about the necessity to provide Canteen and Rest shed facilities to the passengers in all important Bus stands such as Madurai, Trichy, Coimbatore, Madras, Salem, Villupuram, etc., I move:—

'that the allotment of Rs. 2,81,81,000 under Demand No. 3 Motor vehicles Act-Administration, be reduced by Rs. 100.

(ஆ) கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ், ரூ. 73,01,92,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

திரு. கே. எம். தங்கமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திண்டிவனம் தொகுதி, ரெட்டணை கிராமத்தில் செல்லும் வராகநதி எனும் தொண்டியாற்றில் மேம்பாலம்

கட்டுவது பற்றியும், மரக்காணம் ஒன்றியம், அன்னம்புத்தூர் ஓடையில் மேம்பாலம் கட்டுவது பற்றியும் விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 73,01,92,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகம் முழுவதும் பழுதடைந்துள்ள பாலங்கள், சாலைகள் போக்குவரத்திற்கு கடுமையான தடைகளாக இருப்பது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 73,01,92,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. 'கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் விளவங்கோடு வட்டத்தில் பாகோடு கிராமத்தில் திக்குறிச்சி என்ற இடத்தில் ஒரு பாலம் கட்டுவதின் தேவை குறித்து விவாதிக்க' நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

"மானியக் கோரிக்கை எண்: 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 73,01,92,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

திரு. பொ. உத்திராபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்தில் கோட்டூர் யூனியனில் திருநெல்லிக்காவல், சொருவாமணி, சேந்தகுடி, மாவட்டக்குடி, வள்ளிவரித்தி வழியாக போகும் சாலையை இரட்டைத் தார்ரோடு ஆக மாற்றுவது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக்கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 73,01,92,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்'

(இ) கோரிக்கை எண்: 40—சாலைப் போக்குவரத்துப்பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ், ரூ. 4,55,61,000-க்குமேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்'.

திரு. டி.ஆர். வேங்கடரமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, To discuss about the need to develop a well sea route through Tamil Nadu Coast for better Transport facilities நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,55,61,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. ஜ. பாலன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே சென்னை துறைமுகத்தில் இருந்து மற்ற வெளி நாடுகளுக்கு பயணிகள் கப்பல் மூலம் பிரயாணம் செய்வது தற்போது நிறுத்தப்பட்டுள்ளதால் மீண்டும் பயணம் செல்ல நடவடிக்கை எடுக்காதது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,55,61,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

Thiru J. HEMACHANDRAN: Mr. Speaker Sir, 'to discuss about the need to increase the quatum of daily batta paid to the workers in the State owned Transport Corporations to cope up with the increased cost of living, I move the following cut motion:

''மானியக் கோரிக்கை எண்: 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,55,61,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,55,61,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

(உ) கோரிக்கை எண்: 54-சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:—

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 21,74,20,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்'

திரு. கே. எம். தங்கமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54— சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 21,74,20,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. ஜ. பாலன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 21,74,20,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

(2) கோரிக்கை எண். 55—சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,71,77,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்''.

திரு. இ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கும்பகோணத்தில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகக் கிளை ஒன்றினைத் துவங்கிச் செயல்படுத்தவும், சொந்தப் பணிமனை ஒன்றினை நிறுவவும் வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,71,77,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. ஜ. பாலன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,71,77,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

திரு. ஏ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ரெயிலில் சீசன் டிக்கெட் தருவது போன்று அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் மத்திய மாநில ஊழியர்கள், அரசு உதவிபெறும் பள்ளி, கல்லூரி ஆசிரியர் ஆகியோருக்குப் புறநகர் பகுதிக்குச் சென்றுவர சீசன் டிக்கெட் அளிப்பது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,71,77,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பெறுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி: தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 3, 39, 40, 54 மற்றும் 55 ஆகியவை பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் ** அவைமுன் வைக்கப்பெற்றிருக்கின்றன. அவற்றை நான் படித்ததாகக் குறிப்பேட்டில் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களது மேலான கருத்துக்களைச் சொல்லிய பின்பு என்னுடைய பதிலுரையைக் கடைசியிலே சொல்ல இருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு டி. ஆர். வேங்கடரமணன்: தலைவர் அவர்களே, பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இதிலே எதுவும் வராது.

Thiru T.R. VENKATARAMANAN: Some of the matters coming under this .Demand. I may be permitted to make my statement.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அப்போதே எழுப்பியிருக்கலாம். இப்போது எழுப்ப முடியாது.

திரு க. பாலன்: நாங்கள் கேட்டால் கொடுக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு வேங்கடரமணன், பாருங்கள், நீங்கள் கேட்டவுடனே அவர்களும் கேட்கிறார்கள். இதுதான் இன்றைக்கு நிலைமை, ஆகவே இப்போது எழுப்ப முடியாது. அமருங்கள்.

** 547—643-ம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் I, II, III, ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

* திரு ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்: தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைத்துறை ஆகியவை பற்றிய மானியக் கோரிக்கைகளை அமைச்சர் அவர்கள் அவைமுன் வைத்து இருக்கிறார்கள். அவை குறித்து நான் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய கருத்துக்களை வைக்க விரும்புகிறேன். இந்தியாவிலேயே அனைத்து மாநிலங்களையும்விட தமிழகத்திலே தான் போக்குவரத்துத் துறை பிரம்மாண்டமான வளர்ச்சியை அடைந்திருக்கிறது என்ற செய்தியை அறிய நான் பெருமைப்படுகிறேன். அதற்காக இந்த அரசை நான் பாராட்டுகிறேன். ஆனால் இவ்வளவு வளர்ச்சியை அடைந்தும்கூட போக்குவரத்துத் துறையிலே பல பணிகள் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கின்றன. அது மட்டுமல்ல, ஏற்கெனவே எடுத்துக்கொண்ட பணிகள் கூட இன்னும் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கின்றன. சத்தியமங்கலம் நகரின் மையத்தில் ஓடுகிற பவானியாற்றின் குறுக்கே கட்டப்படுகிற பாலவேலைகள் தாமதப்படுத்தப்படுகின்றன. அதுவும் தமிழ் நாடு கன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கார்ப்பரேஷனால் செய்யப்படுகிற அந்த வேலைகள் முடிக்கப்படாமல் இருக்கின்றன. மழையில்லாத இந்தக் காலத்திலே வேகமாக கட்டப்படவேண்டும், ஆனால் கட்டப்படாமல் அந்தப் பணி அப்படியே இருக்கிறது, உரிய அதிகாரிகள் தாமதப்படுத்துகிறார்கள் என்பதை நான் வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அப்படி அவர்கள் தாமதப்படுத்துவதற்குக் கூறுகிற காரணம், அர்த்தமற்றதாக இருக்கிறது என்பதையும் நான் வேதனையோடு கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் உரிய அதிகாரிகளிடம் எடுத்துக் கூறி அந்தப் பணியை விரைவிலே முடித்திட ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அடுத்து பவானியிலிருந்து சத்தியமங்கலம் செல்லும் சாலையிலே சக்தி சர்க்கரை ஆலையும் பன்னாரியம்மன் சர்க்கரை ஆலையும் அமைந்து இருக்கின்றன. அந்தியூர், கோபி, பவானி, சத்தியமங்கலம் ஆகிய தொகுதிகள் எல்லாம் இந்த சர்க்கரை ஆலைகளினால் தான் வளர்ச்சியை அடைய வேண்டிய நிலையில் இருக்கின்றன சர்க்கரை முதன்மையான உற்பத்தியாக இன்றைக்கு நாட்டிலே இருக்கிறது, நம் தேவைக்கு மேல் சர்க்கரை உற்பத்தி போகும்போதுதான் நாம் ஏற்றுமதி செய்கிறோம்.

(முற்பகல் 10–40)

ஆனால் சர்க்கரை உற்பத்திக்கு மேலாக நமது தேவைகள் வருகின்ற பொழுது அதை நாம் இறக்குமதி செய்ய நேரிடுகிறது. அப்படி இறக்குமதி செய்யும் காலத்திலே நம்முடைய அந்நியச் செலவாணியை நாம் இழக்க நேரிடுகிறது. ஆகவே, அதையும் கருத்திற் கொண்டு பவானியில்ருந்து சக்தி வரையில் உள்ள சாலையை ஷுகர் கேன் ரோடு ஸ்கீமிலாவது இதை எடுத்து உடனடியாக நிறைவேற்றிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் கடம்பூர், குன்றி பகுதிகளில் சாலை
வசதிகள் அறவே இல்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால்
கடம்பூரிலிருந்து குன்றி வரையில் உள்ள 11 கிலோ மீட்டர்
தூரம் வரையில் எந்தவிதமான சாலை வசதியும் இல்லை.
குன்றியில் 20,000-க்கும் மேற்பட்ட மக்கள் வசித்துவருகிறார்கள்.
அந்த மக்கள் தங்களது அன்றாடத் தேவைக்கேற்ற பொருட்
களை வாங்க வேண்டுமென்றாலும்கூட அந்த 11 கிலோமீட்டர்
தூரத்தையும் நடந்து வந்துதான் அதுமட்டும் அல்ல, அங்கே
வாழும் வன விலங்குகளைக் கடந்து வந்துதான் அவர்களின்
தேவைகளை நிவர்த்தி செய்து கொள்ளுகின்ற நிலைமை இருக்
கிறது. இன்னும் சொல்லப்போனால், குன்றி பகுதியில் வாழ்
கின்றவர்களில் பலபேர் இன்னும் இரயிலையோ, பேருந்தையோ
பார்க்காமல்கூட இருக்கிறார்கள். ஆகவே, தயவுகூர்ந்து
இந்த அரசு கடம்பூரிலிருந்து குன்றி வரைக்கும் உடனடி
யாகச் சாலை வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும்.
அதை ஹில் ஏரியா டெவலப்மெண்ட் புரோகிராம் மூலமாக
வோ, அல்லது ஆர். எல். ஈ. ஜி. பி. ஸ்கீம் முலமோ உடனடியாக
செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுகொள்கிறேன்.

தாளவாடி நகரில் இருக்கின்ற முக்கிய சாலையை ஸ்டேட்
ஹைவேஸ் எடுத்துப் பல ஆண்டுகள் ஆகியும்கூட இன்னும்
அங்கே செம்மைப்படுத்தப்படவில்லை; திருத்தப்படவில்லை;
அகலப்படுத்தப்படவில்லை என்பதை வேதனையோடு கூறிக்
கொள்ள விரும்புகிறேன். எப்படி ஹில் ஏரியா டெவலப்மெண்ட்
புரோகிராம் நீலகிரி மாவட்டத்திலே செயல்படுத்தப்படுகிறதோ
அதைப்போல அது மற்ற மலைப் பகுதிகளுக்கும், குறிப்பாக
என்னுடைய தொகுதியிலே உள்ள தாளவாடி, கடம்பூர், குன்றி
பகுதிகளில் உள்ள ரோடுகளை அந்த ஸ்கீமில் எடுத்து அமைத்துத்
தர வேண்டுமென்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க திப்பு கல்தான் சாலை, தலை
மலையிலிருந்து பவானிசாகர் செல்கின்ற அந்தச் சாலை
செம்மைப் படுத்தப்பட வேண்டும். அங்கே வன விலங்குத்
துறையினர் சிறிது ஆட்சேபம் தெரிவிக்கின்ற காரணத்தால்
அந்தச் சாலை இப்பொழுது மக்களின் புழக்காட்டத்திற்குப்
பயன்படாமல் இருக்கிறது. தயவுகூர்ந்து அதை அமைச்சர்
அவர்கள் கவனித்து மீண்டும் அந்த வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க
சாலையை மக்களுக்குப் பயன்தரும் வகையில் அமைத்துத் தர
வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பேருந்துகள் தேசிய மயமாக்கப்பட வேண்டுமென்று
காங்கிரஸ் ஆட்சியிலே இருந்த கொள்கை படிப்படியாக நல்ல
முறையில் இந்த அரசால் செயல்படுத்தப்பட்டிருப்பதற்காக நான்
இந்த அரசைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதுமட்டு
மல்ல, நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்றான தந்தை
பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் அகில இந்திய ரீதியிலே
உற்பத்தித் திறனுக்காக இவ்வாண்டு பரிசைப் பெற்றிருக்கின்றது
என்ற செய்தியைக் கேட்கும்பொழுதும், மத்தியத் திட்டக்

கமிஷன் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறந்த போக்கு
வரத்துக் கழகங்கள் என்று பாராட்டுகின்ற அந்தச் செய்தி
யினைக் கேட்கின்ற பொழுதும் நான் உண்மையாகவே பெருமைப்
படுகிறேன். அதற்காக உரிய அதிகாரிகளையும், அந்த அமைச்
சரையும் நான் கண்டிப்பாகப் பாராட்டுகிறேன்.

ஆனால் அதேநேரத்தில் இந்தக் கழகங்களிலே இருக்கின்ற
சில குறைபாடுகளையும் நான் சொல்லத் தவறுவேனேயானால்
நான் எனது கடமையிலிருந்து தவறியவன் ஆவேன் என்பதால்
அதைக் கூற விரும்புகிறேன். இங்கே 12 கழகங்கள் இருக்கின்றன.
ஆனால் இந்தக் கழகங்களிலேயெல்லாம் கடைப்பிடிக்கின்ற
கொள்கைகளும், விதிமுறைகளும் ஒன்றுக்கொன்று முரண்பாடாக
இருக்கின்றன. அதை நிவர்த்தி செய்து எல்லாக் கழகங்களிலேயும்
ஒரே மாதிரியான விதிமுறைகளையும், ஒரே மாதிரியான கொள்கை
களையும் கடைப்பிடிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

குறிப்பாக, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகங்களில்
பணியாற்றுகின்ற பணியாளர்களுக்கு கொடுக்கப்படுகின்ற அந்தச்
சலுகைகளை எல்லாப் பேருந்துக் கழகங்களுக்கும் கொடுக்க
வேண்டுமென்று நான் கெட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்கள் 160 கிலோ
மீட்டருக்கு அதிகமாகப் பணியாற்றுகின்றபொழுது அவர்களுக்கு
ஓய்வு தேவை. அந்த ஓய்வு கொடுக்கப்பட்டுக்
கொண்டிருந்தது. ஆனால் சமீப காலமாக அது நிறுத்தப்
பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, தொடர்ந்து அந்தத் தொழிலாளப்
பெருமக்களுக்கு அதைத் தந்திட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

அடுத்து மலைப்பகுதிகளில், குறிப்பாக சேரன், ஜீவா போக்கு
வரத்துக் கழகங்கள் விடுகின்ற பேருந்துகளின் நிலைமைகள்
மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. அந்தப் பேருந்துகள்
பழுதடைந்த நிலையில் உள்ளன. அந்தப் பேருந்துகளிலிருந்து
வெளிப்படும் கழிவுப் புகையால் அந்த மலைப் பகுதிகளில் உள்ள
என்வயரன்மெண்ட்—சுற்றுப்புறச் சூழ்நிலை பாதிக்கப்படுகிறது.
மறைந்த பாரதப் பிரதமர் அன்னை இந்திரா காந்தி அம்மையார்
அவர்கள் நாட்டில் சுற்றுப்புறச் சூழ்நிலை எந்த விதத்திலும்
பாதிக்கப்படாமல் சுத்தமாக இருக்க வேண்டுமென்பதில் தனி
அக்கறை காட்டினார்கள். அருமை அன்னை இந்திரா காந்தி
அம்மையார் அவர்களின் அந்தக் கொள்கைக்கு ஏற்ப, அதைக்
கருத்தில் கொண்டு, மலைப் பகுதிகளில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளை
நல்ல முறையில் ஓடுமாறு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன். அங்கே ஏர் பொலூஷன் ஏற்படாமல் இருக்க,
அதை நிவர்த்தி செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பிலே எனது தொகுதியிலே கம்மநாய்க்கன் பாளையத்திலிருந்து மாக்கம்பாளையம் வரை பேருந்து விட்டிருக்கிறார்கள். அது மக்களுடைய நீண்ட நாள் கோரிக்கையாக இருக்கிறது. அந்தப் பேருந்தை விரைவிலே அனுமதித்து, விட்டதற்காக அமைச்சர் அவர்களுக்கும் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாக இயக்குநர் அவர்களுக்கும் நன்றி தெரிவித்து பாராட்ட விரும்புகிறேன். அதே நேரத்திலே, அந்தப் பேருந்து செல்கின்ற சாலை, மலைச் சாலையாக இருக்கின்றது. அது அச்சாலையிலே நின்றுவிடுகின்ற சூழ்நிலை இருக்கின்றது. காரணம், அந்த மலைச்சாலை மிக மோசமாக இருக்கிறது. சிறு மழை பெய்தாலும் சாலை மோசமாக இருப்பதன் காரணமாக, சென்ற வழியே பேருந்து திரும்பி விடுகிற நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தச் சாலையை பஸ் ரூட் டேக் ஓவர் ஸ்கீமில் எடுத்து, எந்தக் காலத்திலும் பஸ்கள் செல்கின்ற வகையில் அதனை சீர்படுத்தி மாற்றி அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், சத்தியிலிருந்து தாளவாடிக்கு தலைமலை வழியாகச் செல்கின்ற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை மிகக் குறைவாக இருக்கின்றது. அந்த எண்ணிக்கையையும் பெருக்கிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு, தாளவாடியிலிருந்து கொங்கஹள்ளி வரை பேருந்து செல்லும் வழித்தடத்தில் ஏரனஹள்ளி என்ற இடத்திலே ஒரு பெரும் பள்ளம் இருக்கிறது. மழைக் காலத்திலே தண்ணீர் வரும்போது, பேருந்துகள் அந்தப் பள்ளத்தைக் கடக்க முடியாமல் திரும்பி வருகின்ற நிலைமை ஏற்படுகிறது. ஆகவே அங்கு ஒரு பாலத்தைக் கட்டித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் அளிக்கப்பட்டு வரும் சமூக நல ஏற்பாடுகள் எப்படி சென்னை நகரில் மட்டும் இருக்கிறதோ, அதைப்போல தமிழகத்திலே உள்ள எல்லா நகரங்களுக்கும் விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பணிபுரிகின்ற காலங்களிலே போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் இறந்துவிட்டால் ரூ. 10,000 தருகிறார்கள். அதை அதிகப்படுத்த வேண்டும். குறைந்தபட்சம் ரூ. 20,000 ஆவது தந்திட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் ஓய்வு பெறுகின்ற ஊழியர்களுக்கு பென்ஷன் வழங்க வேண்டும். பென்ஷன் வழங்க முடியாவிட்டாலுங்கூட அவர்கள் ஓய்வு பெறும்போது, பெருந்தொகை தந்திட வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எப்படி சென்னையிலும் மதுரையிலும் மற்றுமுள்ள நகரங் களிலும் இ.எஸ்.ஐ. மருத்துவ மனைகள் இருக்கின்றனவோ, எப்படி ரெயில்வே ஹாஸ்பிட்டல்கள் இருக்கின்றனவோ, அதைப்

போல் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சார்பிலும் எல்லா இடங்களிலும் ஆஸ்பத்திரிகளை ஏற்படுத்தி, அவற்றிலே பணி புரிகிற தொழிலாளர்களுக்கும் அவர்கள் குடும்பத்தினரும் பயன்பெற வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இசைக் குழுக்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு மிகச் சிறப்பாக நடைபெறுகின்றன, இன்னும் சொல்லப்போனால் அமைச்சர் அவர்கள் ஜீவா போக்குவரத்து இசைக் குழுவையும், சேரன் போக்குவரத்து இசைக் குழுவையும் அழைத்து நல்ல இன்னிசைக் கச்சேரியை வழங்கினார்கள். நான் கூட நினைத்தேன், எதற்கு இரண்டு இன்னிசைக் கச்சேரிகள் தந்திருக்கிறார்கள் என்று. இப்பொழுது நினைத்துப் பார்க்கும் போது இன்று இரண்டு கோரிக்கைகள் வருகின்றன. ஆகவே, இருக்கிற உறுப்பினர்கள் அத்தனைபேரும் அவருக்கு ஆதரவு தந்து ஒருமுகமாக ஆம் என்று சொல்ல வேண்டுமென்று தான் ஏற்பாடு செய்தார்களோ என்று தோன்றுகிறது. இருந்தாலுங் கூட It is just a coincidence—என்று அறிவேன். அதேபோல் விளையாட்டுக் குழுக்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே அமைக்கப்பட வேண்டும்.

பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு பல்லவன், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இலவச பாஸ்கள் வழங்கப்படு கின்றன. அதனை தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் விரிவுபடுத்த வேண்டும்.

ரெயில்வேயிலே எப்படி 50 சதவீத கட்டணச் சலுகைகள் தருகிறார்களோ, அதேபோல் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் அவர்களுக்கு 50 சதவீத கட்டணச் சலுகைகள் தர வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, ஒரு வேண்டுகோளை வைக்கிறேன் கும்பகோணம் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே நீக்கப்பட்ட 55 தொழிலாளர்களைத் திரும்பவும் வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று தொழிலாளர் நல அதிகாரி ஆணையிட்டும்கூட அது நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கிறது. அதை நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

(முற்பகல் 10-50)

* திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் சாலைப் போக்குவரத்து, போக்குவரத்து பாலங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து ஆகிய மானியங்களின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

இந்தப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சியில் இருந்த காலத்தில் தமிழ்நாடு சட்டம் 12/73 என்ற சட்டத்தின் அடிப்படையில் போக்கு வரத்துக்களை எல்லாம் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் வழியில் நின்று தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்கிற சட்டத்தை உருவாக்கினார்கள். அதன் அடிப்படையில் பல்வேறு இடங்களில் தேசியமயமாக்கப்பட்டாலும் அதற்குப் பின்னாலே இந்தச் சட்டம் உச்ச நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றதை இந்த அரசு நன்றாக அறியும். 31-10-83 அன்று உச்ச நீதிமன்றம் தமிழக அரசு பிறப்பித்த தேசியமயமாக்கக்கூடிய அந்தச் சட்டத்தை சரி என்று சொல்லி தீர்ப்பளித்த பின்னால் இன்றைக்கு இந்த சர்க்கார் அதை நிறைவேற்றாமல் காலம் தாழ்த்திக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை மட்டும் இந்த நேரத்திலே நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறை என்பது நாட்டினுடைய பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் சமூக வளர்ச்சிக்கும் தொழில் வளர்ச்சிக்கும் அத்தியாவசியமாகப் பயன்படக்கூடிய ஒன்று. அப்படிப்பட்ட முக்கிய நிலையிலுள்ள இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இன்னும் முழுமையாக தேசியமயமாக்கப்படாத நிலைமையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

இந்தியாவின் உச்ச நீதிமன்றத்தினுடைய தீர்ப்புக்குப் பின்னால் அதை காலதாமதப்படுத்த வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் உச்ச நீதிமன்ற நீதிபதிகள் எடுத்துத் தெரிவித்த 'ஆப்சர்வேஷன்' என்று சொல்லக்கூடிய சில வழிகாட்டு நெறிகளை மையமாக வைத்துக்கொண்டு தமிழ்நாடு சட்டம் 17/84 என்ற சட்டத்தை உருவாக்கி, நீலகிரி மாவட்டம் தவிர மற்ற மாவட்டங்களுக்கு எல்லாம் அரசு எப்போது அறிவிக்கிறதோ அப்போதுதான் அந்த மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்துகள் எல்லாம் தேசியமயமாக்கப்படும் என்று சட்டத்தைப் பிறப்பித்திருக் கிறார்கள். அந்தச் சட்டத்தின் அடிப்படையில் இந்த அரசு எப்போது நினைக்கிறதோ அப்போதுதான் தேசியமயமாக்க முடியும். ஏற்கெனவே உள்ள சட்டத்தின் நோக்கங்களை இந்த அரசால் உருவாக்கப்பட்ட சட்டம் சிதறடிக்கின்ற வகையில் இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

உச்ச நீதிமன்றத்தினுடைய நோக்கம் எல்லாம் தமிழ்நாடு அரசின் தேசியமயமாக்கும் கொள்கை சரி என்று சொல்வது மட்டுமல்ல; அது நிறைவேற்றப்பட வேண்டும் என்றும் அந்தச் சட்டம் செல்லுபடியாகும் என்றும் தீர்ப்பளித்திருக்கிறார்கள். அந்தத் தீர்ப்பின் நோக்கங்களை எல்லாம் சிதறடிக்கின்ற வகையில் இன்றைக்கு இருக்கிற அரசு ஒரு சட்டத்தை இயற்றியிருக்கிறது. அந்தச் சட்டத்தின் மூலம் அரசு எப்போது அறிவிக்கிறதோ அப்போதுதான் மாவட்டப் பேருந்துகள் தேசியமயமாக்கப்படும் என்று அறிவித்திருப்பதிலிருந்து இந்த அரசின் எண்ணம் புரிகிறது. எப்போது இந்த அரசு அறிவிக்கும், என்ன அடிப்படையிலே

அறிவிக்கும் என்பதற்கான கருத்துக்கள், காரணங்கள் எல்லாம் அந்தச் சட்டத்தில் விளக்கப்படவில்லை என்பதையும் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இப்படிப்பட்ட காரணங்களால் இந்த அரசு தேசியமயமாக்கும் கொள்கையில் ஆமை வேகத்தில் செல்கிறது என்பது நமக்குத் தெரியும். ஆனால் ஆட்சியில் இருக்கிறவர்கள் அது ஒரு நிதானப்போக்கு என்று சொல்லலாம். சில உள்நோக்கங்களின் அடிப்படையில் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையில் ஒரு மந்த நிலையை உருவாக்கியிருக்கிறது இந்த அரசு என்று நான் குற்றஞ்சாட்ட விரும்புகிறேன். ஒட்டுமொத்தமாக இந்த அரசை This Government distorted the policy of nationalisation என்று நான் குற்றஞ்சாட்டுகிறேன்,

தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த பேருந்து கார்ப்பரேஷன்கள் எல்லாம் இன்றைக்கு எப்படிச் செயல்படுகின்றன என்று பார்த்தால் பல கார்ப்பரேஷன்கள் லாபத்தில் செயல்பட்டாலும் சில கார்ப்பரேஷன்கள் நஷ்டத்தில் செயல்படுவதாகத் தெரிவித் திருக்கிறார்கள். 1983-84 ஆம் ஆண்டிற்கான காம்ப்ட்ரோலர் அண்ட் ஆடிட்டர் ஜெனரல் அவர்களுடைய அறிக்கையை இன்றைக்கு இந்த சட்டமன்றத்தில் தாக்கல் செய்திருக்கிறார்கள். ஆடிட்டர் ஜெனரல் அவர்களுடைய அறிக்கையின்படி ஏறக்தாழ 66 இலட்சத்திற்கு வரிகளை ஒழுங்காக வசூல் செய்யாமல் காலதாமதம் செய்து, சரியாக வரி விதிக்காமல் இருந்திருப்பதாக தெரிகிறது. சரியாக வரி விதிக்காத காரணத்தால் இந்த அரசுக்கு 66 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்திய நாட்டினுடைய ஆடிட்டர் ஜெனரல் அறிக்கையில் தெரிவித்திருக்கிறார். அதிலே குறிப்பாக கோவையில் இருக்கின்ற ஒரு முதலாளி—In Coimbatore although a fleet owner paid additional surcharge amounting to Rs. 58,636 in respect of 7 buses, One to four years after the due dates no penalty was imposed on the belated payment. Maximum penalty that could be levied wae Rs. 1,17,272. On the omission to levy penalty being pointed out in audit—March 1984—the Department accepted the audit objection and directed—May 1984—the fleet operator to pay the penalty amounting to Rs. 1,17,272. Report on the recovery is awaited——October 1984. எனவே ஆடிட்டர் ஜெனரல் அவர்களால் எடுத்துத் தெரிவிக்கப்பட்ட குறைபாடுகளைக் கூட இந்த அரசு இன்னும் நிவர்த்தி செய்யவில்லை. கோவை மாவட்டத்திலுள்ள ஒரு தனிப்பட்ட முதலாளி மட்டும் ஒரு இலட்சத்து சில்லரை ரூபாய் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு, அதாவது அரசாங்கத்திற்கு தரவேண்டிய பாக்கி இருக்கின்றது என்பதை இந்த அரசுக்குத் தெரிவிக்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதன் நோக்கம் என்னவென்றால் சாதாரண மக்களை தேசியமயமாக்கப் பட்டதன் பயன் எட்டவேண்டும் என்பதற்காகதத்தான். அத்துடன் மக்களுக்கு விதிக்கப்படுகின்ற வரிச் சுமையிலிருந்து சாதாரண

[திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம்] [1985 ஜூன் 6

மக்களை ஓரளவுக்குக் காப்பாற்றுவதற்காக அதாவது இப்படிப்
பட்ட பொது அமைப்புகள் திறமையாகச் செயல்படுவதன்
மூலமாக அவற்றின் வருவாயைப் பெருக்குவதன் மூலமாக
சாதாரண மக்கள் மீது விதிக்கின்ற வரியைக் குறைக்கலாம் என்ற
நோக்கத்தில்தான் இந்த Nationalisation என்ற தேசியமயமாக்கு
கின்ற கொள்கை அரசால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றது.
ஆனால் அதன்படி இப்போது போக்குவரத்துக் கழகங்கள்
இலாபம் திரட்டுவதற்கான நோக்கத்தோடு செயல்படுகின்றனவா
என்று கேட்டால் நிச்சயமாக இல்லை. அதற்கு என்ன காரணம்?
பேருந்துகளுக்குத் தேவைப்படுகின்ற டயர்கள் மற்றும் உதிரிப்
பாகங்களைத் தயாரிக்கின்ற தொழிற்சாலைகளை நிறுவிட
வேண்டும் என்ற தொலைநோக்குச் சிந்தனை கூட இந்த ஆட்சி
யாளர்களுக்கு ஆரம்பகாலத்திலிருந்து இல்லாத காரணத்தால்தான்
இன்றைக்கு டயர்கள் மற்றவைகளைப் பொறுத்தவரையில்
தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடமிருந்து வாங்குகின்ற நிலைமை
இருக்கின்றது. எனவே அவற்றைத் தயாரிக்கவேண்டும் என்ற
வகையில் உரிய தொழிற்சாலைகளை நிறுவுவதிலிருந்து இவர்கள்
தவறி விட்டார்கள் என்று நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவிக்க
விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் சரியாக
Maintenance செய்யப்படாத காரணத்தால் மிக மோசமாக
இருக்கின்ற நிலைமையை நாம் அறிவோம். எந்தப் பேருந்தாக
இருந்தாலும் புதிதாக எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட சில மாதங்
களிலேயே அவை பயனற்றுப் போகக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை
இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கின்றது. அதற்கு என்ன
காரணம் என்றால் தேவையான பழுதுபார்க்கும் பணிகள்
உடனடியாகச் செய்யப்படாததுதான். அதன் காரணத்தால்தான்
நட்டம் ஏற்படுகின்ற நிலைமை இருக்கின்றது. இந்த நட்டங்களை
எல்லாம் அரசாங்கம் கவனித்து தொலைநோக்குச் சிந்தனையோடு
எண்ணிப் பார்த்து டயர் மற்றும் (Chassis)க்குத் தேவையான
உதிரிப் பாகங்களைத் தயார் செய்வதற்கான தொழிற்
சாலைகளை முடிந்தால் மாநில அரசால் அல்லது மத்திய
அரசிடம் கேட்டு அப்படிப்பட்ட தொழிற்சாலைகளை
உருவாக்குகின்ற முயற்சிகளை எடுத்துக்கொண்டால் பொதுத்
துறைகளின் மூலமாக அதிகமான இலாபத்தைப் பெற முடியும்
என்ற நிலைமை உருவாகும். அதன் காரணத்தால் மக்கள் மீது
சுமத்தப்படுகின்ற வரிச்சுமையும் குறையும் என்பதை நான் இந்த
நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாக
மக்களுக்காவது ஓரளவுக்கு நன்மை கிடைக்கின்றதா என்றால்
அதுவும் கூட வரவரக் குறைந்து கொண்டுதான் வருகின்றது.
சமீபத்திலே சென்னை மாநகரத்தில் பேருந்துக் கட்டணத்தை
உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். குறைந்த கட்டணமாக 40 காசு
என்றும் அதற்கடுத்த 14 கிலோமீட்டர் வரையில் ஒரு ஸ்டேஜுக்கு
(Stage) 40 காசு என்றும் அதற்குப் பிறகு 50 காசு என்றும்

1985 ஜூன் 6] (திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம்)

உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். இவ்வாறு உயர்த்தியதற்கு என்ன
காரணம் சொல்கிறார்கள் என்று சொன்னால் உலகவங்கியி
லிருந்து கடன் வாங்கியிருக்கிறார்கள். அவ்வாறு வாங்கியிருப்பதன்
காரணத்தால் அதற்கான வட்டி கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது.
கடனையும் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. அவர்கள் கட்டணத்தை
ஏற்றச் சொல்கிறார்கள் எனவேதான் ஏற்றுகிறோம். வேறு
வழியில்லை என்று காரணம் சொல்கிறார்கள்.

(முற்பகல் 11-00)

எனவே, இவற்றையெல்லாம் ஆட்சியிலே உள்ளவர்கள் எண்ணிப்
பார்க்க வேண்டும். உலக வங்கியிலிருந்து கடன் வாங்கியதன்
மூலமாக லாபம் ஈட்ட முயற்சி செய்திருக்க வேண்டுமே
யல்லாமல் பொதுமக்கள் மீது வரிச் சுமையை, கட்டணச்
சுமையை வழங்க, நாங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களை
அதிகமாக்குகிறோம் என்று சொல்வது நல்ல தேசிய மயக்
கொள்கை அல்ல என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன். பொதுமக்களுக்குத்தான் நன்மை பயக்கவில்லை
அங்கே பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்காவது இத்தகைய
போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாக நன்மை பயக்கப்படு
கிறதா? அப்படி நன்மை பயக்குகிற அளவிலே அது பணியாற்று
கிறதா என்பதை ஒரு கணம் நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும்.

பல கழகங்களிலும் தொழிலாளர்கள் அங்கே பணியாற்றிக்
கொண்டிருக்கிறார்கள். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்
கழகங்களிலே பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்
படுகிற சலுகைகள் அனைத்தும் மத்திய போக்குவரத்துக்
கழகங்களில் பணியாற்றுகிற பணியாளர்களுக்கு இன்றைக்கு
வழங்கப்படுவதில்லை அது மட்டும் அல்ல. 14 போக்குவரத்துக்
கழகங்கள் இருக்கின்றன. இந்த 14 போக்குவரத்துக் கழகங்
களிலும் தனிப்பட்ட சர்வீஸ் ரூல்ஸ், (Service rules) தனிப்பட்ட
ஸ்டேண்டிங் ஆர்டர்ஸ் (Standing orders) என்று சொல்லக்கூடிய
அளவிலே வெவ்வேறு விதமாகத்தான் அந்த 14 போக்குவரத்துக்
கழகங்களிலும் நிலைமை இருக்கிறது. அந்த நிலைமையை
மாற்ற வேண்டும். இந்த 14 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும்
பணியாளர்கள் ஒரே மாதிரியாக கவனிக்கத் தக்க அளவுக்கு
ஒரே மாதிரியான ஸ்டேண்டிங் ஆர்டர்ஸ்ஸும், ஒரே மாதிரியான
சர்வீஸ் ரூல்ஸ்ஸும் போடப்பட்டு, அவைகள் எல்லாம் ஒன்றாக
இருக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் இந்த
அரசை வலியுறுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடி இந்தக் கழகங்களில் போனஸ் கொடுக்கிறார்கள்
இந்த போனஸிலும் கூட வெவ்வேறு நிலை. பாண்டியன்
போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கொடுக்கக்கூடிய போனஸ் தொகை
யிலிருந்து, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குக் கொடுக்கக்
கூடிய போனஸ் தொகை வேறுபடுகிறது. எனவே, இந்த
அரசை நான் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம் 14 போக்குவரத்துக்
கழகத்திற்கும் இந்த போனஸிலாவது Dis r'mination

இல்லாமல் எல்லோருக்கும் ஒரேமாதிரியான போனஸ் தருவதற்கு ஆட்சியிலே உள்ளவர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பதுதான். இப்போது பே-கமிஷன் (Pay C mmi [illegible] ion) அறிக்கை கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதில் அரசு அலுவலகங்களில் [illegible] திலே 5 நாட்கள் மட்டும் பணி ஆற்றுபவர்கள் எனத் தெரிவிக்கப் பட்டுள்ளது. அதே மாதிரியாக [illegible] 5 நாட்கள் மட்டும் பணி ஆற்றும் அந்த நிலை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கும் [illegible] என்பதையும் இந்த அரசின் [illegible] தெரிந்து [illegible] விரும்புகிறேன்.

நேற்றையதினம் கூட [illegible] அவர்கள் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களோடு கலந்து [illegible] கிறார்கள். கலந்து பேசியதெல்லாம் சரிதான். [illegible] திராவிட முன்னேற்றக் கழகக் [illegible] ஒரு ஆணை [illegible] என்று [illegible] 798/74-ன் கீழ் ஒரு உத்தரவைப் [illegible] திலிருந்து பேருந்து நிர்வாகங்களையெல்லாம் [illegible] களாக மாற்றிய நேரத்தில் அரசாங்கத்தில் [illegible] அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு எல்லாம் [illegible] பணி ஆற்றிய (Termin[illegible]l ben[illegible]fit) எனப்படுகின்ற [illegible] போன்ற அந்த (Benefit) [illegible] எல்லாம் [illegible] வேண்டும் என்று சொல்லி முன்னாலே [illegible] அதற்காக ஏறத்தாழ 9 கோடி ரூபாயும் ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது [illegible]

அதற்குப் பின்னால் அந்த அரசு ஆணை 798, இந்த ஆட்சி [illegible] யர்களாலே நிறைவேற்றப்படாமல், உச்ச நீதிமன்றம் வரையில் சென்று, அதற்குப் பின்னாலே 798-ன்படி அரசு செயல்பட வேண்டும் என்று தீர்ப்பு கூறியும் கூட இதுவரையிலும் அந்த தொழிலாளர்களுக்கு [illegible] கொடுக்க வேண்டிய [illegible] பெனிபிட்ஸ் [illegible] பயன் ஏதுமில்லை. அரசாங்கத்திலிருந்து இந்த [illegible] வரத்துக் கழகங்கள் [illegible] மென்ட்டல் பாடிகளாக (Qua[illegible]i G[illegible] vernmental bodi[illegible]s) [illegible] குப் பின்னாலே. அந்தத் தொழிலாளர்களிலே 74-க்குப் பின்னாலே 300 பேர்கள் இறந்திருக்கிறார்கள்.

அந்த 300 பேர்களுக்கும் [illegible] அரசு ஆணை [illegible] 798-ன் வழங்கப்படவேண்டிய சலுகைகள் [illegible] வில்லை. எனவே நான் [illegible] யாளர்களையும் [illegible] 300 பேர்களுடைய [illegible] கொண்டிருப்பதால் அவர்களுக்கு எல்லாம் இந்த [illegible] 798-ன்படி, உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பின் [illegible] அவர்களுக்குச் சேரவேண்டிய பணத்தை எல்லாம் கொடுப்பதற்கு உடனடி நடவடிக்கையை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அதன்பயன்

அவர்களுக்கு [illegible] வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதுபோன்று எத்தனையோ பிரச்னைகள் இன்றைக்கு இருக்கின்றன.

அதுபோல் பல்வேறு பேருந்து நிலையங்களிலே இன்றைக்கு [illegible] இடங்களில் எல்லாம் பணம் கட்டித்தான் இருக்கின்ற [illegible] கழிப்பிடங்களுக்குச் செல்ல வேண்டிய ஒரு அவல நிலை இருக்கிறது. இவற்றை எல்லாம் மாற்றி அமைக்க வேண்டும். காசு கொடுத்துச் செல்கிற கழிப்பிடங்கள் இருக்கலாம். இருக்கட்டும். ஆனால் [illegible] இல்லை. அதே நேரத்திலே [illegible] (Free) இலவச [illegible] செல்கிற கழிப்பிட வசதிகளையும் ஏற்படுத்தித் தருவதற்கு [illegible] வேண்டும் என்று இந்த ஆட்சியாளர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் [illegible] நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[illegible] சாலை வசதிகள். இன்றைக்கு எங்குப் [illegible] தமிழ்நாட்டிலே சாலைகள் குண்டும் குழியுமாகத் [illegible] பேருந்துகளுக்கு அதிகமான [illegible] காட்சியளிக்கின்றன. [illegible] அதற்கு எல்லாம் முக்கிய [illegible] ஏற்படுகிறது என்றால், அதற்கு எல்லாம் முக்கிய [illegible] பராமரிப்பு என்பது இந்த ஆட்சியிலே சுத்த [illegible] சாலை பராமரிப்பு என்பது [illegible] சொல்கிற நிலைமை தான் காரணம். [illegible] இல்லை என்று [illegible] நிர்வகிக்கிற சாலைகளானாலும் [illegible] அதுமாநில அரசு நிர்வகிக்கிற சாலைகளானாலும் சரி சாலை [illegible] ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் நிர்வகிக்கிற சாலைகளானாலும் சரி சாலை பராமரிப்பு என்பது மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பேருந்துகள் விபத்துக்குள்ளாவதை தடுப்பதற்கும், பேருந்து [illegible] களுக்கு பெருத்த நஷ்டம் ஏற்படுவதைக் குறைப்பதற்கும் சாலை பராமரிப்பு மிக மிக முக்கியம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக் கிறேன். ஒதுக்கக்கூடிய பணங்கள் கூட சாலை பராமரிப்பிற்கு போதுமானதாக எனக்குத் தெரியவில்லை. எங்கே பார்த்தாலும் பள்ளமாகத்தான் இருக்கிறது. பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் [illegible] பழுதுபார்க்கப்பட்ட நிலையிலேதான் அவைகள் எல்லாம் [illegible] கின்றன. எனவே பேருந்துகளை சேதத் திலிருந்து காப்பாற்றுவதற்காக சாலை பராமரிப்பு என்பது மிக முக்கியமானதாகும் என்று இந்த ஆட்சியிலே உள்ளவர்கள் [illegible] வேண்டுமென கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் [illegible] பராமரிப்பு என்ற மானியத்தின்கீழ் ஒருசில கருத்துக் [illegible] தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். மதுரை மேற்கு தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் வைகை ஆற்றின் இருமருங்கிலும் [illegible] இருக்கிற காரணத்தால் அவ்வப்போது இயற்கைச் சீற்றத்தால் ஆற்றில் வெள்ளம் வருகிறபோது கரையோரப் பகுதிகளில் வாழ்கிற மக்களுக்கு பெருத்த சேதத்தை, உயிர் சேதத்தையும், பொருள் சேதத்தையும் ஏற்படுத்திவிட்டுச் செல்கிறது. இதை அரசாங்கம் நன்கு அறியும். எனவே வைகையின் இருமருங்கிலும் வெள்ளத் தடுப்புச் சுவரை கட்டுவது அத்தியாவசியமான பணி

(திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம்) [1985 ஜூன் 6

என்றும், அதற்கு முன்னுரிமை அளிக்க வேண்டுமென்றும்
அமைச்சர் அவர்களையும், இந்த அரசையும் கேட்டுக்கொள்ள
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதோடு இன்றைக்கு மதுரை மாநகராட்சியைப் பொறுத்த
வரையில் மதுரை பழமையான நகரம் என்ற காரணத்தால்
சாலைகள் மிகவும் குறுகலாக இருக்கின்றன. போக்குவரத்து
நெரிசல் அதிகமாகிக்கொண்டிருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட தெற்கே
யுள்ள மாவட்டங்களுக்கு எல்லாம் மதுரை தலைநகரமாக
இருப்பதால் போக்குவரத்து நெரிசலை தவிர்ப்பதற்கு வைகை
ஆற்றின் குறுக்கே புட்டுத் தோப்பிற்கும், செல்லூர் பகுதிக்கும்
இடையே, அதாவது வைகை ஆற்றின் வடகரை, தென்கரை
இரண்டையும் இணைக்கத்தக்க அளவிற்கு புதிய பாலத்தை
கட்டுவீர்களானால் பொருத்த அளவில் பயனுள்ளதாக இருக்கும்
மதுரை நகரின் போக்குவரத்து நெரிசலை அதன்மூலம் தவிர்க்க
முடியும். இன்னொரு ஆலோசனையையும் தெரிவிக்க விரும்பு
கிறேன். மதுரையை பொறுத்தவரையில் போக்குவரத்து
நெரிசலை தவிர்ப்பதற்கு வட்ட வளைவு சாலைகளை அமைத்து
ஆங்காங்கே போக்குவரத்தை சரிபடுத்துவதன் மூலமாக
போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்த முடியுமென்று தெரிவிக்க
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மதுரை மாநகராட்சியில் பாத்திமா கல்லூரிக்கு அருகில்
வைகை ஆற்றில் மேம்பாலம் கட்டப்பட்டு பல ஆண்டுகள்
ஆகியும் கூட அந்த மேம்பாலத்தில் இன்னும் விளக்குகள்
போடப்படவில்லை, மாநகராட்சி அதிகாரிகளைக் கேட்டால்
அதற்கு பொறுப்பு நெடுஞ்சாலைத்துறை என்று சொல்கிறார்கள்.
நெடுஞ்சாலைத் துறையில் கேட்டால் மாநகராட்சி அதிகாரிகளை
கைகாட்டுகிறார்கள். அமைச்சர்கள் பலரும் கூட அந்தப்
பாலத்திலே சென்றிருக்க கூடும். அந்த பாலத்திலே விளக்கு
கள் இல்லாத காரணத்தால் பெரிய விபத்துகள் ஏற்பட்டு,
உயிர்சேதங்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதை அரசின் கவனத்திற்கு
கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அலுவலக பிரச்சனைகள் எல்லாம்
அன்றாடம் மக்கள் வாழ்க்கைப் பிரச்சனையோடு விளையாடுகிற
சூழ்நிலையில் தான் அங்கே அன்றாட நிலைமைகள் இருக்கின்றன
என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஆகவே அந்த அடிப்
படையில் என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில்
இந்தக் காரியங்களை செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன். தேசியமய கொள்கையை பொறுத்தவரையில்
இந்த அரசு மெத்தனமாக இருக்கிறது. சில நோக்கங்
களின் அடிப்படையில் காலதாமதம் காட்டுகிறது என்ற
கருத்தை தெரிவித்து வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்து
முடிக்கிறேன்.

திரு. மு. ஆறுமுகம்: துணைத் தலைவர் அவர்களே,
போக்குவரத்துத் துறை, சாலைகள், கப்பல் போக்குவரத்து
ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு
அளித்தமைக்கு முதலில் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்
கிறேன்.

1985 ஜூன் 6] (திரு. மு. ஆறுமுகம்)

இந்திய துணைக் கண்டத்திலே 1947 ஆம் ஆண்டு நாம்
சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு 1977 ஆம் ஆண்டு வரையில்
கிராமப்புறங்களில் வாழக்கூடிய மக்களுக்கு நகர்ப்புறங்களுக்கு
வருவதற்கு தேவையான போக்குவரத்து வசதிகளை உருவாக்கு
வதற்கு மறந்துவிட்டவர்கள், இன்றையதினம் கிராமப்புற
மக்களுக்கு சாலைப் போக்குவரத்தில் அடிப்படை தேவைகளை
பூர்த்தி செய்ய மறந்துவிட்டவர்கள் இன்றையதினம் போக்கு
வரத்துத் துறையில் இந்த அரசு செய்துள்ள சாதனைகளைப்
பற்றி இங்கே இப்போது விமர்சனம் செய்துகொண்டிருக்கிறார்
கள். இன்றைக்கு ஏறிவரக்கூடிய விலைவாசியின் அடிப்படை
யில் டீசல் விலை, பேருந்துகளின் சேசிஸ் விலை, கூடுகட்டுகிறதில்
விலை உயர்வு, டயர் விலை, பராமரிப்பு, எஸ்டாபிளிஷ்மெண்ட்
செலவு போன்றவற்றை எல்லாம் மனதில் கொண்டு பார்க்கிற
போது, இன்றைக்கு எந்த அரசாங்கமாக இருந்தாலும் மத்திய
அரசால் அவ்வப்போது அறிவிக்கப்படக்கூடிய பட்ஜெட்டின் வரி
உயர்வின் அடிப்படையில் எல்லாம் பார்த்தால் கட்டண உயர்வு
என்பது தவிர்க்கமுடியாத ஒன்று என்பதை எல்லோரும்
ஒப்புக்கொள்வார்கள். இங்கே பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தி

(முற்பகல் 11-10)

யதைப் பற்றி, சற்று முன்பு பேசிய திராவிட முன்னேற்றக்
கழகத்தினுடைய உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். பஸ்
கட்டணத்தை உயர்த்துவது என்பது தேசியமயக் கொள்கைக்கு
விரோதமானது என்று சொன்னார்கள். நான் ஒன்று கேட்கிறேன்.
அவர்கள் ஆண்ட பாண்டிச்சேரியில், 1983-84 ஆம் ஆண்டு
அங்கே பஸ் கட்டண உயர்வை அமுல் படுத்தினார்கள். அது
மட்டும் தேசியமயக் கொள்கைக்கு விரோதம் அல்லவா என்பதை
நான் அவர்களைப் பார்த்து கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் தமிழக அரசு பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்குகின்ற
திட்டத்தை அமுல்படுத்துவதில் மெத்தனமாக இருப்பதாகச்
சொன்னார்கள். அவர்களுடைய கூட்டாளிகள், தோழமைக்
கட்சியான கம்யூனிஸ்ட் கட்சி ஆளுகின்ற மேற்கு வங்கத்திலே
இன்றைக்கு பேருந்துகள் 30 சதவீதம்தான் நாட்டுடைமையாக்கப்
பட்டு இருக்கின்றன. 30 சதவீதம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட
பேருந்துகளை பராமரிப்பதிலும், பயணிகளுக்கு வசதிகளைச்
செய்துகொடுப்பதிலும் அந்த மாநிலம் எவ்வளவு பின்தங்கிய
நிலையில் இருக்கிறது என்பதை மேற்கு வங்கத்திற்கு சென்ற
நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் நன்றாக அறிவார்கள்.

அதுமட்டுமல்ல, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி ஆண்ட
1969-76 ஆம் ஆண்டுக் காலத்தில், இந்தப் போக்குவரத்துக்
கழகங்கள் எவ்வாறு இயங்கின என்றால், நாட்டுடைமையாக்கப்
பட்டது என்றால் நஷ்டம், அரசுடைமை என்றால் அக்கறையின்மை
பொதுவுடைமை என்றால் பொறுப்பின்மை என்ற புது மொழிக்
கேற்பத்தான் இயங்கிவந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு உள்ள
தமிழக அரசால் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக்

கழகங்கள் எல்லாம் நல்லமுறையிலே இயங்கிக்கொண்டு
வருகின்றன. இந்திய நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய எல்லோரும்
பாராட்டக்கூடிய வகையிலே புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியிலே
இன்றைக்கு பஸ் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் புதுப்
பொலிவுடன், வலிவுடன் இயங்கிக்கொண்டு இருக்கின்றன
என்பதை நீங்கள் எல்லாம் அறிவீர்கள்.

அதுமட்டுமல்ல. இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே மட்டு
மல்லாமல் உலகத்திலே உள்ள எந்த ஒரு நாடும் செய்யாத
ஒன்றை நம்முடைய தமிழக அரசு செய்திருக்கிறது. தமிழகத்
தில் உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக ஒரு
பொறியியல் கல்லூரியை நடத்துகிற ஒரு புதுமையை நீங்கள்
எண்ணிப்பார்த்து! இந்த வரலாற்றைப் படைத்தது தமிழக அரசு
தான் என்பதையும், அதற்கு நம்முடைய போக்குவரத்துத்துறை
அமைச்சருடைய பெரு முயற்சியும் காரணமாகும். புரட்சித்
தலைவருடைய அனுமதியின் பேரில் இன்றைக்கு ஈரோட்டிலே
போக்குவரத்துத் துறையின் சார்பாக ஒரு பொறியியல் கழகம்
உலகத்திற்கே முன்மாதிரியாக நடைபெற்றுக்கொண்டு வருகிறது
என்பதை நீங்கள் அறிவீர்கள். இன்றைக்கு இந்தியாவிலேயே
அதிகமான வாகன வரி உயர்வு நம்முடைய தமிழகத்தில்தான்.
அதே நேரத்தில் பஸ் கட்டணம் மிகவும் குறைவாக இருப்பது
தமிழகத்தில்தான் என்பதை இந்தியாவில் உள்ள மற்ற மாநிலங்
களின் புள்ளிவிவரங்களோடு ஒப்பிட்டு சற்று சிந்திக்கப்பார்த்
தால் நன்றாகத் தெரியும்.

இன்றைக்குத் தமிழகத்தில் இருந்து ஒருமுனைக்குச் செல்ல
வேண்டும் என்றால் 30 கி.மீ. தூரத்திற்கு டவுன் பஸ் விடப்
பட்டு இருக்கிறது. இதனால் தமிழகத்திலே உள்ள மூலை
முடுக்குகள் எல்லாம் இணைக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. இன்னும்
சொல்லப்போனால், சென்னையிலே இருப்பவர்கள், கன்னியா
குமரிக்குச் செல்லவேண்டும் என்றால், 30 கி.மீ. தூரத்திற்கு
ஒரு தடவை டவுன் பஸ்ஸிலே ஏறி ஏறிச்சென்றாலும்கூட,
கன்னியாகுமரியை அடைந்துவிட முடியும். அந்த அளவிற்கு
எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு போக்குவரத்துத்
துறையிலே இன்றைக்குத் தமிழக அரசு சாதனையைச் செய்
திருக்கிறது. இங்கே பேசிய உறுப்பினர்கள் போக்குவரத்துத்
துறை மெத்தனத்தைக் காட்டுவதாகவும் தேசியமயக்
கொள்கையிலே மெத்தனத்தைக் காட்டுவதாகச் சொன்னார்கள்.
கம்யூனிஸ்ட் கட்சி ஆளக்கூடிய மேற்கு வங்கத்திலே 30 சதவீதம்
பஸ்கள்தான் இன்றைக்கு தேசியமயமாக்கப்பட்டு இருக்கின்றன.
ஆனால் தமிழகத்திலே 62 சதவீதம். இங்கே இருக்கக்கூடிய
கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர்களானாலும் சரி, திராவிட
முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர்களானாலும் சரி, இதனை
கருத்தில் கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.
62 சதவீதம் வழித்தடங்களை இன்றைக்கு தமிழக அரசு
தேசியமயமாக்கி, இந்தியாவிலே சிறந்த தடங்களையும்,
சாலைகளையும் அவர்கள் பராமரித்து, நல்ல பேருந்துகளை,

வசதியான பேருந்துகளை விடக்கூடிய ஒரு போக்குவரத்துக்
கழகமாக இன்றைக்கு தமிழகத்திலே அது இருந்துகொண்டிருக்
கிறது. இது எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட ஒன்று.
இப்படிப்பட்ட நிலையில் அன்றைக்கு 1969 முதல் 1976 வரையில்
தமிழகத்தை ஆண்டவர்கள் இதையெல்லாம் அப்போது செய்யத்
தவறினார்கள். கிராமப்புற மக்களை நினைத்துப்பார்த்தார்களா?
கிராமப்புற சாலைகளை பெரிய நகரங்களோடு இணைத்து
பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்று எண்ணினார்களா? கிராமங்
களுக்கு பேருந்து வசதிகளைச் செய்துகொடுக்க வேண்டும் என்று
நினைத்தார்களா? அப்படி எல்லாம் நினைக்காதவர்கள் இன்று
தமிழக அரசினுடைய சாதனையைப் பார்த்து, நாட்டு
மக்களுடைய கவனத்தை திசை திருப்புகின்ற அளவிற்கு இங்கே
அவர்களுடைய பிரசங்கத்தை பேச்சை ஆரம்பிக்கிறார்கள்.

சென்னையிலே இன்றைக்கு போக்குவரத்து நெரிசல்
காரணமாக அதிகமான அளவில் விபத்துக்கள் நடைபெறுகின்றன.
ஆகவே பக்கிங்காம் கால்வாயை சீரமைத்து, அதிலே வாணிபப்
படகுகளை விடுவதன் மூலமாக சென்னையில் இருக்கக்கூடிய
சாலைப் போக்குவரத்து நெரிசலை ஓரளவிற்கு தவிர்க்க முடியும்
என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேநேரத்தில் இன்றைக்கு தனியார் துறையிலே இருக்கக்
கூடிய பேருந்து நடத்துகின்றவர்களுக்கு சில சிரமங்கள் இருப்பதை
அரசு மறந்துவிடக் கூடாது.

அரசினுடைய நாட்டுடமை என்ற ஒரே ஒரு கொள்கையின்
காரணமாக அதை கருத்தில் கொண்டு செயல்படுவதால்
தனியார்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். நாட்டுடமை ஆக்க
வேண்டிய அவசியமே இன்றைக்கு இல்லை. காரணம் இன்றைக்கு
போக்குவரத்துக் கழகங்களில் புதிய புதிய தடங்களில் அதிக
மான அளவுக்கு பஸ்களை விறாக் காலங்களிலும் மற்ற
காலங்களிலும் விடுவதன் மூலமாக தனியார்கள் இன்றைக்கு
நலிந்து, மெலிந்து, அழிந்து, ஒழிந்து போகக்கூடிய அளவுக்கு
இன்றைக்கு நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களின்
நடவடிக்கைகளின் மூலமாக அதிரடி தாக்குதல் நடத்தக்கூடிய
அளவுக்கு தனியார் துறையில் பாய்கிறது. என்பதை இன்றைக்கு
மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மறந்துவிடக் கூடாது.
இன்றைக்கு பொதுத் துறையும் தனியார் துறையும் இருந்தால்
ஒன்றோடு ஒன்று போட்டி போட்டுக் கொண்டு செல்லும்.
அதனால் அவர்களுடைய வளர்ச்சியை நம்மால் காணமுடியும்.
முழுக்க முழுக்க தேசியமயக் கொள்கை இருந்தாலும்கூட
ஒருவருக்கு ஒருவர் போட்டி போடக்கூடிய மனப்பான்மை
இந்தத் துறையில் இல்லாமல் போய்விடும். ஆகவே தனியார்
துறையில் இன்றைக்கு பேருந்துகளின் கட்டணத்தை
உயர்த்துவது என்பது பெரிய பஞ்சமா பாதகங்களில் ஒன்று
அல்ல. காரணம் ஏறி வரக்கூடிய விலைவாசியை கருத்தில்
கொண்டு, இந்த அரசு 1981 ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு பஸ்

கட்டணத்தை உயர்த்த அனுமதி வழங்கவில்லை. அப்படி
இருக்கும்போது பஸ் கட்டணத்தை இன்றைக்கு உயர்த்தாத
நிலையில் இன்றைக்கு வாகன வரியை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள்.
அதே நேரத்தில் சேஸிஸ் விலை உயர்ந்து இருக்கிறது. உதிரி
பாகங்களின் விலை உயர்ந்து இருக்கிறது. டயர்களின் விலை
உயர்ந்து இருக்கிறது. கூடு கட்டுவதன் செலவு உயர்ந்து
இருக்கிறது. பராமரிப்புச் செலவு உயர்ந்து இருக்கிறது.
இன்றைக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அரசு போக்கு
வரத்துத் துறையில் பணியாற்றக்கூடிய தொழிலாளர்கள்
அவர்கள் கேட்கும் நேரங்களில் எல்லாம் அவர்கள் வைக்கக்
கூடிய கோரிக்கைகளை ஏற்றுக்கொண்டு ஊதிய உயர்வு, போனஸ்
ஆகியவற்றை எல்லாம் நீங்கள் அள்ளி கொடுக்கும் நேரத்தில்
அவற்றை எல்லாம் தனியார்கள் தாங்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்
டிருக்கிறது. ஆகவே இவற்றில் இருந்து தனியார்கள் மீளுவதற்கு
உடனடியாக அவசர அவசியத்தோடு பஸ் கட்டண
உயர்வை இந்த அரசு அமல் செய்ய வேண்டும். பஸ்
கட்டணத்தை உயர்த்த பொது மக்களின் கருத்தை கேட்கப்
பட்டது, அறியப்பட்டது. எந்த ஒரு பொது மக்களும் பஸ்
கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை.
அதிகமாக பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டாம் என்றுதான்
சொன்னார்களே ஒழிய பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது
என்று யாருமே சொல்லவில்லை. ஆகவே, இன்றைக்கு இந்த
அரசு நாட்டினுடைய நிலைமையை உணர்ந்து இந்த தொழிலில்
ஈடுபட்டு இருக்கக்கூடிய தனியார்கள் நசிந்து போகாமல்
அவர்களும் தொழில் செய்வதற்கு ஒரு பாதுகாப்பு அளிக்கக்
கூடிய முறையில் இன்றைக்கு பஸ் கட்டண உயர்வை
உடனடியாக அமல் செய்ய அரசு தீவிரமான முயற்சிகளை மேற்
கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் இன்றைக்கு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்
கழக பேருந்துகளை உடனடியாக நவீனப் படுத்தக்கூடிய
பணியில் மும்முரமாக முனைப்பாக ஈடுபட வேண்டும் என்று
வேண்டிக் கொள்கிறேன். இந்தியாவில் உள்ள மற்ற
மாநிலங்களோடு அவற்றின் தலைநகரங்களோடு இணைக்கக்
கூடிய முறையில் இந்த திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக
பேருந்துகள் செல்லக்கூடிய வகையில் அதிகமான பேருந்துகளை
பேருந்து தடங்களை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு ஈரோடிலிருந்து ஏ.சி. படுக்கை வசதிகொண்ட
ஒரே ஒரு பஸ் சென்னைக்கு வருகிறது. ஆகவே தமிழகத்
தினுடைய எல்லா மாவட்டங்களின் தலைநகரங்களில் இருந்தும்
இந்த மாதிரி ஏ.சி. படுக்கை வசதி கொண்ட பஸ்களை
உடனடியாக விடுவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்
என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் இன்றைக்கு
போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு தேவைக்கு ஏற்ப உதிரி
பாகங்களை தாமே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக

செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இப்போது தனியார்
துறையில் பாடி கட்ட கொடுக்கிறோம். வண்டிகளுக்கு கூடு
கட்டும் பணியை முழுக்க முழுக்க போக்குவரத்துக் கழகங்களே
செய்வதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்
கிறேன். தேவையான புதிய டயர்களை இன்றைக்கு போக்கு
வரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக உற்பத்திச் செய்வதற்கு தொழிற்
சாலைகளை ஏற்படுத்தி அதன் மூலம் தொழிலாளர்களுக்கு
மேலும் வேலைவாய்ப்புகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கலாம். அதே
நேரத்தில் அரசுக்கும் வருவாய் கிடைக்கக்கூடிய நிலைமை
ஏற்படும். ஆகவே இந்தப் பணியில் ஈடுபட வேண்டும் என்று
கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு பாம்பன் பாலத்தினுடைய பணி சற்று மெத்தன
மாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஏற்கனவே எடுத்த ஒரு
ஒப்பந்தக்காரர் விட்டு விட்டு சென்றதன் காரணமாக பாம்பன்
பாலத்தின் கட்டுமானப் பணி சற்று முடங்கி இருக்கிறது. ஆகவே
பாம்பன் பாலத்தின் கட்டுமானப் பணியை முடுக்கிவிட்டு வேகமாக
கட்டி முடித்து அங்கே சாலை போக்குவரத்தை உடனடியாக
ஆரம்பிப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்
என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் சேலத்தில் போக்குவரத்து நெரிசல்
அதிகமாக உள்ளது. காந்தி ஸ்டேடியம், அரசினர் மருத்துவ
மனை சாலையில் மேம்பாலம் ஒன்று கட்ட வேண்டும்
என்ற கோரிக்கை நெடுங்காலமாக இருந்து வருகிறது. ஆகவே
சேலம்-உமலூர் நெடுஞ்சாலையில் இன்றைக்கு காந்தி ஸ்டேடியம்
அருகில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டுவதற்கு உடனடியாக ஏற்பாடு
செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில்
சேலத்தில் 2-வது தெருவில் திருமணிமுத்தாற்றில் இன்றைக்கு
குமாரசாமிபட்டி பஞ்சாயத்து எல்லைக்குள் உள்ள 2 பாலங்கள்
மிகவும் பழுதடைந்து, அபாயகரமான நிலையில் எந்த நேரத்
திலும் விழக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறது. உடனடியாக
அவற்றை பராமரிக்கவும் அவற்றை இடித்துவிட்டு புதிய
பாலங்களை கட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று
கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் இன்றைக்கு கிராம ரோடுகளை பராமரிக்கக்
கூடிய துறையினர் ஒரு சிலருக்கு மட்டும் அந்த துறைக்கு ஒதுக்
கப்படும் பணத்தை செலவழித்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள்
சேலம் மாவட்டத்தில். இவற்றை எல்லா சட்டமன்ற உறுப்
பினர்களுக்கும் சமமாக கிடைக்கக்கூடிய வகையில் அந்தத்
தொகையை செலவிட வேண்டும். யார் முதலில் போய் அந்த
எஸ்.ஈ., டீ.ஈ. யை பார்க்கிறார்களோ அவர்களுக்கு மட்டும்
எஸ்டிமேட் போட்டு அந்தப் பணத்தை செலவு செய்து விடுகி
றார்கள். பிறகு போய் கேட்டால் பண்ட்ஸ் இல்லை என்று
சொல்லுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலையை மாற்றி எங்கு எங்கு
தேவை ஏற்படுகிறதோ யார் யாருக்கு அவசியம் என்று ஏற்
படுகிறதோ அதை கருத்தில் கொண்டு அந்த இடத்தை நேரில்

பார்த்துவிட்டு இன்றைக்கு கிராமப்புற நெடுஞ்சாலை துறையினர் எல்லோருக்கும் பாகுபாடு இன்றி அந்தப் பணத்தை செலவழிக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-20)

தர்மபுரி மாவட்டம், கிருஷ்ணகிரி வட்டம் குருபரபள்ளி கொள்ளேகல் புதூர் சாலையில் கட்டப்பட இருக்கும் பாலத் திற்கு 33 லட்சம் ரூபாயில் மதிப்பீடு ஒன்று அரசுக்கு அனுப்பப் பெற்றது. அந்த வேலையை உடனடியாக இந்த ஆண்டே ஆரம்பிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே போன்று, தர்மபுரி மாவட்டம், கிருஷ்ணகிரி வட்டம், மாதே பள்ளி, வேப்பனப்பள்ளி சாலையில் ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்ட 13 லட்சம் ரூபாய்க்கு மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. அவற்றையும் அரசு உடனே கட்ட ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

இந்த அரசு, இந்தியாவிலேயே, சிறந்த முறையில் போக்கு வரத்துக் கழகங்களைப் பராமரித்தும், நல்ல வண்டிகளை விடுவதன் மூலமாக இந்தியாவில் மட்டுமல்ல, உலக நாடுகளின் கவனத்தையும் ஈர்த்திருக்கிறது. இந்திய அரசினுடைய பாராட்டுதலையும், பரிசுகளையும் பெற்றிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே குறிப்பிடாமல் இருக்க முடியாது.

ஆகவே, ஏற்கனவே ஆண்டவர்கள் தாங்கள் செய்யாதவற்றை. செய்யத் தவறியவற்றை எல்லாம் இன்றைக்கு இந்த அரசு செய்கிறதே என்று ஏங்குகிறார்கள். அன்றைக்குத் தூங்கியவர்கள் இன்றைக்கு ஏங்கிப் பயன் இல்லை என்று தெரிவித்து, இன்றைக்கு இந்த புரட்சித் தலைவருடைய அரசுதான் இந்தியாவிலேயே போக்குவரத்துத் துறையில் புதிய நடை போடு கிறது, வீறு நடை போடுகிறது என்று தெரிவித்து வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். நன்றி.

*திரு. த. பழனி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மாமன்றத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பற்றியும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்கு வரத்துப் பணிகள், சாலை, பாலங்கள் குறித்தும் நடக்கின்ற இந்த விவாதத்தில் கலந்து கொண்டு பேச அனுமதித்திருக்கின்ற மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நான் நன்றி கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

தமிழகத்திலே இருக்கின்ற மக்களுக்கு மிகச் சிறப்பாக நல்வ வழிமுறைகளில் போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கின்றது. மாண்புமிகு இதய

தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசுக்கும், பொது மக்களுடைய சார்பாக, என்னுடைய தொகுதி மக்கள் சார்பாக நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

இப்படிப் போக்குவரத்து வசதிகளைக் கொடுத்து இருக்கின்ற மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அரசு அந்தப் பகுதிகளிலே இருக்கின்ற போக்குவரத்துக்கள் சரியாகவும், முறையாகவும் இயங்குவதற்கு அந்தந்தப் பகுதியிலே இருக்கின்ற சாலைகள், குறிப்பாக பெரும் வழித்தடங்களாக இருக்கின்ற சாலைகளைத் தவிர கிராமப்புறச் சாலைகளாக இருக்கின்ற ஸ்டேட் ஹைவேஸ், ரூரல் ஹைவேல் என்று சொல்லக்கூடிய சாலைகளை மிகச் சிறப்பாக செப்பனிட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ள விழை கிறேன். என் தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில், ஆற்காடு தொகுதியை பொறுத்த வரையில், அங்கே பல்வேறு சென்டர் களிலிருந்து பஸ்கள் வந்து நூற்றுக்கு மேலாக தங்குகின்ற ஒரு இடமாக இருக்கின்ற பகுதியாகும். அந்தப் பகுதியில் பார்த்தால் பெங்களூரிலிருந்தும், சேலம், கோவை போன்ற இடங்களிலே இருந்தும், வேலூர், தர்மபுரி, மேற்கு பகுதியிலிருந்தும், சென்னையிலிருந்தும், காஞ்சிபுரத்திலிருந்தும், வடக்குப் பகுதி, கிழக்குப் பகுதி, செய்யாறு, விழுப்புரம், தெற்குப் பகுதியான திருவண்ணாமலை, ஆரணி பகுதிகளிலிருந்தும், பல்வேறு இடங்களிலிருந்தும் வருகின்ற அளவில், போக்குவரத்திலே முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சென்டராக இருக்கின்றது. அப்படிப் பட்ட பகுதியான ஆற்காடு பகுதியில் ஒரு சப்-டிப்போவைக் கட்ட ஏற்பாடு செய்திருக்கிற மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசுக்கும், போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

மிகச் சிறப்பான அளவில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற போக்குவரத்துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி சொல்வதோடு அப்படிப்பட்ட சப்-டிப்போக்களை கட்டிக் கொண்டிருக்கிற போக்குவரத்துத் துறையில் கட்டுமானப் பணிகளைக் கண் காணித்து, கிராமப்புறங்களுக்குண்டான டவுன் போக்குவரத்துக் களையும், டவுன் மார்க்கமாக செல்லுகிற டவுன் பஸ் போக்கு வரத்தை விரிவுபடுத்த இந்த அரசு ஓரிய வாய்ப்பை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசையும், புரட்சித் தலைவர் அவர் களையும் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

ஏழை எளியவர்களுடைய அரசாக இந்த அரசு எப்படி யெல்லாம் கடந்த காலத்தில் செயல்பட்டிருக்கிறதோ, அதே போன்றே, இப்போதும் ஏழை எளியமக்கள் வாக்களித்து நமக்கு எல்லாம் ஆளுகின்ற ஒரு தகுதியை உருவாக்கித் தந்திருக்கின்ற மக்களுக்கு உணர்ச்சி பூர்வமாக, உணர்வு பூர்வமாக உடனடியாக அவர்கள் விரும்புகின்ற விதத்திலே அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதிகளை செய்து தருவதற்கு உண்டான ஒரு அரிய வழி

முறையினை இந்த அரசும், அமைச்சர் அவர்களும் மேற்கொள்ள
வேண்டும் என்கின்ற என்னுடைய கோரிக்கையினை வைக்க நான்
விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று விலைவாசிகள் உயர்ந்து கொண்டிருக்கின்ற
இந்த நேரத்திலே, உயர்த்திக் கொண்டிருக்கிற இந்த நேரத்திலே
இந்தக் கோரிக்கைகளை எடுத்துக் கூறுவதிலே எந்தவிதமான
கருத்து வேறுபாடும் இருக்க முடியாது என்று சொன்னாலும்,
பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவதிலே எந்தவிதமான தவறும்
இல்லை என்று சொன்னாலும் பொதுமக்களுக்குத் தேவையான
அனைத்து வசதிகளையும் அரசு செய்து தரவேண்டுமென்று நான்
இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கின்ற பல்வேறு
வழித்தடங்கள் மிகவும் பாழ்பட்டு இருக்கின்ற காரணத்தினால்
அவைகளை உடனடியாக செப்பனிட்டுத்தர வேண்டுமென்று
நான் போக்குவரத்துத் துறை, நெடுஞ்சாலைத்துறை
அமைச்சர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே உரிமங்கள் தொகை கட்டுகிற
போது அந்த அந்தப் பகுதிகளிலே உள்ள ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகங்
களிலேயே கட்டுவதற்கான வசதிகளைச் செய்துதர வேண்டு
மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த அந்தப் பகுதிகளிலே
இருக்கின்ற கிராமப்புறங்களில் இருக்கின்றவர்கள் நகரப்புறங்
களுக்குச் செல்வதற்கும், அதே போன்று நகரப்புறங்களிலே
இருக்கின்றவர்கள் கிராமப்புறங்களுக்கு போய்வருவதற்கும்
உண்டான முறையிலே வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கிற
முறையிலே உடனடியாக நகரப் பேருந்துகளை விடுவதற்கு
ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று நான் அமைச்சர் பெரு
மகனாரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக என்னுடைய தொகுதியிலே ஆற்காடு
இணைப்பு சாலை, திமிரி சாலை, கர்வலூர் சாலை, கலவை
சாலை, வாழப்பந்தல் சாலை போன்ற சாலைகளை—அவைகள்
மிகவும் மோசமாகப் பாழ்பட்டு இருக்கின்ற காரணத்தினால்
செப்பனிட வேண்டும். தனியார் பேருந்துகள் ஓடுவதே இல்லை.
இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அரசின் போக்குவரத்துத்
துறை பேருந்துகள்தான் ஓடுகின்றன. கிராமப்புற மக்களுக்கு
வசதியாக நிரந்தரமான முறையிலே போக்குவரத்து வசதிகளைச்
செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதய
தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசு நடத்துகின்ற
பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பாக நடந்து கொண்
டிருக்கின்றன. இந்தக் கழகங்கள் எல்லாம் மேலும் சிறப்பாகப்
பணியாற்றக்கூடிய முறையிலே பல்வேறு சிறப்பான திட்டங்கள்
போடப்பட்டு பல் போக்குவரத்து எல்லா இடங்களுக்கும் விரி
படுத்த வேண்டும் என்ற என்னுடைய கோரிக்கையை நான் இத
தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அரசிடம் வேண்டுகோளாக
வைக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று பல்வேறு ஆறுகளின் குறுக்கே சாலை
போக்குவரத்து நல்ல முறையிலே நடைபெறக்கூடிய முறையிலே
பாலவேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளை நல்ல
முறையிலே நிறைவேற்றிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன். குறிப்பாக செய்யாறுக்குச் செல்லக் கூடிய
வாழப்பந்தல், சொரக்காத்தூர் பாலம் மற்றும் பரலமதி பாலம்,
வேலை நின்றுள்ளதையும் ஆற்காடு—செய்யாறுமாற்று வழியை,
வேலையை வேகப்படுத்தவும் வேண்டும்.

பல்வேறு முறைகளிலே இன்றைக்குப் போக்குவரத்து
வளர்ச்சிப் பணிகள் நிறைவேற்றப்பட்டாலும்கூட வளர்ந்து
வருகிற மக்கள் தொகைக்கும் தேவைகளுக்கும் ஏற்ற முறையிலே
அதைக் கருத்தில் கொண்டு வளர்ச்சியை ஏற்படுத்தவேண்டு
மென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் பஸ்
கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருக்க வேண்டுமென்ற என்னுடைய
கோரிக்கையை நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.
எத்தனையோ இடுக்கண்களுக்கு இடையே நடத்தப்படுகிற
போக்குவரத்துத் துறையின் சார்பிலே டவுன் பஸ்கள்
மக்களுடைய வசதி கருதி விடப்பட வேண்டும். அந்த முறையிலே
டவுன் பஸ்களுக்கும் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் இருக்கவேண்டு
மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிச் செய்தால்தான்
அவைகளிலே பயணம் செய்கிற கிராமப்புற மக்களுக்கு நன்மை
செய்வதாக அமையும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்
கிறேன்.

அடுத்து, கிராமப் பகுதிகளுக்கு மினி பஸ் விடுகின்ற
முறையிலே இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அரசு பல
திட்டங்களை நிறைவேற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. அதை மேலும்
விரிவுபடுத்துகின்ற முறையிலே கூடுதலாக மினி பஸ் ரூட்களை
ஓப்பன் செய்து அவைகளை விரைவாக நடைமுறைப்படுத்த
வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பல்வேறு கிராமப்புற
மக்களுக்கு பயன்படக்கூடிய முறையிலே—பெரிய பஸ் மார்க்கம்
உருவாக்காவிட்டாலும் கூட அந்த மினி பஸ்களை விட்டு அந்த
மக்களுக்கு நன்மை செய்கிற முறையிலே இதயதெய்வம் புரட்சித்
தலைவர் அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று எடுத்துச்
சொல்லியாக வேண்டும். அதை நடைமுறைப்படுத்தியாக
வேண்டுமென்ற என்னுடைய கோரிக்கையை நான் இங்கே
வலியுறுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-30)

அதைப்போன்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித்
தலைவரவர்களின் அரசு இதற்கு முன் கொண்டு வந்த மினி
பஸ் ஓடும் தடங்களில் ஒரு தாலுக்காவிற்குள்ளேயே ஓட
வேண்டும் என்ற புதிய சட்டத்தை இப்பொழுது கொண்டு
வந்திருக்கிறார்கள். ஒரு தாலுக்காவிற்குள்ளேயே அந்த பஸ்
ஓட வேண்டும் என்பதை மாற்றி, பக்கத்தில் இரண்டு தாலுக்
காக்களாக இருந்தாலும் அந்த பஸ்களின் ரூட்டை வயபினாகப்

போட வேண்டுமென்ற சட்டத்தை உருவாக்கித் தர வேண்டு
மென்று மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் இதய தெய்வம் அவர்
களை நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல்வேறு திட்டப் பணிகளுக்கிடையே போக்குவரத்துக்கு
என்று இந்தக் கோரிக்கைகளில் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்ற பணம்
மிகவும் போதாது என்ற என்னுடைய கருத்தையும் இங்கே நான்
சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆயிரக்கணக்கான கிலோ
மீட்டர்கள் நீளத்தைக் தன்னகத்தே கொண்டிருக்கக் கூடிய
நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு தொகையை மேலும் மேலும்
உயர்த்த வேண்டுமென்ற என்னுடைய கோரிக்கையைக் கூறி
விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர்
அவர்களே, 27 சதவீதம் கட்டண உயர்வுக்கான ப்ரப்போசலை
இன்றைக்கு அரசு பரிசீலித்துக் கொண்டிருப்பதாகப் பத்திரிக்
கையிலே வந்திருக்கிறது. இது எதைக் காட்டுகிறது என்றால்
இன்றைக்கு ஏற்கனவே மக்களுடைய வாங்கும் சக்திக்கு அதிக
மான முறையில் கட்டணம் இருக்கின்ற நேரத்தில் மேலும்
கட்டணத்தை உயர்த்துவது என்பது உலக வங்கியின் நிர்ப்பந்
தத்தின் காரணமாகச் செய்யப்படுகிறது என்று கேள்விப்படு
கிறோம்.

நான் எதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன் என்றால்,
இது உங்களுடைய கொள்கைக்குச் சரியானதாக இல்லை
என்பதைத்தான் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.
நேஷனலைசேஷன் என்ற கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில்,
அதைப் படிப்படியாகக் கைவிட்டு பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்களை
ஆதரிக்கிறது என்ற நிலை என்பதன் விளைவாக இப்படி
ஏற்பட்டிருக்கிறது. இரண்டொரு நாட்களுக்கு முன்னதாக
இந்தியன் எக்ஸ்பிரஸ் பத்திரிகையில் ஒரு செய்தி வந்திருக்
கின்றது. இந்தக் கட்டண உயர்வு ஏன் என்ற விவாதம்
நடக்கக்கூடிய நேரத்தில், பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்ஸ் இந்தக்
கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று வலியுறுத்தியதன்
காரணமாக இந்த நிலைக்குச் சென்றிருக்கிறது என்று படிக்க
முடிந்தது. அதை இன்று கார்ப்பரேஷனும் ஆதரிக்கிறது என்ற
நிலைமை வந்திருக்கிறது. நான் எதற்காக இதைச் சுட்டிக்
காட்டுகிறேன் என்றால், இன்றைக்கு பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்
களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வது என்ற அந்த இடத்திற்கு
அரசு போகக் கூடாது; நாட்டுமக்களின் தேவைகளைக் கணக்கில்
எடுத்துக் கொண்டு, ஏற்கனவே கட்டண உயர்வின் காரண
மாகக் கடுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதால் மேலும் 27
சதவீதம் உயர்த்துவது என்பது சரியல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்:

இந்த நேரத்திலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சேலம்
ஆறுமுகம் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். மேற்கு
வங்காளத்திலே நேஷனலைஸ் செய்யப்படவில்லை என்று
சொன்னார்கள். நேஷனலைசேஷனை அவர்கள் கொள்கை
யாக எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்பது ஏற்கனவே இந்த அவை
யிலே விளக்கப்பட்டிருக்கின்ற விஷயமாகும். ஆனால் அதே
நேரத்தில் அவர்கள் ஒன்றை அறிவார்கள். அங்கே பத்து மைல்
களுக்கு 30 காசு கட்டணம்தான் ட்ராமுக்கும் இருக்கிறது.
அது கூட்டப்படவில்லை. இந்த மாநிலத்தில் ஏற்பட்டிருப்பதை
விட அதிகமான பஸ் கட்டணம் அங்கே இல்லை என்பதையும்
சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இந்த நேரத்தில் சொல்ல விரும்புகின்ற இன்னொரு கருத்து
என்ன என்றால், ஏற்கனவே சூப்பர் டீலக்ஸ் பஸ்களை அமல்
படுத்துகின்ற நேரத்தில் நீங்கள் சொன்னீர்கள், ஒன்றரை மடங்கு
கட்டணம் வாங்கப்படும், அதில் நாங்கள் பாட்டுப் போடுவோம்
டேப் ரிக்கார்டர் போடுவோம் என்றெல்லாம் சொல்லப்
பட்டது. ஆனால் பலவற்றில் அது ஒன்றும் கிடையாது.
ஆனால் ஒன்றரை மடங்கு கட்டணம் மட்டும் வசூலிக்கப்படு
கிறது. மேலும் சூப்பர் டீலக்ஸ் பஸ்கள் சரியாகச் செயல்பட
முடியாத நிலையில் இருக்கிறது. திருச்சியிலே இரண்டு, மூன்று
மணி நேரத்திற்கு கரு இல்லாத நிலை இருக்கிறது. பஸ்கள்
சரியாக வேலை செய்யாத நிலையில் இருக்கிறது. ஆகவே,
இப்படிப்பட்ட நிலையில் மக்களின் வசதிகளைக் கவனிக்க
வேண்டும். அதே நேரத்தில் அவர்களுடைய வாங்கும் சக்திக்கு
அதிகமான கட்டணத்தைப் போடக்கூடாது என்று சுட்டிக்
காட்ட விரும்புகிறேன்.

போதுமான அளவிற்குப் பஸ்கள் இன்றைக்கு இருக்கின்றன
என்று சொல்லிக்கொள்ள முடியாது. 56 பிரயாணிகளை ஏற்ற
வேண்டிய இடத்தில் 120 பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறார்கள்
என்பது எல்லோரும் அறிந்த விஷயம்தான். கிராமங்
களிலே இன்றைக்கு எந்த அளவிற்குப் பஸ்களை விட வேண்டு
மோ அந்த அளவிற்கு விடப்படவில்லை என்பதையும் சுட்டிக்
காட்ட விரும்புகிறேன்.

கட்டணத்தை உயர்த்துகிறோம். இங்கே வைக்கப்பட்டிருக்
கின்ற ஆடிட் ரிப்போர்ட்டில், 1983-84-க்கான ஆடிட் ரிப்
போர்ட்டில் சொல்லப்படுகிறது, 66 81 இலட்சம் ரூபாய் அண்டர்
அசெஸ்மெண்ட் காரணமாக அந்தப் போக்குவரத்துத் துறையால்
வசூலிக்கப்படவில்லை. இப்படி ஒரு பக்கத்தில் தனியார்
முதலாளிகளுக்கு ஆதரவாக, அவர்களிடமிருந்துவசூலிக்கவேண்டிய
கட்டணத்தை விட்டுக்கொண்டும், மக்களிடத்திலிருந்து வசூலிக்
கின்ற கட்டணத்தை உயர்த்துவதும் சரி அல்ல என்பதைச் சுட்டிக்
காட்ட விரும்புகிறேன்.

(திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்) [1985 ஜூன் 6

இந்த நேரத்திலே நான் மற்ற விஷயங்களுக்குச் செல்வதற்கு
முன்னாலே, ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துக்
கழகங்களிலே பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்குச் சில வசதிகள்
செய்யப்பட்டிருக்கின்றன என்று பாலிசி நோட்டிலே சொல்லப்
பட்டிருக்கிறது. அதிலே ஒருசில அம்சங்களை மட்டும் நான்
சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். காஷுவல் அப்ரெண்டிஸ் என்ற
முறையிலே நிறையத் தொழிலாளர்களை 4 வருடம், 5 வருடம்
ஆகியும் அப்படியே வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அது
மட்டுமல்ல, பல்வேறு இடங்களில் பல்வேறு வகையான தொகை
களை அவர்களுக்குக் கொடுக்கிறார்கள். சில இடங்களிலே
ரூ. 9 கொடுக்கிறார்கள். சில இடங்களில் ரூ. 12 கொடுக்
கிறார்கள்; சில இடங்களிலே ரூ. 15 கொடுக்கிறார்கள்; சில
இடங்களிலே ரூ. 17 கொடுக்கிறார்கள்.

அது மட்டுமல்ல, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே
ரூ. 30-க்கு அப்ரென்டிஸ் கண்டக்டர், அப்ரெண்டிஸ் டிரைவர்
என்று வைத்திருக்கிறார்கள், அவர்களுக்கு போனஸ் இல்லை
மற்ற சலுகைகள் இல்லை. அவர்களைப் பொறுத்தவரையில்
மருத்துவ வசதி கூட கிடையாது. அப்படிப்பட்ட நிலைமை
மாற்றப்பட வேண்டும். நிர்ணயிக்கப்பட்ட நார்ம்ஸ் அடிப்படை
யிலே செய்ய வேண்டும். நார்ம்ஸ் அடிப்படையிலே 2.5
டிரைவர்கள் இருக்க வேண்டிய இடத்திலே, 3.2 டிரைவர்கள்
தான் இருக்கிறார்கள்.

இன்னொரு வேடிக்கை என்னவென்றால், அப்ரெண்டிஸ்
டிரைவர்ஸ், அப்ரெண்டிஸ் கண்டக்டர்கள் ஆகியோரிடமிருந்து
எப்படி டெப்பாசிட் வாங்குகிறார்கள் என்று தெரியவில்லை.
அப்ரெண்டிஸ் ஆக்ட் படி, அப்ரெண்டிஸ்களிடம் டெப்பாசிட்
வாங்கக் கூடாது. ஆனால் எனக்குக் கிடைத்த தகவலின்படி
திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே அவர்களிடம் டெப்பா
சிட் வாங்கப்படுகிறது. அப்படியில்லாமல், பர்மனென்ட்,
டெம்பரரி என்ற முறையிலே தொழிலாளர்கள் நியமிக்கப்பட
வேண்டும். அந்த முறையிலே, அவர்களை வைத்துக்கொள்ள
வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு விஷயம் என்னவென்றால் இதிலே சிக்கல்
இருக்கிறது என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். இன்று
ஆட்சிப் பொறுப்பிலே இருக்கிற கட்சியைப் பொறுத்தவரையிலே
அவர்களுக்கு அதிகமான ஆட்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டு
மென்ற நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அதைச் சமாளிக்க
இப்படிப்பட்ட டிவைசஸ் கையாளப்படுகிறதோ என்று நான் கருத
வேண்டியிருக்கிறது. ஆனால், தொழிலாளர்களுக்கு வேலை
கொடுக்கிற நேரத்திலே அவர்களைப் பாதிக்காத முறையிலே
நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

1985 ஜூன் 6] (திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்)

இன்னொரு பிரச்னை என்னவென்றால், நேற்றைய தினம்
நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கூட்டத்தைக்கூட்டி, டி.ஏ.
இன்கிரீஸ் பற்றி சில அறிவிப்புகளைச் செய்திருப்பதாகத்
தெரிகிறது. அதில் நான் குறிப்பிட விரும்புவது, 437 புள்ளிகளை
அடிப்படையாக வைத்து, 1.65 என்ற ரேட்டிலே டி.ஏ. கொடுப்
பதற்கான நடவடிக்கையை நீங்கள் எடுக்க வேண்டும்.

இன்னொரு விஷயம், 378 ஜி.ஓ. சம்பந்தமாக, ஏற்கனவே,
நீதிமன்றம் கொடுத்த உத்தரவை சென்ற ஒரு வருஷமாகியும்
அமுல்படுத்தாத நிலைமையிருக்கிறது. அது சரியல்ல. அதை
நீதிமன்றம் சொன்ன வகையில் இம்பிளிமென்ட் செய்ய வேண்டு
மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கோர்ட்டுகளுடைய தீர்ப்புகளைக் கூட இந்த திருவள்ளுவர்
போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களில் மதிக்காத நிலைமை
இருக்கிறது. இன்டஸ்ட்ரியல் டிரிபியூனலுக்கு 30 கேஸ்கள்
போனதில் 20 கேஸ்களில் தொழிலாளர்களை வேலை நீக்கம்
செய்தது சரியல்ல என்று சுட்டிக்காட்டப்பட்ட பிறகும்
இன்னும் அவர்களுக்கு வேலையும் கொடுக்கவில்லை, அப்பீலுக்கும்
போகவில்லை என்ற நிலையிருக்கிறது. இப்படித் தொழிலாளர்
களைப் பழிவாங்குவது என்ற நிலை சரியல்ல. நீதிமன்றங்கூட
ஆபீசர்களைப் பொறுத்தவரையிலே ஸ்டிரிக்ச்சர்ஸ் பாஸ் பண்ணி
யிருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இதை
எடுத்துக் காட்டினால்மேற்கு வங்காளத்திலே அப்படி இருக்கிறது
என்று சொல்வார்கள். பல விஷயங்களிலே, பல மாநிலங்களிலே,
பலமாறுதல்கள் இருக்கும். மேற்கு வங்காளத்திலே 12 இலட்சம்
ஏக்கர் உபரி நிலம் ஏழை விவசாயிகளுக்கு விநியோகம் செய்யப்
பட்டிருக்கிறது. தமிழகத்திலே அப்படி செய்யப்படுகிறதா?
அங்கே நாஷனலைசேஷன் கொள்கை ஏற்றுக்கொள்ளப்பட
வில்லை. ஆனால், இந்த மாநிலத்திலே நாஷனலைசேஷன்
கொள்கையாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால்தான்
உங்கள் கவனத்திற்கு இந்தக் கருத்தைக் கொண்டு வருகிறேன்.

பல கழகங்களிலே ஓ.டி. அட்டென்டன்ஸ் என்று வைத்திருக்
கிறார்கள். ஓ.டி. அட்டென்டன்ஸ் என்ன என்று தெரிய
வில்லை. பி.டி.சி.யில்300-க்கு அதிகமான ஆட்கள் ஓ.டி. அட்டென்
டென்சில் இருக்கிறார்கள். எல்லா கழகங்களிலும் அப்படி இருக்
கிறார்கள். உதாரணமாக, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக்
கழகத்திலே ஒரு நபர் 3 வருஷங்களாக ஓ.டி. அட்டென்டென்ஸில்
தொடர்ச்சியாக இருந்து கொண்டிருக்கிறார்.

(முற்பகல் 11-40)

ஆகவே இதன் காரணமாக என்ன ஏற்படுகிறது என்றால்
மற்ற தொழிலாளர்கள் அவர்களுடைய வேலையையும் சேர்த்து,
அதிகமாக வேலை செய்ய வேண்டிய துரதிர்ஷ்டமான நிலைமை

ஏற்படுகிறது. இன்றைக்கு டிரைவர்களைப் பொறுத்தவரையில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இரவு நேரங்களில் 4 மணி நேரம் ஓட்டினால் போதும் என்று இருந்தது. இப்போது அதை மாற்றி 8 மணி நேரம், 9 மணி நேரம், 10 மணி நேரம் தொடர்ந்து ஓட்டச் சொல்கிறீர்கள்: அதனால் அவர்களுடைய வேலைப்பளு உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

இன்னும் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன் டெயிலி பெய்டு தொழிலாளர்கள் நிறைய இருக்கிறார்கள். மெடிக்கல் ஃபெசிலிட்டீஸ் ஒன்றும் இல்லை. அவர்களுக்கு அவர்களுக்கு இல்லை, இதை எல்லாம் மற்ற வசதிகளும் வேண்டும், மாற்றியமைக்க

தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கு பழிவாங்கப்படுகிறார்கள். அவர்களுக்கு நியாயம் வழங்க வேண்டும். கன்னியாகுமரி டிப்போவில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்து கழகத்தில் ஒரு பேருந்துக்கு 'ரீடிரெட் டயர்' போட்டார்கள். பிரயாணத்திற்கு அது இடையூறாக இருக்கும் என்று கருதி பிரயாணிகள் அதைப் போடக்கூடாது என்று ஆட்சேபனை தெரிவித்து. பின்னால் அந்த டயர் மாற்றப்பட்டது. அதன் காரணமாக 22 நிமிடம் லேஸ் டாகியது. ஆகவே, அந்த டிரைவர் குட்டப்பன் என்பர் டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டு பழி வாங்கப்பட்டிருக்கிறார். அவருக்கு நியாயம் வழங்க வேண்டும்.

அதைப்போன்று சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சில அநீதி இழைக்கப்படுகிறது. அங்கே நடப்பது என்னவென்றால் வேலை நிறுத்தம் செய்த காரணத்தால் அந்தத் தொழிலாளர் களுடைய குழந்தைகளுக்கு, புக்ஸ் டிஸ்டிரிபியூஷன் பண்ணுகிற போது, வழங்கப்படவில்லை. மனிதாபிமான அடிப்படையில் கூட இது ஏற்றுக்கொள்ள முடியாத ஒன்று. இப்படிப்பட்ட விஷயங்கள் எல்லாம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு வந்திருக்காது. அதனால்தான் இவைகளை இங்கே தெரிவிக்கிறேன். இந்த மாதிரி பழி வாங்கும் நடவடிக்கைகளை அதிகாரிகள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவற்றை நிறுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயத்தைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்பு கிறேன், போக்குவரத்து பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் போதுமான அளவுக்கு கழிப்பிட வசதிகள் இல்லை. குடிநீர் வசதி இல்லை. லட்ரின் வசதி இல்லை. எல்லா இடங்களிலும் கழிப்பிடங்களுக்கு காசு வசூல் செய்கிறார்கள் கரூர் பஸ் ஸ்டாண்டில் லட்ரின் வசதி பிற வசதிகள் ஒன்றும் இல்லை. ஒப்பன் ஏரில்தான் போக வேண்டும். அதற்கு கூட பிரயாணிகளிடம் காசு வசூல் செய் கிறார்கள். அப்படி ஒப்பன் ஏரில் சென்றபோது என்னிடத்தில் கூட காசு கேட்டார்கள். இப்படிப்பட்ட துர்ப்பாக்கியமான நிலைமைகள் தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

அதைப்போன்று நிறைய ஆக்சிடன்ட்ஸ் நடைபெறுகின்றன. அவற்றை எல்லாம் நல்லமுறையில் கவனித்து, தவிர்க்க தகுந்த நடவடிக்கைஎடுக்கப்படவேண்டும்,

ஈரோட்டில் டி. டி. சி. பஸ் ஸ்டாண்ட் ஒன்று கட்டு வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவதாகச் சொல்லப்பட்டிருக் கிறது. அதை நான் ஆட்சேபிக்கவில்லை. ஆனால் ஈரோட்டைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கெனவே அங்கே ஒரு நல்ல பஸ் ஸ்டாண்ட் இருக்கிறது. பஸ் ஸ்டாண்ட் இல்லாத இடங்கள் நிறைய இருக்கின்றன. அந்த மாதிரியான இடங்களில் பஸ் ஸ்டாண்ட் கட்ட உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல இடங்களில் நேஷனல் ஹைவேஸ் ரோடுகள் போட வேலை தொடங்கப்பட்டு இன்னும் முடியாமல் இருக்கிறது. எங்களுக்குக் கிடைத்த தகவல் ஆர். எல். இ. ஜி. பி. திட்டத் தின் கீழ் இந்த வருஷம் மத்திய அரசு நிதி உதவி கொடுக்க முடியாது என்று சொல்லியிருப்பதாகவும் ஏற்கெனவே எடுத்துக் கொண்டிருக்கிற வேலைகளை முடிக்க வேண்டுமென்று சொல்லி யிருப்பதாகவும் தெரிகிறது. அப்படிப்பட்ட நிலைமை இருந் தால் இந்த வருஷத்தில் சில வேலைகளைச் செய்ய, ஆர்.எல். இ. ஜி. பி-யில் இல்லை என்றாலும் என். ஆர். இ. பி-ல் செய்ய ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால் இன்றைக்கு சாலைகள் மிகவும் மோசமான நிலைமையில் இருக்கின்றன.

சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில், சென்னை-கன்னியாகுமரி கடலோர சாலை, நாகப்பட்டினம்—கடலூர் சாலை போன்ற சாலைகளுக்கு துரித நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். விஜிலன்ஸ் டிபார்ட்மெண்ட் சில நடவடிக்கைகளை எடுத்ததன் காரணமாக 6, 7 வருஷமாக பூர்த்தியாகாத ரோடுகள் பல இருக்கின்றன. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இருக்கிறது. அப்படிப் பட்ட ரோடுகளைப் பூர்த்தி செய்ய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும், இல்லையென்றால் பாதிக்கப்படுகிறவர்கள் மக்கள் தான். விஜிலன்ஸ் என்குயரி ஒரு பக்கம் இருந்தாலும் மக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதால் அந்த சாலைகளை உடனடியாகப் பூர்த்தி செய்ய விரைந்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அதைப் போன்று காவேரி டெல்டா ரோடுகளைப் பொறுத்த மட்டில் ஒரு விஷயத்தை சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். சாதாரண ரோடுகளுக்குப் போடுவது போல் நன்செய் நிலத் திலே போடுகிற ரோடுகளுக்கு எஸ்டிமேட் போடக் கூடாது. அதற்கு கொஞ்சம் அதிகமாக நிதி ஒதுக்க வேண்டும்.

கோவை மாநகரில், வடகோவையில் இரயில்வே நிலையத் திற்கு அருகில் பல ஆண்டுகளாக ஒரு மேம்பாலம் கட்ட வேண்டுமென்று எடுத்துச் சொல்லி, அதன் தேவையை எடுத்துச் சொல்லி, அவசியம் அது தேவையாக இருக்கிறது என்று சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றாகத் தெரியும் போக்குவரத்து நெருக்கடி இருந்து கொண்டிருக்கின்றது என்பது எனவே அங்கே ஒரு மேம்பாலம் கட்டுவதற்கான ஏற்பாடு

செய்யவேண்டும். அடுத்து கோவை காந்திபுரத்தில் நகரப்
பேருந்து நிலையத்திலிருந்து மெயின் ரோடுக்கு வருகின்ற பகுதி
யில் ஒரு பாதாளப் பாதை அல்லது மேம்பாலம் கட்டுவதற்
கான நடவடிக்கையை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

அடுத்து தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் நிர்வாகத்
தினுடைய ஊர்கேடுகளையும், குறைகளையும் அவர்கள் சுட்டிக்
காட்டினால் அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கின்ற நிலைமை
தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அதற்கு ஒரு உதாரணத்தைச்
சொல்ல விரும்புகிறேன். நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தில்
பாடி பொறுப்பில் இருக்கக்கூடிய அசிஸ்டெண்ட் மேனேஜர்
அங்குள்ள பொருட்களைக் கடத்திக் கொண்டு செல்கிறார்கள்.
30-5-85-ல் அங்கேயுள்ள தொழிலாளர்கள் அதுபற்றி புகார்
கொடுத்தவுடன் தகுந்த நடவடிக்கை எடுப்பதற்குப் பதிலாக
ஒர்க்ஸ் மேனேஜர் சம்பந்தப்பட்ட ஆளுக்கு நேரடியாகத் தகவல்
கொடுத்து பொருள் மாற்றப்பட்ட பிறகு அங்கே செக் பண்ணு
வதற்கான ஏற்பாடு நடந்து கொண்டிருக்கின்றது. ஆகவே
பொருட்களைக் கடத்தி விடு என்று சொல்லி அந்த வகையில்
மாற்றப்பட்டிருக்கின்றன. இப்படி அதிகாரிகளுக்குப் புகார்
கொடுக்கக்கூடிய நேரத்தில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமல்
செக்யூரிட்டி கார்டுகளும், வாட்ச்மென்களும் தான் பாதிக்கப்
படுகிறார்கள். அதாவது கீழ்நிலையில் உள்ள சிப்பந்திகள்தான்
பாதிக்கப்படுகின்ற நிலைமை இருக்கின்றது.

ராணித்தோட்டம் டெப்போவிற்கென்று ஒரு ஆக்ஸிடெண்ட்
ஜீப் இருக்கின்றது. அந்த ஆக்ஸிடெண்ட் ஜீப்பிருக்கிற நேரத்தை
யும் இடங்களையும் பார்த்தால் ஆக்ஸிடெண்ட் இல்லாத
நேரத்தில் ஒட்டப்பட்டிருக்கிறது. பி. எம். I, அக்கவுண்ட்ஸ்
ஆபீசர் ஆகிய பலர்களுடைய தோட்டங்களில் சொந்தக்காரர்
களைக் கொண்டு போய்விடுவதற்கும், கூட்டிக்கொண்டுவருவதற்
கும்தான் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இதைப் பற்றி
எல்லாம் விமர்சனம் செய் தால் பழிவாங்குகின்ற நிலைமை
இருக்கின்றது. இப்படி ஏற்கெனவே பல குற்றச்சாட்டுகள்
இதற்கு முன்னால் இந்த அவையில் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றன.
ஆனால் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமல் கீழ்நிலையில்
இருக்கின்ற சிப்பந்திகள் தான் பாதிக்கப்படுகின்ற நிலைமை
இருந்துகொண்டிருக்கிறது. சம்பந்தப் பட்ட அதிகாரிகளைக்
காப்பாற்றக் கூடிய நிலைமைதான் இருக்கின்றது.
பல இடங்களில் இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் ஏற்
பட்டாலும் மேனேஜிங் டைரக்டர் போன்றவர்களால்
நடவடிக்கை எடுக்க முடியவில்லை. ஏனென்றால் மேலேயிருந்து
தலையிடு வருகின்றது என்று சொல்லப்படுகிறது. அது
யாருடைய தலையீடு என்பது எனக்குத் தெரியாது. ஏற்கெனவே
இப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகளை பற்றிசொல்லப்பட்டிருக்கின்றது.
எனவே அமைச்சர் அவர்கள் இப்படிப்பட்ட பிரச்சனைகளை
நல்லமுறையில் விசாரித்து இப்படிப்பட்ட கரப்ஷன் நிலைமை
களை நீக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நாகப்பட்டினம் துறைமுகம் வளர்ந்து வரக்கூடிய
துறைமுகமாகும். அதனை விஸ்தரிப்பதற்குரிய நடவடிக்கை
எடுக்கவேண்டும். தரங்கம்பாடி ஒரு ஃபிஷ்ஷிங் ஹார்பராக
டெவலப் பண்ணப்பட வேண்டும். திருவாரூரில் கட்டப்பட்டு
வரும்மேம்பாலத்தை விரைவாகக் கட்டவேண்டும். திருவாரூரில்
திருவள்ளுவர் டெப்போ கட்டுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்க
வேண்டும்.

அடுத்து ஏற்கெனவே இந்த அவையில் வலியுறுத்தியதுபோல்
போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தேவையை நிவர்த்தி செய்வதற்
காக ஒரு டையர் உற்பத்தி செய்கின்ற ஃபேக்டரியையும்,
ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய ஃபேக்டரியையும் ஏற்
படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவ்வாறு
செய்யாததன் காரணத்தால் தனியார் முதலாளிகள் கொள்ளை
இலாபம் அடிக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கின்றது. அவர்கள்
விலைகளை அதிகமாக உயர்த்தி இருக்கின்ற காரணத்தால்
போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி பாதிக்கப்படக்கூடிய நிலைமை
ஏற்பட்டிருக்கின்றது. எனவே, இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்
களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய முறையிலே ஃபேக்டரி
களை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.
இவ்வாறு ஏற்கெனவே சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஏற்
பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. (மணியடிக்கப்பெற்றது).

அடுத்து, ஸ்பீடாமீட்டர் பல வண்டிகளிலும் பொருத்தப்
பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இப்போது பல பேருந்துகளில்
இந்த ஸ்பீடா மீட்டர்களே காணப்படவில்லை. மேலும் லாரிப்
போக்குவரத்தால் பேருந்துகளுக்கு ஏற்படக்கூடிய விபத்துக்
களைத் தடுக்கின்ற முறையில் உரிய நடவடிக்கை எடுக்க
வேண்டும் என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஏற்கெனவே
மக்களுடைய தேவையைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய வகையில்....
(மணியடிக்கப்பெற்றது)

(முற்பகல் 11-50)

*திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர்
அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்
அவர்கள் இன்றையதினம் கொண்டு வந்திருக்கிற மோட்டார்
வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலை போக்குவரத்து மற்றும் பாலங்கள்
குறித்த மானிய கோரிக்கைகளை வரவேற்று என்னுடைய கருத்
துக்கள் சிலவற்றை இங்கே நான் எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.
மக்களுடைய தேவைகளைக் கருத்தில் கொண்டு, அவைகளைப்
பூர்த்தி செய்கிற வகையில் நல்ல முறையிலே சேவை செய்து
வருகிற அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், குறிப்பாக
அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம் மாவட்டம், தர்மபுரி
மாவட்டம் ஆகிய மாவட்டங்களுக்கு ஆற்றி வருகிற அந்தப்
பணிகளுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்து,
அதற்காக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய
நன்றியைநான் முதலிலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்
பட்டிருக்கிறேன்.

எப்பொழுதுமே வெய்யிலிலே இருந்தால்தான் நிழலினுடைய
அருமை தெரியும் என்று சொல்வார்கள். அதுபோல வெளி
மாநிலங்களிலே இந்தப் போக்குவரத்துறை எந்த அளவுக்குச்
செயல்படுகிறது என்பதை நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்ப்போமே
யானால், நம்முடைய மாநிலத்திலே அது எந்த அளவுக்கு சிறப்
பாக நடந்து வருகிறது என்பதை நம்மால் அறியமுடியும்.
இந்த விவாதத்திலே கலந்துக்கொண்டு தங்களுடைய கருத்துக
களை எடுத்து வைத்த திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச்
சார்ந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பொன்முத்துராமலிங்கம்
அவர்கள் ஏதோ போகிறபோக்கிலே சேற்றை அள்ளி வீசுவது
என்று சொல்வார்களே அதுபோல அவர் சொல்லிய கருத்துக்கள்
எல்லாம் இந்த அரசு மீது ஏதோ மாசை ஏற்படுத்தி விடும்
என்ற வகையில் அவர் ஈடுபட்ட முயற்சியிலே வெற்றி காணா
மல், மல்லாந்து படுத்துக் கொண்டு எச்சில் உமிழ்கிற அந்த ஒரு
காரியத்தைத்தான் அவரால் செய்யமுடிந்ததே தவிர, இந்த அரசு
மீது, இந்தத்துறையின் மீது குறிப்பிட்டுச் சொல்ல குறைபாடு
களோ, முறைகேடுகளோ, அவரால் கூட அவருடைய பேச்சிலே
இணைத்துக் கொள்ள முடியவில்லை என்பதைப் பார்க்கும்போது
இந்தத் துறை எந்த அளவுக்குச் சிறப்பாக பணியாற்றிக் கொண்டு
வருகிறது என்பதை நம்மால் புரிந்து கொள்ள முடியும் என்று
இந்த நேரத்திலே நான் தெளிவு படுத்த விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பொன்முத்துராமலிங்கம் அவர்கள் பேசுகிற
போது ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். தேசிய மயமாக்குகிற
அந்தக் கொள்கையை அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட
முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய அரசு காலதாமதம் செய்து
வருகிறது என்ற அந்தக் கருத்தைச் சொல்லி நீங்கள் ஆமை
வேகத்திலே நடைபோட்டுக் கொண்டிருக்கிறீர்கள் என்று
சொன்னார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் அவர் சொன்ன
அந்தக் கருத்துக்கு நான் மகிழ்ச்சியை தெரிவித்துக் கொள்
கிறேன். ஆமை வேகமோ குதிரை வேகமோ, இதில் வேகமாகக்
செல்கிறது என்ற அந்தக் கருத்தினை ஏற்றுக் கொண்
டிருக்கிறார்கள்..

மாண்புமிகு திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினருக்கு
நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புவது, நீங்கள் ஆண்டுக்
கொண்டிருந்த நேரத்தில் இந்த தேசிய மயமாக்குகிற பிரச்
னையில் முன்னுக்கோ போகாமல் எந்த அளவுக்குப் பின் நோக்கிச்
சென்றீர்கள் என்பதற்கு ஒரு உதாரணத்தை நான் சொல்ல
வேண்டும் என்று கருதுகிறேன். பட்டாபிராமன் அவர்கள்
தலைமையிலே அமைக்கப்பட்ட அந்தக் கமிட்டியினுடைய
ரிப்போர்ட்டிலேயிருந்து சில கருத்துக்களை மாண்புமிகு
பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுடைய அனுமதியோடு
நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்லவிரும்புகிறேன். நீங்கள் தேசிய
மயமாக்குவதற்காகச் சட்டம் கொண்டு வந்தீர்கள். அந்தச்
சட்டம் சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே தடை செய்யப்பட்டது அல்லது
வழக்குமன்றத்திலே சென்று தடை வாங்கப்பட்டது. அதை

நான் ஒத்துக் கொள்கிறேன். ஆனால் நீங்கள், தேசியமயமாக்கு
கிற கொள்கையின் மீது எடுத்த நடவடிக்கைகளை மட்டும்
நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

"..In November 1974, the Government decided to nationalise the
oads which lie on the National or State Highways to the extent of
o% of its length also to secure a monopoly of the Scheme Routes.....

என்று நீங்கள் நடவடிக்கை எடுத்தீர்கள். அதற்குப் பிறகு நீங்கள்
ஒரு அரசாங்க உத்திரவையும் அறிவித்தீர்கள், அந்த
ஜி.ஓ.எம்.எஸ்.நெ. 644, டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்ட் தேதி
20-நவம்பர் 1974. ஆனால் அந்த ஜி. ஓ.வை அறிவித்தீர்களே
தவிர அந்த ஜி. ஓ. தொடர்ச்சியாக நீங்கள் எடுத்த நடவடிக்கை
களைத்தான் நான் குற்றம் சாட்ட விரும்புகிறேன், அல்லது
குறையாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த அரசாங்க
ஆணையை வெளியிட்ட பிறகு, நீங்கள் அதற்கு ஏதாவது
நிதி ஆதாரங்களை தேடினீர்களா அல்லது பட்ஜெட்டிலே,
நிதியை ஒதுக்கினீர்களா என்று சொன்னால் எதுவும் இல்லை.
அதைத்தான் அந்தக் கமிட்டிலே சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள்.

",..This process however could not be achieved inter alia for want of
resources from the Government by way of budgetary support or credit
from the Financial Institutions. ....'

நான் உங்களைப் பார்த்துக் கேட்கிறேன். ஒரு அரசாங்க
ஆணையைப் பிறப்பித்து விட்டு அதற்கு நிதி ஆதாரம் தராமல்
எந்த வழி வகையும் காணாமல் இப்படி ஒரு அரசாங்க
உத்திரவை நீங்கள் போட்டிருக்கிறீர்கள் என்று சொன்னால்,
நீங்கள் சொல்வதைப் போல நான் கேட்கிறேன். அதாவது
அனைத்திந்திய அண்ணா தி. மு. க. ஆட்சி அரசு ஆணை
களைப் போட்டு விட்டு நிறைவேற்றத் தவறியிருக்கிறார்கள்,
தவறியிருக்கிறார்கள் என்று நீங்கள் அடிக்கடிச் சொல்வீர்களே
அதே போல இந்த விஷயத்தைக் குறிப்பிட்டு நான் உங்களுடைய
ஆட்சிக் காலத்திலே ஏற்பட்ட ஒரு தவறுதலைச் சுட்டிக்காட்டி,
இந்த மன்றத்திற்கு எடுத்துச் சொல்வது என்னுடைய கடமை
என்று கருதுகிறேன். அதை மட்டும் நீங்கள் செய்யவில்லை.
ஏற்கனவே எடுத்த முடிவிலிருந்து நான் சொன்னதைப் போல
பின்னுக்கு வந்ததற்கு மேலும் சொல்கிறார்கள்.

"....The Government therefore revised its stand in September 1975 to
limit the nationalisation to National Highways and to the Scheme
Routes...."

அதற்கு பிறகு அந்த அரசாங்கம் முடிவெடுக்கிறது,

"National Highways or State Highways....."

முன்பு நேஷனல் ஹைவேஸ் அல்லது ஸ்டேட் ஹைவேஸ் என்று
சொல்லி பிறகு நேஷனல் ஹைவேஸ்க்கு நீங்கள் குறைத்துக்
கொண்டீர்கள் அதற்கு பிறகும் சொலகிறார்கள்.

,'Then the State Transport Corporations wore asked to apply for
permits for such of Scheme Routes....."

நான் சொல்கிறேன். நேஷனல் ஹைவேஸ் என்று சொல்லி
ஸ்டேட் ஹைவேஸ் என்று சொல்லி பிறகு ஸ்கீம் ரூட்டிற்கு
வருகிற அளவிற்கு, சொல்வார்களே, கழுதைதேய்ந்து கட்டெறும்
பாயிற்று என்று கொள்கையிலே நீங்கள் மாற்றத்தைச் செய்து
கொண்டீர்கள் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் பொன்
முத்துராமலிங்கம் சொன்னதற்காக நான் சொல்லக் கடமைப்
பட்டிருக்கிறேன்.

திரு செ. ஆறுமுகம் : தலைவர் அவர்களே, எங்களுடைய
ஆட்சியிலே போக்குவரத்துத் துறையிலே முன்னுக்கு போக
வில்லை என்ற குற்றச்சாட்டை உறுப்பினர் அவர்கள் வர்லை
யாக சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்போது போக்கு
வரத்து துறையின் அமைச்சராக இருந்தவர் இப்போது ஆளும்
கட்சியிலே அமைச்சராக இருக்கிறார்கள். அவரைக் கேட்டு
விளக்கத்தைய தெரிந்து கொள்ளலாமா?

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : ஒரு ஆட்சி என்பது
மொத்தமாக முதலமைச்சரைத் தலைவராகக் கொண்டு செயல்
படுவதாகும். அதைத்தான் சொல்ல வேண்டும். கொள்கை
முடிவு என்பது முதலமைச்சரை உள்ளடக்கியது. எனவே தனிப்
பட்டவரை குற்றம் சாட்டுவது சரியாக இருக்காது.

திரு செ. செம்மலை : நம்முடைய ஆறுமுகம் அவர்களின்
கேள்விக்கு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லிவிட்டார்கள்.
எனவே நான் அடுத்த பிரச்னையைச் சொல்கிறேன். இன்னொரு
கருத்தையும் பொன்முத்து ராமலிங்கம் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டி
னார்கள். தேசிய மயக் கொள்கையில் எப்படி அதை நடை
முறைப்படுத்த வேண்டுமென்பதையும் இங்கே சொன்னார்கள்.
மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசைப் பொறுத்த
வரையில் அதில் அதிக அக்கறை கொண்டு தீவிரமாக அதே
சமயம் படிப்படியாக முயற்சி செய்து கொண்டிருப்பதை நீங்கள்
எல்லாம் நன்றாக அறிவீர்கள். நான் பதில் சொல்வதை விட
மாண்புமிகு உறுப்பினர் பொன்முத்துராமலிங்கம் அவர்கள்
கூட்டணியைச் சேர்ந்த இடது கம்யூனிஸ்ட் தலைவர்களில்
ஒருவரான திரு உமாநாத் அவர்கள் இதே மன்றத்தில் தேசிய
மயக்கொள்கை எப்படி அமல்படுத்தப்பட வேண்டுமென்று
சொன்னதை கோடிட்டுக் காட்டுவது என்னுடைய கடமையென்று
கருதுகிறேன். அன்றைக்கு இதே மன்றத்தில் அவர்கள் ஒரு

விவாதத்தில் கலந்து கொண்டு பேசுகிற போது சொன்னார்கள்.
மாண்புமிகு துணைத்தலைவர் அவர்களே, உங்கள் அனுமதி
யோடு இதை படித்துக் காட்டுகிறேன். அன்றைய விவாதத்தில்
ஆளும் கட்சியிலிருந்து நம்முடைய துணைத்தலைவர் அவர்கள்
நான் அந்தக் கேள்வியை கேட்டார்கள். மேற்கு வங்கத்தில்
உங்களுடைய நிலைமை என்ன? தேசிய மயக்கொள்கையை
வலியுறுத்துகிற நீங்கள் அந்த மாநிலத்தில் அந்த முறையை ஏன்
கொண்டு வரத்தயங்குகிறீர்கள்? அல்லது தாமதப்படுத்துகிறீர்கள்
என்று கேட்டார்கள் அதற்கு பதில் சொல்கிறபோது திரு உமா
நாத் அவர்கள் சொன்னார்கள். சர்க்காருக்கு இருக்கிற
ரிசோர்சை வைத்து, பணத்தை வைத்து எதற்கு பிரையாரிட்டி
கொடுக்கலாம் என்பதை முதலில் பார்ப்போம். ஏனென்றால்
நேஷனலைஸ் செய்வதானால் அவர்களுக்கு அதிக அளவில்
காம்பன்சேஷன் கொடுக்க வேண்டியிருக்கும். அரசு ரிசோர்சை
வைத்துக் கொண்டு நாங்கள் முடிவு செய்தது, நாங்கள் என்றால்
மேற்கு வங்க அரசு, அவர்களுடைய கட்சி, கிராமப்புற மக்கள்
நடுத்தர விவசாயிகள், விவசாயத் தொழிலாளர்கள் அதாவது
குத்தகை விவசாயிகள் போன்றவர்கள் ஏராளமாக இருக்கிறார்கள்
அவர்களுக்கு இதனால் எந்த பெனிபிட்டும் இல்லாத நிலையில்
பிரையாரிட்டியைப் பார்த்த பிறகு தான் கொடுப்போம்.
திரு. உமாநாத் அவர்கள் சொன்ன இந்த பதிலை மாண்புமிகு
உறுப்பினர் பொன்முத்துராமலிங்கம் அவர்களுக்கு நான்
பதிலாகச் சொல்கிறேன்.

(நண்பகல் 12-00)

எனவே உடனடியாக தேசனலைஸ் என்பது ஒரேநாளில்
செய்யக்கூடிய பிரச்னை அல்ல. அது ஒரு தொடர் பிரச்னையாக
இருக்கிறது. இதை ஒரு முடிவுக்குக் கொண்டு வரவேண்டும்
என்றால், தொடர்ச்சியாகத் தான் கொண்டு வரவேண்டும்.
நம்முடைய கொள்கை என்பது மோனாடலியாக இருக்கக்கூடாது.
அது உடைக்கப்படவேண்டும். அதை ஒரே நாளில் உடைத்து
விட முடியாது. படிப்படியாகத்தான் செய்யவேண்டும். அந்தக்
காரியத்தைத்தான் நாங்கள் செய்து கொண்டு இருக்கிறோம்.

இன்னொரு கருத்தையும் நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்
பொன் முத்துராமலிங்கம் அவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.
புரட்சித் தலைவர் அரசாங்கத்தில் இந்தக் கொள்கை படிப்
படியாக நிறைவேற்றப் பெறுகிறது என்று சொன்னாலும்,
புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்திலே இந்தக் கொள்கையை
ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு தான், அதிகமான பஸ்களை நாம் போக்கு
வரத்துக் கழகங்களின் மூலமாக விட்டுக்கொண்டு இருக்கிறோம்.
தனியார்களுக்கு உரிமங்களை நாங்கள் வழங்கவில்லை என்பதை
நான் இந்த மன்றத்திலே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஆனால் தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்திலே இருந்த ஒரு புள்ளி
விவரத்தை நான் சொல்ல வேண்டும் என்று கருதுகிறேன்.
பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உங்கள் அனுமதியோடு

நான் சொல்கிறேன். 1966-லே ஒன் பஸ் ஆப்பரேட்டர்களாக 304 பேர்கள் இருந்தார்கள். ஆனால் 1976-லே இந்தக் கணக்கு 907 ஆக உயர்ந்தது. அப்படி என்றால், எவ்வளவு பேருக்கு களுக்கு உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டு இருக்கின்றன என்பதை நீங்கள் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும் என்பதற்காக நான் இந்த புள்ளி விவரத்தைச் சொல்கிறேன்.

அதேபோல் இரண்டு பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் எண்ணிக்கை 179 ஆக இருந்தது. அந்த எண்ணிக்கை 433 ஆக உயர்ந்தது. அதேபோல் 3 பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் எண்ணிக்கை 130 லே இருந்தது 234 என்ற எண்ணிக்கைக்கு போயிருக்கிறது. அப்படி என்றால், தனியார்களுக்கு உரிமங்கள் கொடுப்பதில் தேசியமயக் கொள்கை என்று சொல்லிக்கொண்டு, கம்பெனி கோர்ட்டிலே தடையாணை இருக்கிற அந்தக் காரணத்தைச் சாக்காக வைத்துக் கொண்டு, தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்திலே தனியார்களுக்கு உரிமங்கள் வழங்குவதிலே அந்த அளவிற்கு [illegible] ஆர்வத்தைக் காட்டினார்கள். அக்கறை காட்டினார்கள் என்பதைத்தான் இந்தப் புள்ளி விவரங்கள் நமக்கு எடுத்துக் காட்டிக் கொண்டு இருக்கின்றன. இந்த ஆட்சியிலே தனியார்களுக்கு கொடுத்த உரிமங்களுடைய புள்ளிவிவரங்கள் என்னிடம் இல்லை. தயவு செய்து நீங்கள் அதை ஒப்பிட்டுப் பாருங்கள். நான் உறுதியாகச் சொல்கிறேன். அந்த ரேஷியோவிற்கும், எங்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே தனியார்களுக்குக் கொடுத்த [illegible] உரிமங்களையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், நிச்சயமாகக் குறைவாகத்தான் இருக்கும்.

அதேபோல தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்திலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் விட்ட பஸ்களின் எண்ணிக்கைக்கும், எங்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே விட்ட பஸ்களின் எண்ணிக்கைக்கும் ஒப்பிட்டு பாருங்கள். நிச்சயமாக நாங்கள்தான் அதிகமான பஸ்களை விட்டிருக்கிறோம். இப்படித் தான் தேசியமயக் கொள்கை இருக்கவேண்டுமே தவிர, ஒரே நாளில் ஒட்டுமொத்தமாக எடுத்துவிட முடியாது. நம்முடைய முன்னாள் உறுப்பினர் கம்ராஜ் அவர்கள் தெரிவித்த கருத்துக்காகத் தான் நான் இதைச் சொன்னேன்.

திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் செம்மலை அவர்கள் தி.மு.க. காலத்தில் தேசிய மயக்கொள்கை சரிவர செயல்படுத்தப்படவில்லை என்று குற்றம் சாட்டினார்கள். ஆனால் அந்த வழக்கு உச்சநீதி மன்றத்திலே 31-10-83 அன்று தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்ட பின்னர், இதுவரையும் முழுமையான அளவில் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்பதையும், [illegible] தாழ்த்துகிறார்கள் என்பதையும், அரசு இதுவரை ஒழுங்கான விளக்கம் சொல்லவில்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவர் அவர்களே, இது வரை அரசாங்கம் ஒழுங்கான விளக்கம் கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். ஏற்கனவே இதே அவையிலே ஒரு முறை இதைப்பற்றி பேசப்பட்டு இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு அதற்கு முன்னாலே பேசுகின்ற வாய்ப்பு இல்லை என்று சொன்னாலும், இன்றைக்கு முழுமையான விளக்கம் தரப் படும், அவர்களுக்கும் நிச்சயமாக கேட்கின்ற வாய்ப்பு இருக் கிறது.

திரு. செ. செம்மலை: இன்னொரு கருத்தையும் இங்கே வலியுறுத்திச் சொன்னார்கள். நம்முடைய உறுப்பினர் ஹேமச் சந்திரன் அவர்கள், கட்டணத்தை பொறுத்தவரையில் உயர்த்தி விட்டார்கள் என்று சொன்னார்கள். இப்படி உயர்த்துகிற சமயத்தில் அதற்கானக் காரணங்களை, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பத்திரிகையிலே அதற்கான விளக்கங்களைத் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் படித்து இருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். இதிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ஒன்றைப் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், நம்முடைய மாநிலத்தில் தான் கட்டண உயர்வு குறைவாக இருக்கிறது, அல்லது சம அளவிற்கு இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். எனவே இந்தக் கட்டண உயர்வைக் கூட மக்களுக்கு எந்த வகையிலும் பாதிப்பு இல்லாத வகையில், மிக எச்சரிக்கையோடுதான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்து கொள்கிறேன்.

அதேபோல் மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் தொழிலாளர்களுக்கு இன்னொரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு பல இடையூறுகள் இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். நான் ஒன்றை மட்டும் உறுதியாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். புரட்சித் தலைவருடைய அரசாங்கம்தான், அதுவும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தலைமையிலே இயங்கிக் கொண்டு இருக்கக்கூடிய இந்தத் துறை, தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமான சலுகைகளை, பாது காப்புகளைக் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. எந்தப் பிரச்னையாக இருந்தாலும், அவர்கள் சார்ந்திருக்கிற இயக்கத்தினுடைய தொழிலாளர் தலைவர்களைக் கூப்பிட்டு பேசி, அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்கிற வகையிலே தான் அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்புச் செய்கிறார்களே தவிர. யாரையும் புறக்கணிக்கவில்லை, புறக் கணிக்கவும் மாட்டார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே உறுதியாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்கிறோம் என்று சொல்வது சரியல்ல. அவர்கள் எங்களோடு பேசுகிறார். கருத்துக்களைக் கேட்கிறார். ஆனால் அந்த விஷயங்களை தாங்கள் ஏற்றுக் கொண்டது என்று சொல்வது சரியல்ல.

திரு. செ. செம்மலை : [1985 ஜுன் 6

உங்களுடைய கருத்துக்களை கேட்டு, முடிவு எடுக்கிறோமோ,
அதையாவது நீங்கள் பாராட்டவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்
கொள்கிறேன். இந்த நேரத்திலே நான் மரியாதைக்குரிய போக்கு
வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய மேலான கவனத்திற்கு
ஒரு விஷயத்தைக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். பத்திரிகை
யாளர்கள் சில கோரிக்கைகளை அவர்கள் முன்னால் வைத்து
இருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே இதே அவையில் அவர்களுக்கு இந்த
இலவச பஸ் பாஸ் வழங்குகிற விஷயத்தில் பல்லவன் போக்கு
வரத்துக் கழகத்திலும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக்
கழகத்திலும் அவர்களுக்கு கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இதைத்
தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் நீட்டித் தர
வேண்டும் என்ற அந்த கோரிக்கையை அவர்கள் வைத்தார்கள்.
மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் இதே மன்றத்தில் அதைப் பரிசீலிப்ப
தாகவும், கொடுப்பதாகவும் கூறியிருப்பதாக எனக்கு ஞாபகம்
இருக்கிறது. எனவே அந்த நியாயமான கோரிக்கையை ஏற்று
தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் அந்த இலவச
பஸ் பாஸ் வசதியை நீட்டித்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

அவர்கள் இந்தப் பணிகளில் ஈடுபடுகிறபோது எவ்வளவோ
ஆலோசனைகளை நல்ல கருத்துக்களை நம்முடைய போக்கு
வரத்துக் கழகம் நல்ல முறையில் செயல்பட வேண்டும் என்ப
தற்காகச் சொல்லிவருகிறார்கள் இங்கே சென்னையிலிருந்து
மற்ற தலைமை நிலையங்களுக்கோ, அல்லது கிளை நிலையங்
களுக்கோ செல்கிற நேரத்தில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்
கழகத்தின் மூலம் அவர்கள் பயணம் செய்யவேண்டும் என்ற ஒரு
விருப்பத்தை அவர்கள் வைத்து இருக்கிறார்கள். இப்போது
மத்திய அரசு கூட நிருபர்களுக்கு இலவச பாஸ் வசதி அடிப்
படையில் ரயில்வேயில் 50 சதவீதம் சலுகையாக அவர்களுக்குக்
கொடுத்து இருக்கிறார்கள். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்
கழகம் முழுமையாக சலுகை தரவேண்டும் என்று கேட்கவில்லை
ஒரு 50 சதவீத கட்டணச்சலுகை கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்
அதைப் பரிசீலிக்கவேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

சாலைப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் இரண்டொரு
கருத்துக்களை நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.
ஏற்கனவே யூனியனில் ஒப்படைக்கப்பட்ட ரோடுகள் பஞ்
ருட்டாக மாற்றப்பட்டபோது ஆர். ஆர். ல் தார் ரோடாக
மாற்றப்பட்டது. யூனியன் ரோடுகளில் பல் விடப்படுகிற
காரணத்தால் ஆர். ஆர். ல் எடுத்து தார் போட்டார்கள். ஆனால்
தார் போட்ட பிறகு அந்த ஆர். ஆர். ம் கைவிட்டுவிட்ட நிலையில்
அந்த ரோட்டை யூனியனுக்குத் திருப்பி ஒப்படைக்கவில்லை.
நெடுஞ்சாலைகளும் எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. இப்படி பல்லாயிரக்
கணக்கான கிலோ மீட்டர் நீளம் உள்ள சாலைகள் இப்படி எந்த

1985 ஜுன் 6] [திரு.செ. செம்மலை]

துறைக்கும் சேராமல் பராமரிக்காமல் இருக்கிறது. எனவே
மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கருத்தில் கொண்டு இவைகளை
ஹைவேஸ் துறைக்கு ஒப்படைத்தாலும் சரி, யூனியனிடம்
ஒப்படைத்தாலும் சரி அதைப் பராமரிக்கின்ற அந்தக் காரியத்தை
உடனடியாகச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.
குறிப்பாக ரோடுகள் பல போட்டாலும் மெயின்டெனன்ஸ் செய்வ
தற்கு நிதி பற்றாகுறை இருப்பதாக அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள்.
எனவே ரோடுகளைப் பராமரிப்பதற்கு அதிகமான நிதி ஒதுக்கித்
தரவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.
அதற்கு ஒரு ஆலோசனையை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.
இந்த அரசைப் பொறுத்தவரை சேல்ஸ் டாக்ஸ்க்கு அடுத்த
படியாக இந்த மோட்டார் வாகன வரியின் மூலம் நமக்கு
அதிகமான வரி கிடைக்கிறது. எனவே அந்த மோட்டார் வாகன
வரியின் மூலமாக கிடைக்கிற நிதியிலிருந்து குறிப்பிட்ட ஒரு
சதவீதத்தை அதாவது 25 சதவீதத்தையாவது இந்த ரோடு
பராமரிப்பதற்கு ஒதுக்கினால் நிச்சயமாக இந்த ரோடுகளை
நல்லமுறையில் பராமரிக்கலாம் என்பதை நான இந்த நேரத்தில்
எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்தப் பாலங்களைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கனவே
என்னுடைய தொகுதியில் 2 பாலங்கள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன,
அதற்காகவும் இந்த ஆண்டு 2 பாலங்களைக் கட்ட நடவடிக்கை
எடுக்கப்பட்டு அறிவிப்பு கொடுக்கப்பட்டு இருப்பதற்கும்
என்னுடைய நன்றியை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்
கிறேன். அதேபோல் என்னுடைய தொகுதியில் தொலசம்பட்டியி
லிருந்து மெய்ச்சேரி சாலையை இணைக்கும் சாலையில் ஒரு
பாலம் நீண்ட நாட்களாக பழுதடைந்து போக்குவரத்துக்கு
இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. எனவே பழுதுபட்ட அந்தப் பாலத்தை
புதுப்பித்து தர வேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

அதோடு இப்போது 30 கிலோ மீட்டர் வரை நகர பேருந்துகள்
இயங்குகின்றன. அந்த வகையில் பொது மக்களுக்கு நல்ல
பயன் கிடைக்கிறது. பொது மக்களுக்கு அதை 35 கிலோ
மீட்டர் தூரத்திற்கு நீட்டித் தந்தால் இன்னும் கொஞ்சம்
வசதியாக இருக்கும், கட்டணமும் குறைவாக இருக்கும். இது
கிராம மக்களுக்கு நல்ல வசதியைக் கொடுக்கும். இப்போது 30
கிலோ மீட்டர் வரை தான் நகரப் பேருந்துகளை இயக்கமுடியும்
என்று உள்ள நிலைமையை மாற்றி 35 கிலோ மீட்டர் வரை அந்த
தூரத்தை நீட்டிக் கொடுப்பீர்களானால் கிராம மக்கள் நன்றி
யுடையவர்களாக இருப்பார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில்
எடுத்துச் சொல்லி இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேச
வாய்ப்பு அளித்த மாண்புமிகு துணைத்தலைவருக்கு நன்றி
தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

(பிற்பகல் 12-10)

* திரு.எ. எஸ்.ஏ. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்
தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு
வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு முதலில் நன்றி தெரிவித்துக் கொண்டு

என்னுடையஉரையை ஆரம்பிக்கிறேன். மாண்புமிகு நண்பர் சேலம்
ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசும்போது, 1977 வரை சாலைகள் போடா
தவர்கள் இப்போது குறை சொல்கிறார்கள் என்று சொன்னார்.
பெருந்தலைவர் காமராஜர் அவர்கள் இருந்தபோது போடப்பட்ட
சாலைகளிலே தான் இப்போது வண்டிகள் எல்லாமே செல்கின்றன
என்பதை முதலிலே ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன். அந்த
ரோடுகள் சரியாகச் செப்பனிடப்படாமல் இருக்கின்றன என்பதை
மாண்புமிகு உறுப்பினர் நண்பர் செம்மலை அவர்கள் கூறிய
தற்காக அவரைப் பாராட்டுகிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

பஸ் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல நஷ்டத்திலே ஓடு
கின்றன. சில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுடைய
முதலீட்டுக்குத் தகுந்த லாபத்தை காட்டாமல் சுருக்கமான
லாபத்தைக் காட்டிக் கொண்டிருக்கிறது. இதெல்லாம் நிர்வாகச்
சீர்கேடுகள் என்று கருதுகிறேன். ஏனென்றால், தனியார் துறை
பஸ் ஓனர்கள் 5 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் கூட ஓரளவுக்கு
முன்னேறிக் கொண்டிருப்பதை நாம் காண்கிறோம். அப்படி
இருக்கும்போது நூற்றுக்கணக்கான பஸ்கள், ஆயிரக்கணக்கான
பஸ்களை வைத்து இருக்கும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகமானது
நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்றால் அதை நாம் ஏற்றுக்கொள்ள
முடியவில்லை. எனவே, நிர்வாகச் சீர்கேடுகள் இருந்தால், அதை
மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சீர் திருத்தம் செய்வார்கள்
என்று நம்புகிறேன்.

அதைப் போல, பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதிலே எங்களுக்கு
கருத்து மாறுபாடு இடையாது. தேசியமயமாக்குகின்றவரை,
தனியார் பஸ்களையும் ஆதரிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன். ஏனென்றால் அவர்களும் நம் நாட்டுப் பிரஜைகள்
நாட்டு மக்களிலே ஒருவர். தனியார் பஸ்களுக்கு முன்பாக,
அரசுப் பேருந்துகளை 5, 10 நிமிஷத்திற்கு முன்பாகவும், 5, 10
நிமிஷத்திற்கு பின்பாகவும் விட்டு, அவர்களுடைய நிலைமை
மிகவும் சிரமத்திற்குள்ளாகியிருப்பதை நாங்கள் காண்கிறோம்.
எங்களுக்குத் தகவல்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. அதைப்
போல, மத்திய அரசு டீசலுக்கு வரியை உயர்த்தியிருக்கிறது.
மாநில அரசானது இருக்கைகளுக்கு வரியை விதித்திருக்கிறது.
மாதத்திற்கு முன்பு டயர் விலை 6500 ரூபாயாக இருந்தது. 3,4
இப்போது 8000 ரூபாய் என்று சொல்கிறார்கள். அதனால்,
கண்டிப்பாக பஸ் கட்டணம் உயருகின்ற சூழ்நிலை இருக்கின்றது.
அதைத் தவிர்ப்பதற்கு, முன்பே நான் சட்டமன்றத்தில் சொல்லி
யதைப்போல, இருக்கைகளுக்கான வரியை மாநில அரசாங்கம்
ரத்துச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல வழித் தடங்களிலே பஸ்கள் ஓடாமல் இருக்கின்றன.
காரணம், சாலைகள் சரியாகச் செப்பனிடப்பட்டு, பராமரிக்கப்
படவில்லை. சென்ற மாதம் கூட எங்கள் தொகுதியில் [illegible]
கிராமத்தில் பஸ் மறியல் செய்வதற்கு [illegible]
மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் [illegible]
[illegible]

டி. எஸ். பியையும் தலத்துக்கு அனுப்பி, 15 நாள் தவணை கேட்டு
அந்த பஸ் மறியலை நிறுத்தியிருக்கிறார்கள். ஆனால் 15 நாள்
தவணையிலே செய்ய முடியுமா என்று தெரியவில்லை. சாலைகள்
பழுது பார்க்கப்படாமல் பஸ்கள் ஓட முடியாத சூழ்நிலையில்
உள்ளன. சாலைகள் பழுது பார்க்கிற வேலை ஒருவரிடமும்,
பஸ் விடுகின்ற வேலை ஒருவரிடமும் இருப்பதால் பல சிரமங்கள்
இந்த நாட்டு மக்களுக்கு ஏற்படுகின்றன. சாலைகள் செப்பனிடப்
பட்டால்தான், பஸ்கள் ஓடமுடியும் என்ற சூழ்நிலை இருக்கும்
போது, அந்தப் பகுதிகளிலே பஸ்கள் ஓடுவதற்கு அங்கே உள்ள
டி.இ. அனுமதி கொடுக்கிறார்கள். அனுமதி கொடுக்கும்போது
சாலைகள் சரியாக இருப்பதாக ரிக்கார்டு செய்கிறார்கள்.
சாலைகள் சரியாக இருக்கிறதா என்று சரி பார்த்து, பிறகு
கொடுக்கவேண்டும். சாலைகளை ரிப்பேர் செய்யவேண்டும்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில், சாலைகள்
பல சரியாகச் செப்பனிடப்படாமல் இருக்கின்றன. அதை நாங்கள்
அங்குள்ள டி.இ. அவர்களுக்கு மனு கொடுத்து, நேரிலே சென்று
பார்த்துச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறோம். அவர் சொல்கிறார்—
சென்ற வருடம் வந்த சாங்ஷன் கூட இந்த வருடம் வரவில்லை
என்கிறார்— அப்படி இருக்கும்போது எப்படி செப்பனிடப்
போகிறார்கள் என்று தெரியவில்லை.

சிவகாசி—எரிச்சநத்தம் ரோட்டிலே உள்ள ரோடுகளில்
பாலங்கள் கட்டப்படவில்லை. அதிலே மிகவும் முக்கியமான
ஒன்று, அர்ச்சனா நதியிலே கட்டப்பட வேண்டிய பாலமாகும்.
சில ஆண்டுகளுக்கு முன்பு நூற்றுக்கணக்கான குழந்தைகள்,
தீப்பெட்டி ஆபீஸிலே வேலை செய்பவர்கள், தண்ணீரிலே அடித்து
செல்லப்பட்டு இறந்தது எல்லாருக்கும் தெரியும், அந்த நேரம்
அங்கு வந்த முதல்வர் அவர்கள் அங்கு பாலத்தைக் கட்ட
உடனடியாக ஏற்பாடு செய்தார். ஆனால், அந்தப் பாலம்,
அர்ச்சுனா நதியில் கட்டப்படாமல், கிளை ஓடையிலே கட்டப்
பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அர்ச்சுனா
நதியிலே கட்டப்பட்டிருந்தால், நல்ல முறையில் போக்குவரத்து
இருந்து இருக்கும். இப்போது அந்தப் பகுதியில் போக்குவரத்தே
இல்லாமல் இருக்கிறது. அர்ச்சுனா நதியில் பாலம் கட்டப்படாமல்
கிளைப் பாலம் கட்டப்பட்டிருப்பதால் சிவகாசி—எரிச்சநத்தம்
பாதையில் செல்லக்கூடிய பஸ்கள், தனியார் பஸ்களானாலும்,
அரசாங்க பஸ்களானாலும் செல்லாமல் இருக்கின்றன.

ஆதலால் தான் அடிக்கடி பஸ் மறியலும் உண்ணாவிரதம்
போன்றவையும் நடைபெறுகின்றன என்பதை அறிவீர்கள்.
இதையெல்லாம் தவிர்க்கக்கூடிய முறையிலே உடனடியாக நட
வடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொ
கிறேன்.

அதைப்போலவே கன்னிசேரி-சங்கரலிங்கபுரம் சாலை மத்திய
சேனை சாலை தார் போடவேண்டும். சிவகாசி-விருதுநகர் தார்
சாலைப்பணியும் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும். ஒரு கோடி ரூபாயில்

போடப்பட்ட அந்த சாலையைப் பொறுத்தவரையிலே விருது
நகர்த் தொகுதியிலே அது போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால்
சிவகாசித் தொகுதியிலே அது போடப்படவில்லை. என்ன
காரணம் என்று டி.இ.யைக் கேட்டால் பணம் சாங்ஷன் இல்லை
என்று சொல்கிறார்கள். ஆ வே அதையும் விரைவாகச் செய்து
முடிக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

அதைப்போலவே ஆவுடையாபுரத்திலிருந்து செல்லக்கூடிய
கோட்டூர் சாலை, தார் போடப்பட வேண்டும். மேலமடையிலி
ருந்து செல்லக்கூடிய சாலல பாலவநத்தம் ரோடு செப்பனிடப்
வேண்டும். அதைப்போலவே விருதுநகரிலிருந்து அழகாபுரி செல்லக்
கூடிய சாலை செப்பனிடப்பட வேண்டும். அதைப்போல வ
ஹைவேஸ் 7— பட்டம் புதூர் வழி மேலமடையிலிருந்து பாவ
நத்தம் ரோடு, ஆமத்தூர் முதல் வெள்ளூர் சாலை, மத்திய
சேனையிலிருந்து வெள்ளூர் சாலை இவைகளையெல்லாம்
உடனடியாகச் செப்பனிடப்படவேண்டும். நெடுஞ்சாலைகளை
செப்பனிட்டால்தான் என்.ஆர்.இ.பி. திட்டம் மூலமாக சாலை
கள் போடும் பணி நடப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அந்தப்
பணிகளை நிறைவேற்ற முடியும். நெடுஞ்சாலைகள் நல்ல
முறையிலே இருந்தால்தான் கிராமச் சாலைகளையும் சரியாகச்
செப்பனிட முடியும். நெடுஞ்சாலைப் பணி ஏன் நடைபெற
வில்லை என்று நான் கேள்வி கேட்டபோது நேற்றைய தினம்கூட
சரியான பதில் எனக்குக் கிடைக்கவில்லை. நெடுஞ்சாலை சரியாக
இருந்தால் தான் பஸ்கள் செல்லமுடியும். மக்களுக்கு போக்கு
வரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க முடியும். கன்னிசேரி
பகுதியிலே ஒரு பாலம் அமைக்கப்பட வேண்டும். அது இல்லாத
காரணத்தினால் அங்கிருந்து வரவேண்டியவர்கள் சிவகாசியைச்
சுற்றி வர வேண்டியிருக்கிறது. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு அந்தப்
பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டவேண்டும். விருதுநகர் மாவட்டத்
தின் தலைநகராக இருக்கிறது என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு
இதைச் செய்யவேண்டும்.

விருதுநகரிலே ஒரு இரயில்வே மேம்பாலம் இல்லை
என்பதை நான் இங்கே பலமுறை சொல்லியிருக்கிறேன்.
அங்கே மாவட்டத் தலைமை மருத்துவமனை இருக்கிறது.
இரயில்வே லெவல் கிராஸிங்கிற்குக் கிழக்கே அது இருக்கிறது.
ஆகவே அந்த மேம்பாலத்தை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டு
மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து பாம்பன் பால வேலையை முடிக்க உடனடியாக
நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். ஆண்டுக் கணக்கிலே அந்த வேலை
செய்யப்படாமல் இருப்பதால் திட்ட மதிப்பீடு ஆண்டுக்காண்டு
உயர்ந்துகொண்டே போகிறது. இந்த ஐந்தாண்டு திட்டத்திலே
யாவது அதை முடிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றவும்
இந்த அரசு எந்தவிதமான முயற்சியும் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை.
இந்தியாவின் முன்னேற்றத்திற்கு மிக அத்தியாவசியமாக இருக்கிற

இந்தத் திட்டத்தினை நிறைவேற்ற மத்திய அரசை இந்த அரசு
வற்புறுத்தவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னும்
பலபல திட்டங்கள் இருந்தாலும்கூட பொதுவாக சாலைகள்
சரியாக இருந்தால்தான் பஸ் போக்குவரத்து சரியாக இருக்கும்
என்பதைச் சொல்லி, அதனால்தான் பல வழித்தடங்களுக்கு அரசு
பஸ்களை விடமுடியாமல் இருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டி
அந்தச் சாலைப்பணிகளை உடனடியாக நிறைவேற்றவேண்டு
மென்று கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்பளித்ததற்காக நன்றியைக் கூறி
முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

* திரு ஆர். கோவிந்தசாமி: மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே,
எனக்கு பஸ் போக்குவரத்து பற்றிய மானியக் கோரிக்கைகள்மீது
பேசச் சந்தர்ப்பம் அளித்ததற்காக நன்றியைக் கூறிக்கொள்கிறேன்.
இங்கே 1976 ஆம் ஆண்டுக்கு முன்னாலே என்ன நிலைமை
இருந்தது என்பதைச் சிந்திக்கவேண்டும். பொன்மனச்செம்மல்,
புரட்சித்தலைவர் அவர்களின் ஆட்சிக்கு முன்னால் ஓடிய
பேருந்துகளைப் பார்க்கிறபோது சிகப்பு பெயிண்டை அடித்து
ரோட்டிலே ஹாரன் அடிக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லாதபோது
அந்த பஸ்ஸைப் பார்த்தாலே டேஞ்சர் பஸ் என்று மக்கள் பயந்து
ஏறாமலேயே ஓடிவிடக்கூடிய நிலைமைகளை நாம் முன்னாலே
யிருந்த ஆட்சியில் பார்த்தோம். இப்போது புரட்சித்தலைவர்
ஆட்சியிலே குளு குளு எ.சி. பஸ்கள் ஓடுகின்றன. திருச்சியிலிருந்து
திருவேங்கடம் வரையிலே செல்வதற்கு குளுகுளு ஏ.சி. பஸ்களைப்
பார்க்கிறோம். இன்றைக்குத் தமிழகத்திலே 13, 14 போக்கு
வரத்துக் கழகங்களைப் பார்க்கிறபோது இந்தியாவிலேயே மிகச்
சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகமாக இருக்கிறது என்று சொல்லக்
கூடிய அளவில் இருக்கிறது என்று சொன்னால் பொன்மனச்
செம்மல் ஆட்சியில் தான் அந்த நிலைமை இருக்கிறது என்பதைச்
சொல்லியாக வேண்டும்.

(பிற்பகல் 12-20)

அதுமட்டுமல்ல, மற்ற மாநிலங்களில் பார்க்கின்றபொழுது
நமக்குப் பக்கத்தில் உள்ள ஆந்திரமானாலும் சரி அல்லது கர்
நாடகமானாலும் சரி அல்லது கேரளமானாலும் சரி அங்கே பஸ்
களைத் தேசிய மயமாக்குகின்ற கொள்கையைக் கொண்டு
வந்தார்கள். ஆனால் ஆந்திரத்திலே அந்தக் கொள்கை எடுபடாத
அளவிற்கு இன்றைக்குச் சுற்றுப்புறக் கிராமங்களுக்கு ஓடுகின்ற
பஸ்களையும், மெயின் ரோட்டிலே ஓடுகின்ற பஸ்களையும்கூட
தனியாரிடத்தில் ஒப்படைக்கின்ற சூழ்நிலைக்கு உள்ளாகியிருக்
கிறார்கள். ஆனால் இங்கே தமிழ்நாட்டிலே முப்பது கிலோ
மீட்டர் தூரம் வரையில் உள்ள ஏழை எளியவர்களுக்கு அவர்கள்
சிரமம் இல்லாமல் தங்கள் நிலத்திலே விளையக்கூடிய விளை
பொருட்களை அன்றாடம் மார்க்கெட்டிற்குக் கொண்டு
வருவதற்கு வசதியாக டவுன் பஸ்களை இந்த அரசாங்கம்தான்
விட்டிருக்கிறது. அதற்காக பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்
கிறோம்.

[திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி] [1985 ஜூன் 6

இன்றைக்கு இங்கே 120 பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு செல்
வதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் மேற்கு வங்காளத்தைப் பார்க்
கின்றபொழுது. அங்கே 120 பேர்களை ஏற்றுகிறார்கள்;
சைடிலே வலையைப் போட்டு விடுகிறார்கள். மேற்கு வங்கத்
திற்குச் சென்றவர்களுக்குத் தெரியும். அந்த வலைகளில் தொங்கிக்
கொண்டு போகிறார்கள். பின்னாலேயும், சைடிலேயும், டாப்பி
லேயும் ஏறிக்கொண்டு செல்கின்ற நிலைமைகள் அங்கே இருக்
கின்றன. இங்கே தேசியமயக் கொள்கையை வலியுறுத்தப் பேசு
கிறார்கள், ஆனால் அங்கே 30 சதவீதம்தான் தேசியமயமாக்கப்
பட்டிருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்லாமல். இங்கே உள்ள போக்குவரத்துக் கழகத்
தின் சார்பிலே-சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த
வரையிலே, பொறியியல் கல்லூரி ஆரம்பிக்கப்பட்டு ஸ்பிரிங்
பிளேட்டுகளைத் தயார் செய்து மற்றவர்களுக்கும் அனுப்புகின்ற
சூழ்நிலை தமிழகத்திலே இருக்கிறது என்பதை ஞாபகப்படுத்த
விரும்புகிறேன்.

மேலும் ரீட்ரேடிங் டயர்களையும் தயாரிக்கிறார்கள்.

முன்பெல்லாம் பஸ் தொழிலில் சம்பந்தப்பட்ட டிரைவர்
களும், கண்டக்டர்களும் எப்படியிருப்பார்கள் என்றால், அவர்
களுடைய நிலையே வேறு நிலையில் இருக்கும். எங்கேயோ
தவறான பாதையில் அவர்கள் செல்பவர்கள் என்பது போல
முன்பு கணக்கிடப்படுவார்கள். ஆனால் இன்றைய கணக்கு
எப்படி இருக்கிறது என்றால், இன்னிசை பாடவும், இந்தியாவிலே
உள்ள எல்லா விளையாட்டுக்களிலேயும் பங்கு கொள்கின்ற
அளவிற்கும் உயர்ந்திருப்பவர்களாகத் தமிழ்நாட்டிலுள்ள போக்கு
வரத்துக் கழகத்தில் சம்பந்தப்பட்டவர்கள் இருக்கிறார்கள் என்
பதைப் பார்க்கின்ற பொழுது அது பாராட்டக்கூடிய ஒன்றாகும்
என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தேசிய மயமாக்கப்படுகின்ற கொள்கை இந்த நாட்டிற்கு
அவசியம்தான். நான் இப்பொழுது பப்ளிக் அண்டர்டேக்கிங்
கமிட்டியிலே இருக்கிறேன். தேசிய மயமாக்கப்பட்டதிலே
எத்தனை கம்பெனிகள் இன்றைக்கு இலாபத்தில் இயங்குகின்றன
என்பதைப்பற்றி நாம் சற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.
தேசிய மயமாக்க வேண்டாம் என்று சொல்பவன் அல்ல நான்.
இந்தியாவிலே எத்தனை பெரிய பெரிய முதலாளிகளின் கம்பெனி
கள் இருக்கின்றனவோ அத்தனை கம்பெனிகளையும் தேசிய
மயமாக்க வேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய கொள்கை.
ஆனால் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட நிறுவனங்களின் அடிப்படையைப்
பார்க்கின்ற பொழுது இங்கே நூற்றுக்கும் மேற்பட்ட கம்பெனி
கள் டெஃபிசிட்டில்தான் ஓடுகின்றன. தேயிலைத் தோட்டம்
பற்றிய சில கம்பெனிகளைத் தவிர மற்ற அத்தனையும்
டெஃபிசிட்டில்தான் ஓடுகின்றன. அதற்காக அந்தக் கொள்கையை
நான் வெறுக்கவில்லை. நிதான அடிப்படையில் செய்யலாம்
என்பது அரசின் கருத்தாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

1985 ஜூன் 6] [திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி]

அது மட்டுமல்லாமல், என்னுடைய பகுதியிலே, வடாற்காடு
மாவட்டத்தின் தலைநகரமாக இருக்கின்ற வேலூருக்கும் குடி
யேற்றத்திற்கும் இடையில் உள்ள பாலாற்றுப் பாலம் வெள்ளைக்
காரன் காலத்தில் கட்டப்பட்ட சிறு பாலமாக இருக்கிறது.
அதை மேம்பாலமாகக் கட்ட வேண்டுமென்று மாண்புமிகு
அமைச்சரவர்களிடத்திலே ஒரு மனுவைக் கூடக்கொடுத்திருக்
கிறேன். அதையும் இந்த ஆண்டிலேயே சேர்த்துக்கொள்ள
வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குடியேற்றத்திலே உள்ள பஸ் நிலையம் இருக்கிறதே அது
என்றைக்கு உலகம் பிறந்ததோ அன்றைக்குப் பிறந்ததைப்
போல் இருக்கிறது. இன்று வரையில் மாற்றம் இல்லை. தயவு
செய்து இதையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

இன்றைக்குத் தமிழகத்திலே கிட்டத்தட்ட 4,400 தனியார்
பஸ்கள் ஓடுகின்றன. எனக்கு முன்னால் பேசிய மாண்புமிகு
உறுப்பினர் சொன்னதைப்போல 1,800 பஸ் ஓனர்ஸ் இருக்
கிறார்கள். அதை நம்பிப் பிழைக்கும் குடும்பங்கள் இரண்டு
இலட்சம் இருக்கின்றன.

தனியார் கம்பெனிகளிலே 2 இலட்சம் குடும்பங்கள் இருக்
கிறார்கள். நாம் தேசியமயமாக்கிவிட்டால், அவர்களுக்கு அரசு
வேலை கொடுத்தாக வேண்டும். ஆகவே, அதனை அடிப்படை
யாக நிறுத்தி, மெதுவாக, மெத்தனமாக, தமிழக அரசு தேசிய
மயக் கொள்கையை ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டும்; அவர்களை
வாழ விட வேண்டுமென்று உங்கள் சார்பிலே கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

அடுத்தாற்போல் தமிழகத்திலே டாக்சை அதிகமாகத் திட்டி
விட்டார்கள். குறிப்பாக, கர்நாடகத்திலே சீட் ஒன்றுக்கு, கால்
ஆண்டுக்கு டாக்ஸ் ரூ. 208.90; கேரளாவிலே ரூ. 112.50;
ஆந்திராவிலே ரூ. 230; தமிழகத்திலே ரூ. 260. தமிழகத்திலே
டாக்ஸ் என்று ரூ. 225 போட்டுவிட்டு மறைமுகமாக சர்சார்ஜ்
என்று ரூ. 35 போடுகிறார்கள். அதைச் சேர்க்கும்போது, இங்கே
ஒரு சீட்டுக்கு ரூ.260 — 1/4 ஆண்டுக்கு ஆகிறது என்பதை
இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு சொல்லிக்கொள்கிறேன்.
அதை அரசுப் பரிசீலனை செய்து, 1 பஸ், 2 பஸ் ஆப்பரேட்டர்
களது வரியைக் குறைத்துத் தரவேண்டுமென்று பணிவன்போடு
கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, இன்றைக்கு கர்நாடகத்திலே 1 கிலோ
மீட்டருக்கு 9 பைசா தருகிறார்கள்; ஆந்திராவிலே 8.6 பைசா
தருகிறார்கள்; கேரளாவிலே 9 பைசா தருகிறார்கள்.
தமிழகத்திலே 7.5 பைசாதான் தருகிறார்கள். அந்த நிலையை
மாற்ற வேண்டும்.

இன்றைக்கு பஸ்ஸினுடைய உதிரி பாகங்களுடைய விலை
ஏறி விட்டது. 1971-லே டயர் சுமார் ரூ.1,000க்கு விற்றது.
இன்றைக்கு சுமார் ரூ. 4,000-க்கு விற்கிறது. ஸ்பிரிங் லீப்
ரூ.190-க்கு விற்றது. இப்பொழுது பிரண்ட் லீப் ரூ.250-க்கும்
பேக் லீப் ரூ.300-க்கும் விற்கப்படுகிறது. டீசலை எடுத்துக்
கொண்டால், ஒரு லிட்டர் 89 பைசாவாக இருந்த டீசல், 15
முறை ஏற்றப்பட்டு, இன்றைக்கு ரூ. 3.57 பைசாவாக உயர்ந்
திருக்கிறது. அதே போல் மற்ற உதிரி பாகங்களை எடுத்துக்
கொண்டால் பன்மடங்கு உயர்ந்திருக்கின்றன. அதே போல்
சேசிசை எடுத்துக் கொண்டால் ரூ. 1.2 இலட்சம் இருந்த
சேசிஸ் இன்றைக்கு ரூ. 1.83 இலட்சத்தை எட்டிப் பிடித்திருக்
கிறது. பாடி பில்டிங்கை எடுத்துக் கொண்டால் ரூ. 30,000-க்கு
செய்து கொண்டிருந்த பணிக்கு இன்றைக்கு $1\frac{1}{2}$ இலட்சம் ஆகிறது.
தமிழகத்திலே இப்படிப் பன்மடங்காக உயர்ந்திருக்கக்கூடிய
நேரத்தில், பஸ்களுக்கான டாக்சை தமிழக அரசு குறைத்துக்
கொடுத்து, பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்திக் கொடுத்தால்தான்
இந்த நாட்டிலே, அந்தத் தொழிலை ஒழுங்காகச் செய்ய
முடியும். 1 பஸ், 2 பஸ் வைத்து நடத்துகிறவர்களுக்கு வாய்ப்பு
கொடுத்ததாக ஆகும். ரெயில்வேயிலே 120 கிலோ மீட்டருக்கு
ரூ.16 வசூலிக்கிறார்கள். இங்கே, பஸ்ஸை எடுத்துக் கொண்டால்,
ரூ. 10.50 தான் வாங்குகிறார்கள். இதையும் அதையும் பார்க்கிற
பொழுது சங்கடமான சூழ்நிலை இருக்கிறது. இரயிலில்,
ஏழைகள், டிக்கட் இல்லாதவர்கள் என்று அத்தனை பேரும்
போகிறார்கள். பஸ்ஸில் அப்படி இல்லை. ஆகவே இந்த
நிலையை மாற்றி, தமிழக அரசு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த
வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்னும் பல கிராமப்புறங்களிலே,
ரொம்பக் குறுகலான ரோடுகள் உள்ள பாதையிலே, இன்றைக்கும்
பஸ் போக முடியாத நிலைமையிருப்பதைப் பார்க்கிறோம்.
அப்படிப்பட்ட பகுதிகளிலே மினி பஸ்களை விடுகிறார்கள்.
அந்த பஸ்களை படித்த பட்டதாரிகளுக்கு என்று ஒதுக்கினால்,
பஸ் போக முடியாத இடங்களில் பஸ் போவதற்கு வழி ஏற்படும்.
வேலை வாய்ப்பும் கிடைக்கும், அங்கே உள்ள கிராமங்களுக்கும்
போக்குவரத்துக்கு வழி வகுக்கும் என்று இந்த நேரத்திலே
அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த அரசு ஏ.சி. ஸ்லீப்பர் பஸ்களிலே எம்.எல்.ஏக்களை,
பத்திரிகை நிருபர்களை ஏற்றுவதில்லை என்ற நிலைமை இருக்
கிறது. கண்டிப்பாக, அவற்றில் ஏற்ற மாட்டோம் என்று
சொல்கிறார்கள்.

(பிற்பகல் 12.30)

இன்னும் ஒரே ஒரு கருத்தை மட்டும் சொல்லவிரும்புகிறேன்.
இன்றைக்குத் தமிழ்நாட்டில் ஓடக்கூடிய பேருந்துகளில் தமிழ்
நாட்டு எம்.எல்.ஏ.க்களுக்கு எந்த ஒதுக்கு மரியாதை இல்லா
கிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து, உடனடியாக

அதற்குத்தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். சம்பந்தப்பட்ட
வர்களுக்கு உடனடியாக ஒரு சுற்றறிக்கை அனுப்ப
வேண்டும்.

வெரி இம்பார்ட்டன்ட் பர்சன்ஸ் என்று சொல்லுகிறபோது,
எல்லாப் பேருந்துகளிலும் கடைசி நிமிடம் வரையில் 2, 3
டிக்கட்டுகளை ஒதுக்கி வைத்து,—பேருந்து புறப்படும்போது
எம். எல். ஏ.க்கள் யாரும் வரவில்லை என்றால் மற்றவர்களை
ஏற்றிக்கொள்ளலாம். அதனால் ஒன்றும் குறைந்து விடாது.
அதையும் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும்.

நாங்கள் கடைசி நேரத்தில் ஏதாவது மீட்டிங் அட்டண்ட்
பண்ண அல்லது வேறு காரியங்களுக்காக அவசர அவசரமாக
வரும்போது, டிக்கட் இல்லை என்று சொல்லும்போது
எங்களுக்குச் சங்கடமாக இருக்கிறது. மற்றவர்களைப்போல
எங்களால் நெருக்கியடித்துக்கொண்டு செல்ல முடியாது.
ஆகையால் எல்லாப் பேருந்துகளிலும் எம்.எல்.ஏ.க்களுக்கு என்று
சில இடங்களை கடைசி நேரம் வரையில் ஒதுக்கி வைத்துக்
கொள்ள சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு சுற்றறிக்கை அனுப்ப
வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்
கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.
வணக்கம்.

திரு. சா. ஞானசுந்தரம்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்
அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்
அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை
வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களை இந்த அவையிலே எடுத்து
வைக்க விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு தமிழகத்தில் அரசுத் துறையில் இருக்கிற
போக்குவரத்துக்கள் மிகவும் சிறப்பாக இயங்கிக்கொண்டிருக்
கின்றன. மற்ற மாநிலங்களில் உள்ளவர்கள் எல்லாம் இங்கே
வந்து பார்க்கும்போது புகழ்ந்து செல்கிறார்கள். எனக்கு
முன்னாலே பேசிய காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் அவர்கள் கூட
இங்கே பாராட்டிப் பேசினார்கள். இந்த பஸ் போக்குவரத்தைப்
பொறுத்தவரையில் நான் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்
தினருக்கும் மற்ற எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்களுக்கும் உதாரணமாக
ஒன்றை எடுத்துக்கூற விரும்புகிறேன்.

தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை இன்றைக்கு
கிராமப்புறங்களில் வாழ்கிற மக்களுக்கு நிறைய பேருந்துகளை
விட்டு, அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்தி,
அவர்கள் நகர மக்களோடு தொடர்பு கொண்டு, வாழ்க்கைப்
பிரச்சினைகளுக்குத் தீர்வு காண நல்லபல காரியங்களை ஆற்றி,
அவர்களுக்கு உறுதுணையாக இருக்கிறது என்பதால் என்னுடைய
பாராட்டுக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய பாராட்டுக்களைத் தெரிவித்துக்கொள்கிற அதே
நேரத்தில் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையும் நெடுஞ்சாலைத்
துறையும் ஒரே அமைச்சரின் பொறுப்பில் இருப்பதை நான் வர
வேற்கிறேன். இந்த இரண்டு துறைகளும் ஒரே அமைச்சரிடம்
இருப்பதால்தான் இருக்கின்ற நிலைமைகளைப் புரிந்துகொண்டு,
தேவையான நடவடிக்கைகளை உரிய நேரத்தில் எடுத்து நல்ல
முறையில் செயல்பட முடிகிறது.

இன்றைக்கு தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில்
பல பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. தஞ்சை மாவட்டம்
மற்ற மாவட்டங்களைப்போல் இல்லை. அங்கே இருக்கிற
சாலைகள் எல்லாம் வயல் வெளிகளிலும் ஆற்றங்கரைகளிலும்
நீண்டதூரம் செல்லுகின்றன. அந்தச் சாலைகளைச் சீரமைக்க
மற்ற மாவட்டங்களைவிட அதிகமான தொகை செலவிட
வேண்டியிருக்கிறது. எனவே தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு சாலைகள்
பராமரிப்புப் பணிக்கு அதிக நிதி ஒதுக்க வேண்டுமென்று
கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம் அங்கே வருடத்தில் 6 மாதம்
தண்ணீர் வருகிறது. வெள்ளம் வருகிறது. அங்கு புயல் வரு
கிறது. அதனால் சாலைகள் விரைவிலே அதிகமாகப் பழுதடை
கின்றன. ஆகையால் தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு அதிகமாக நிதி
ஒதுக்கீடு செய்து சாலைகளைப் பராமரிக்க வேண்டுமென்று
கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அந்த வகையில் அதிகமாகப் பழுதுபடுகின்ற சில சாலைகளைப்
பற்றி இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். மன்னார்குடி—திருவாரூர்
சாலை, மன்னார்குடி—முத்துப்பேட்டை சாலை, மன்னார்குடி—
கும்பகோணம் சாலை ஆகியவை மிகவும் மோசமான நிலையில்
இருக்கின்றன. அந்தச் சாலைகளை உடனடியாகச் சீர்செய்ய
தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். காரணம், தஞ்சை
மாவட்டத்தில் தற்போது எண்ணெய் வளம் கண்டுபிடிக்கப்பட்
டிருக்கிறது. அந்த ஆலைக்குச் செல்ல நல்ல சாலை வசதி
வேண்டும். நாகப்பட்டினம் துறைமுகம் இருக்கிறது. அது
வளர்ந்து வருகிற ஒரு துறைமுகம். அங்கே பொருள்களை
எடுத்துச்செல்ல வேண்டுமென்றால் சாலை வசதிகள் செம்மையாக
இருக்க வேண்டும். இருக்கின்ற சாலைகள் சீராகப் பராமரிக்கப்
படவேண்டும். அந்த அளவுக்கு அங்கே இருக்கிற சாலைகளுக்கு
அதிகமாக நிதி ஒதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்படிப்பட்ட நல்ல சாலைகளை அமைக்கும்போது, ஆக
படியாத சாலைகளை அமைக்க வேண்டும். இப்போது இருக்
கின்ற பல சாலைகள் நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு மாற்றப்படாமல்
பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. சரியான பராமரிப்பு
இல்லாத காரணத்தால் அவை குண்டும் குழியுமாக இருக்
கின்றன. அவற்றை நல்ல முறையில் பராமரிக்க வேண்டும்.
இந்தியா சுதந்திரம் பெற்று 30 ஆண்டுகளுக்கு மேலாகியும்
இன்னும் பல கிராமங்களில் பேருந்து வசதியை எட்டிப் பார்க்க
முடியாதபடி இருக்கிறார்கள். என்னுடைய தொகுதியிலே
கோட்டூர் ஒன்றியத்தில் கும்முட்டி என்ற ஊர் இருக்கிறது.

சென்னை 600 008. 136398

நாணலூர் என்ற ஒரு ஊர் இருக்கின்றது. அந்தப் பகுதியில்
ஆற்றங்கரைச் சாலை இருக்கின்றது. இந்தச் சாலை பராமரிக்கப்
படாத நிலைமையில் இருக்கின்றது. இதுகுறித்து நீண்டநெடுங்
காலமாக இந்த மன்றத்தில் பலபேர் பேசி இருக்கிறார்கள்.
அந்தக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தரவேண்டும். தட்டாங்
கோயிலிருந்து கும்மிட்டித்திடல் வரையில் அந்த பொது
மக்களின் எண்ணத்தையும் தேவையையும் கருதி அந்தச்
சாலையைச் சீர்திருத்தம் செய்து அதனைத் தார் சாலையாக
மாற்றியமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, கிராமப்புறங்களில் நகரப் பேருந்து விடுகின்றபோது
30 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரையில்தான் செல்லும் என்ற
வகையில் வைத்திருக்கிறார்கள். அதனை 35 கிலோ மீட்டர்
என்று மாற்றவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மன்னார்குடி தொகுதியில் பாமணி ஆற்றின் குறுக்கே
கீழப்பாலத்தில் ஒரு பாலம் இருக்கின்றது. அது மிகவும் குறுகிய
தாக இருப்பதால் அதனை அகலப்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும்
என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மன்னார்குடி- முத்துப்
பேட்டை, மன்னார்குடி-திருவாரூர் போன்ற பாதைகளில்
உள்ள பாலங்கள் மிகக் குறுகியதாக இருப்பதன் காரணத்தால்
அவற்றையும் விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்
கிறேன். அதேபோல் வடுவூர் பக்கத்தில் உள்ள பாலத்தை
அகலப்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்
கிறேன்.

வடபாதிமங்கலத்தில் வடவேற்குடி என்ற இடத்தில் பாலம்
கட்டுவதற்காக அடிக்கல் நாட்டப்பட்டு கட்டப்படாமல் இருக்
கின்றது. அதைக் கட்டித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்
கிறேன். அடுத்து தென்பரையில் பாமணி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு
பாலம் கட்ட வேண்டும் என்று நீண்ட நாள் கோரிக்கையாக
இருந்து வருகிறது. அதையும் கட்டித் தரவேண்டும் என்று
கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்து தஞ்சை—திருச்சி சாலையில்
தஞ்சாவூரில் ஒரு மேம்பாலம் இருக்கின்றது. அது மிகவும்
மோசமாக பேருந்துகள் செல்வதற்கு இடையூறு தருகின்ற
நிலைமையில் இருந்துகொண்டிருக்கின்றது. அதையும் கட்டித்தர
வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பரவாக்கோட்டைக்கும் வடசேரிக்கும் இடையே
ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டவேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன். இவற்றை எல்லாம் செய்து தரவேண்டும் என்று
கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, கூத்தாநல்லூர்—வடபாதிமங்கலம் சாலையை சீர்
செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல்
தட்டாங்கோயில்—கும்மிட்டித்திடல் சாலையைச் சீர் செய்ய
வேண்டும்.

அதேபோல் மன்னார்குடி—அதிராம்பட்டினம் சாலையில் சுந்தரக்கோட்டையில் நவீன அரிசி ஆலை இருக்கின்றது. எனவே நூற்றுக்கணக்கான லாரிகள் வந்துகொண்டும், போய்க்கொண்டும் இருக்கின்றன. எனவே அதனை இருவழிச் சாலையாக மாற்றி அகலப்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் கோட்டூருக்கும், களப்பாளைக்கும் இடையே உள்ள சாலையை விரிவுபடுத்தவேண்டும்.

இறுதியாக ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மன்னார்குடி 130 வருடங்களாக நகராட்சியாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. ஆனால் பல திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் எல்லாம் நீடாமங்கலம் வழியாகச் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. அவை எல்லாம், அதாவது சேலம், கோவை போன்ற ஊர் களுக்குச் செல்கின்ற விரைவுப் பேருந்துகள் எல்லாம் மன்னார் குடி வழியாகச் செல்லவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மன்னார்குடியிலிருந்து தனியார் பேருந்துகளில் மக்கள் அதிகமாக சென்னைக்கு வந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கே ஒரே ஒரு சொகுசு பேருந்துதான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இன்னும் இரண்டு பேருந்துகளை அவ்வாறு விடுகின்ற வகையில் வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப் பளித்த பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியையும் வணக்கத்தையும் தெரிவித்து விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. பொ. உத்திராபதி: மாண்புமிகு தற்காலிகத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கக்கூடிய மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விழைகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

எனக்கு முன்னால் பேசிய மன்னார்குடி சட்டமன்ற உறுப் பினர் அவர்கள் சுருக்கமாக தஞ்சை மாவட்டத்திற்கான சில ஏற்பாடுகளைப் பற்றி எடுத்துச் சொன்னார்கள். 1983 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதத்தில் பெய்த மழையால் தஞ்சை மாவட் டத்தில் பாதிக்கப்பட்ட ரோடுகள் எல்லாம் பெரும்பாலும் இன்னும் சீர் செய்யப்படாமல்தான் இருக்கின்றன. அதன் காரணத்தால் அந்த பாதையில் பேருந்துகள் செல்வது கஷ்டமாக இருக்கின்றது. 5 வருடங்கள் ஓடக்கூடிய பேருந்துகள் இந்தப் பாதைகளில் சென்றால் ஒரு ஆண்டிற்குள்ளாகவே அவற்றின் தன்மை கெட்டுவிடுகிறது. எனவே திருத்துறைப்பூண்டி-பட்டுக் கோட்டை. திருத்துறைப்பூண்டி—மயிலாடுதுறை, திருத்துறைப் பூண்டி-மன்னார்குடி, திருத்துறைப்பூண்டி-தஞ்சாவூர் திருத்துறைப் பூண்டி பரவக்கோட்டை, தட்டாங்கோயில்-கும்மிட்டித்திடல் போன்ற சாலைகள் எல்லாம் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்ட நிலைமையில் இருக்கின்றன. இப்போது லாரிகள் மற்றும் வாகனங் களின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கின்ற நிலையில் அது இன்னும்

நோக்கப்படவில்லை. 50, 60 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு உள்ள பேருந்து மற்றும் வாகனங்கள் அடிப்படையில் போடப்பட்ட அந்தச் சாலை இப்போது ஒரு அடி அல்லது ஒன்றரை அடிதான் அகலப்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றதே தவிர விஸ்தரிப்பிற்கான ஏற் பாடுகள் செய்யப்படவில்லை. திருச்சி, புதுக்கோட்டை போன்ற மாவட்டங்களுக்கு எவ்வளவு நிதி ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறதோ அவ்வளவு நிதிதான் தஞ்சை மாவட்டத்திற்கும் ஒதுக்கப்பட் டிருக்கின்றது.

(பிற்பகல் 12-40)

ஆக திருச்சியிலேயிருந்தும், புதுக்கோட்டையிலேயிருந்தும் வரக்கூடிய ஜல்லி தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு வருகிறபோது இரட்டிப்பாகிறது இப்படி வரக்கூடிய மூலப் [illegible] இரண்டு மடங்கு விலை அதிகமாகிறபோது அந்த [illegible] முழு அளவுக்கு வராமல் பாதி அளவே [illegible] இருக்கிறது. எனவே [illegible] பூமி மற்ற மாவட்டங்கள் போல தஞ்சை மாவட்டத்தின் பூமி [illegible] என்பதை உணர வேண்டும். தஞ்சை மாவட்ட பூமி [illegible] அதிலே எவ்வளவுதான் மண் [illegible] தொளந்த மண். [illegible] ஜல்லி போட்டாலும் அந்த ரோடு விரிவடைந்து [illegible] கொண்டேயிருக்குமே தவிர அது திருச்சி மாவட்ட மண் போல கெட்டியாக இருக்கக்கூடிய மண் அல்ல. ஆகவே இவைகளையெல்லாம் கருதி ரோடுகள் போடுவதற்கு தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு அதிகமான நிதி ஒதுக்கித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல திருத்துறைப்பூண்டி யூனியனிலே பொன்னேரி யிலேயிருந்து ஆலாத்தூர் வரையிலும் ஒரு 9 கிலோ மீட்டர் [illegible] இருந்துகொண்டு வருகிறது. [illegible] பொதுப்பணித்துறையிடம் இருந்து [illegible] ஆண்டு டி.டி.சி. மீட்டிங்கிலே கூடப் பேசி, அந்தப் பொதுப் பணித்துறையிடமிருந்து [illegible] ஹைவேஸுக்கு அதை எடுத்துக் [illegible] என்று தீர்மானம் போட்டு, அந்தத் தீர்மானம் அரசாங்கத்திற்கு வந்திருக்கிறது. [illegible] அரசின் அனுமதிக்காக [illegible] துறை செயலாளரிடமும், தலைமை [illegible] போக்குவரத்துத் [illegible] நேரில் சந்தித்துச் சொன்னேன். என்ஜினீயர் அவர்களிடம் எடுத்துக் கொள்ளாவிட்டால், இந்த 9 நாம் இந்த ரோட்டை [illegible] நடுவில் துண்டு விழுந்து, அந்த உள் கிராமத்தில் கிலோ மீட்டர் நடுவில் [illegible] 10 ஆயிரம் பொதுமக்கள், 9 கிலோ மீட்டர் இருக்கக்கூடிய 10 [illegible] நடந்து சென்றுதான் பேருந்து [illegible] பிடிக்க 9 கிலோ மீட்டர் நடந்து [illegible] நிலை இருக்கிறது. எனவே அந்த ரோட்டை வேண்டிய ஒரு [illegible] நிலை [illegible] செப்பனிட்டு தரவேண்டும் ஹைவேஸ் மூலமாக எடுத்துக்கொண்டு [illegible] அதேபோல மன்னார்குடி கீழப் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். [illegible] ஏற்கனவே சொன்னார்கள். அது ஒரு பாலம் பற்றி இங்கே [illegible] ஆகவே, அதையும் விரைவில் எடுத்து முக்கியமானப் பாலம். ஆகவே, அதையும் விரைவில் எடுத்து முடித்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல கோட்டூர் யூனியனில் பள்ளிவெடுப்பு என்ற
பகுதியில் அரிச்சந்திரா நதி ஆறு இருக்கிறது. அந்தப்
பகுதியிலேயும் ஒரு வண்டிப்பாலம் அமைக்க வேண்டும். அதே
போல ஓமக்கிரித் தோட்டம் பகுதியில் முள்ளியாற்றில் ஒரு
வண்டிப்பாலம் வேண்டும். அதேபோல் கருப்புக் கிடாருக்கும்,
கரம்பக்குடிக்கும் இடையில் பொன்னி இரண்டாம் பாலம் இருக்
கிறது. அதைக் கட்ட வேண்டும். அதேபோல முத்துப்பேட்டை
யூனியனில் கீழமணலிக்குறிச்சியையும், மேலமணலிக்குறிச்சியையும்
இணைக்கின்ற வகையில் கோரையாற்றில் ஒரு வண்டிப்பாலம்
அமைக்கவேண்டும். அதேபோல ஆதனூரில் அரிச்சந்திரா ஆற்றில்
ஒரு வண்டிப் பாலம் அமைக்க வேண்டும். இதற்குக் காரணம்
கீழமணலிக்குறிச்சியிலேயிருந்து மேலமணலிக்குறிச்சி செல்லக்
கூடிய அந்தப் பகுதி மக்கள் 3 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில்,
முத்துப்பேட்டை வழியாகச் சென்று விடலாம். ஆனால்
இப்போது 25 கிலோ மீட்டர் சுற்றி முத்துப்பேட்டை
யூனியனுக்கு வரவேண்டியிருக்கிறது. அதனால்தான் கிராமப்புற
மக்கள் பள்ளிக்கூடத்து மாணவர்கள், மற்றும் மருத்துவமனைக்கு
போகக்கூடியவர்கள் எல்லாம் ஒரு 5 கிலோ மீட்டர், 3 கிலோ
மீட்டர் தூரத்தில் போகக்கூடிய இடத்திற்கு, 25 கிலோ
மீட்டர் அல்லது 30 கிலோ மீட்டர் சுற்றிப் போகக்கூடிய ஒரு
அவல நிலை இருக்கிறது.

இதையெல்லாம் கணக்கிலே எடுத்துக் கொண்டு கிராமத்திலே
வாழக்கூடிய பொது மக்களுக்கு இப்படிப்பட்ட இணைப்புப்
பாலங்களை உடனடியாக கட்டித் தருவதற்கு சர்க்கார்
நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருத்துறைப்பூண்டி நகரம் என்பது ஒரு 60
ஆண்டுகளுக்கு முன்னதாக உருவாக்கப்பட்ட ஒரு நகரம்.
இப்போது ஜனநெருக்கடி அதிகமாகிவிட்ட காரணத்தினாலே
நகரத்திலே போக்குவரத்து அதிகமாகி விட்டது. இதனால்
நகரத்தில் செல்லக் கூடிய பேருந்துகளும் வாகனங்களும்
அதிகமாக விபத்துக்குள்ளாக்கப்படுகிறது. ஆகவே நகரத்தி
லிருந்து சந்தைப் பேட்டை வழியாக அரியலூர், அபிஷேகப்
பட்டிக்கு கீழ் வர, கொரட்டூர் பாலத்தின் வழியாக ஒரு ரோடு
கொண்டு வருவதற்காக சர்வே செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அது
தற்போது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அவைகளை தொடர்ந்து
செய்ய வேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் கேட்டுக்
கொள்கிறேன். அதேபோல தஞ்சை மாவட்டம் முத்துப்பேட்டை
யூனியன் தொண்டியக்காடு பகுதியில் ஒரு பாலம் தேவை.
நமது பிற்படுத்தப்பட்ட நலத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் அங்கு
சென்று இந்தக் குறைகளையெல்லாம் உங்கள் சட்டமன்ற
உறுப்பினர் எங்களிடத்திலே சொல்லவில்லையே என்று குறை
பட்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

நான் அந்தப் பகுதியில் பல ஆயிரக்கணக்கான மீனவர்கள்
3 கிலோமீட்டர் கடலுக்குள்ளே நடந்து சென்றுதான் மீன்
பிடிக்க வேண்டியிருக்கிறது என்பதை முன்பே எடுத்துச்
சொல்லியிருக்கிறேன். அங்கே ஆறு வெட்டப்பட்டிருக்கிறது.
அதனால் அந்த மீனவ மக்கள் மீன் பிடித்து வரவேண்டு
மென்றால் 2 கிலோ மீட்டர் தூரம் உள் ஆற்றை வெட்டி
சின்ன மீன் பிடித் துறைமுகம் கட்டிக் கொடுத்தால் தான்.
முடியும் தற்போது 3 கிலோ மீட்டர் இடுப்பளவு சேற்றிலே நடந்து
சென்று ஒரு நாள் முழுவதும் தண்ணீரில் நின்று மீன் பிடித்து
பிழைக்கக் கூடிய அந்த மக்களுக்கு ஒரு பாதுகாப்பு அளிக்க
முடியும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சொல்லவிரும்புகிறேன்.

அடுத்து பேருந்துகள். இன்றைக்கு பேருந்துகள் விஷயத்தில்
மற்ற மாநிலங்களை விட தமிழ்நாட்டில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டிருக்
கிறது என்பதைப் பற்றி யாருக்கும் கருத்து வேறுபாடு
இடையாது. அதேபோல நிறைய பேருந்துகளை தேசிய
மயமாக்குகிற பிரச்னை ஒரு காலத்திலே இதற்காக ஏற்படுத்தப்
பட்ட ஒரு சட்டம் சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குச் சென்று சுப்ரீம்
கோர்ட்டும் அந்தச் சட்டம் நிறைவேற்றப்படலாம் என்று
அனுமதித்ததற்குப் பின்னால், இப்பொழுதும் அந்தச் சட்டத்தைப்
பற்றி எதுவும் சொல்லாமல், செய்யாமல் அரசு இருக்கிறது.
விரைவாக அதைச் செய்ய வேண்டும். அதைப்போலவே
இன்றைக்கு போக்குவரத்திலே எந்த நிர்வாகத்தை எடுத்துக்
கொண்டாலும் எதை அமல்படுத்த வேண்டுமென்றாலும்
அல்லது போக்குவரத்துத் துறையை அபிவிருத்தி செய்யவேண்டு
மென்றாலும் உலக வங்கியை எதிர்பார்த்து, உலக வங்கி
போடக்கூடிய கட்டளைகளுக்கு பணிந்துதான் இவைகளை
யெல்லாம் செய்ய வேண்டிய கட்டாயத்தில் நாம் இருக்கிறோமே
தவிர, தமிழக அரசினுடைய பொருளாதாரத்தை வைத்துக்
கொண்டு, அல்லது தமிழக அரசினுடைய பொருளாதாரத்தை
பெருக்கிக் கொண்டு செய்யக் கூடிய அளவுக்கு நமது தமிழகம்
இல்லை என்று தான் நாங்கள் சொல்ல வேண்டிய கட்டத்தில்
இருக்கிறோம்.

அதேபோல திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில்
பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கு கிடைக்கக்கூடிய வருமானம்
பஞ்சப்படி, போனஸ் போன்றவை மற்ற கழகங்களில் பணி
யாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கு, குறிப்பாக சோழன் போக்கு
வரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றுபவர்களுக்கு கிடைக்கவில்லை
என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே தொழிலாளர்களுக்கு சமமான
சலுகைகளை கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில்
கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல நாகையிலிருந்து திருவாரூர் வழியாக தஞ்சை,
மதுரை, அல்லது கன்னியாகுமரி செல்லக்கூடிய பேருந்து
ஒன்றை திருத்துறைப்பூண்டி, பட்டுக்கோட்டை, புதுக்கோட்டை
வழியாக போகக்கூடிய அளவிற்கு ஏற்படுத்திக் கொடுக்க
வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல திருத்தறைப்பூண்டி —மன்னார்குடி, திருத்துறைப் பூண்டி—திருவாரூர்,— திருத்துறைப்பூண்டி—முத்துப்பேட்டைக்கு நகரப் பேருந்து சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக விட வேண்டுமென்று தொடர்ந்து கேட்டுக் கொண்டு வருகிறேன். இந்த ஆண்டாவது அமைச்சர் அவர்கள் அந்தப் பேருந்துகளை விடுவதற்கு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

அதேபோல சென்னையிலிருந்து வேதாரண்யம் வரையில் திருவள்ளுவர் பேருந்து ஒன்று போய்க் கொண்டிருக்கிறது. அந்தப் பேருந்து மிகவும் பழைய பேருந்தாக இருக்கிறது. நானே ஒருமுறை அந்தப் பேருந்தில் பயணம் செய்து சட்டை யெல்லாம் கரியாகிப் போய் அமைச்சர் அவர்களுக்கு எழுதிக் கொடுத்திருக்கிறேன். அந்தப் பேருந்தை சொகுசுப் பேருந்தாக மாற்றிக் கொடுக்க அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் நம்முடைய பேருந்துகள் எல்லாம், திருவள்ளுவர் சோழன் போன்ற எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகமாக இருந் தாலும் பழைய பேருந்துகளாக சீர் செய்யப்படாமல் இருக் கின்றன அதையெல்லாம் துரிதமாக சீர் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல நான்காவது சம்பள கமிஷன் இப்போது அறிவித்து இருக்கிறார்கள். அதில் எந்த அளவிற்கு போக்கு வரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு சலுகைகள் அளிக்கப்பட்டிருக் கிறது என்று கேட்டால், சோழன் போக்குவரத்தில் சொல் கிறார்கள், எந்த சலுகையும் கிடைக்கவில்லை என்று சொல் கிறார்கள். அவை கிடைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளில் செல்கிற தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள் படிப்பதற்காக நீண்ட தூரம் செல்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இலவச பாஸ் கொடுத்திருப்பதாக அறிவிக்கப்பட்டும், அது தஞ்சாவூர் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே அமலாக்கப்பட வில்லை என்று சொன்னார்கள். அந்தக் குறைபாடு இருந்தால் உடனடியாக அதை நீக்கி அவர்களுக்கு இலவச பாஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல பொதுத்துறையில் நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் திருவள்ளுவர் கழகம். இன்னும் ஒரு சில கழகங்கள் தான் இலாபத்தில் ஓடுகின்றன. பெரும்பாலான கழகங்கள் நஷ்டத்தில் தான் ஓடுகின்றன என்று சொல்கிறார்கள். இதற்கு காரணம் என்னவென்பதை பார்க்கவேண்டும். இன்றைக்கு கழகங் களுக்கு வாங்குகிற டயர்கள் மற்றும் உபபொருள்கள் எல்லாம் டாட்டா மற்றும் பிர்லா கம்பெனிகளில் தான் அதிகமான விலை கொடுத்து வாங்குகிறார்கள். உழைக்கும் தொழிலாளர்

களுக்கும், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் லாபம் இல்லாமல் அவை எல்லாம் அந்த முதலாளிகளுக்குத் தான் போய் சேர் கின்றன. ஆகவே டயராக இருந்தாலும் உபபொருளாக இருந்தாலும் அவைகளை உற்பத்தி செய்கிற தொழிற்சாலையை தமிழகத்திலேயே உருவாக்குவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல நகரப் பேருந்துகள் எல்லாம் 30 கிலோமீட்டர் என்று இருப்பதை 35 கிலோமீட்டர் என்று அதிகரிக்க வேண்டு மென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருவாரூரில் ரெயில்வே மேம்பாலம் கட்டுவது குறித்து எனக்கு முன்னால் பேசியவர்கள் சொன்னார்கள். அந்தப் பணி இடைக்காலத்தில் என்ன காரணத்தினாலோ நின்று கொண்டிருப் பதால் போக்குவரத்துக்கு இடையூராக இருக்கிறது. அதை துரிதப் படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல திருத்துறைப்பூண்டி ரெயில்வே கேட் ரொம்பவும் குறுகலாக இருப்பதால் போக்குவரத்துத் தடை அதிகமாக ஏற்படுகிறது. திருத்துறைப்பூண்டியில் அந்த ரெயில்வே கேட்டில் மேம்பாலம் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-50.)

*திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு தற்காலிகத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டு இருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகள் மீது ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே நாம் உண்மையிலே பெருமைபடக்கூடிய அளவிலேதான் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகமும் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமும், அகில இந்திய ரீதியிலே பரிசுகளைப் பெற்று அதை மத்திய திட்டக் கமிஷன் பாராட்டி யிருக்கிறது என்றால், நாம் பெருமை அடைகிறோம். மகிழ்ச்சி அடைகிறோம். அவர்களுடைய திறமையைப் பற்றி அந்தள விற்கு அவைகள் நல்ல முறையில் வளர்ந்துக் கொண்டு இருக் கின்றன. அதோடு, இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு எல்லாம் பெரிய அளவிலே ஒரு பொறியியல் கழகம் ஒன்றை ஏற்படுத்தி, அவர்களாகவே இந்த மோட்டாருக்கு வேண்டிய மேல் கூரையை எல்லாம் அவர்களாகவே கட்டக்கூடிய நிலைமை வந்திருக்கிறது என்று சொன்னால், அதையும் நாம் பாராட்டித்தான் ஆக வேண்டும். இவைகள் எல்லாம் மற்ற மாநிலங்களிலே இருக்கிறதோ என்னவோ, தெரியவில்லை. இன்றைக்கு அந்த அளவிற்கு நம்முடைய பஸ் போக்குவரத்திலே நாம் மிகவும் முன்னேறிக் கொண்டு இருக்கிறோம்.

அடுத்து, இங்கே பேசிய உறுப்பினர்களில் சிலர் 1967-க்குப் பிறகுதான் பஸ்கள் எல்லாம் தேசியமயமாக்கப் பட்டது என்று சொன்னார்கள். இதைக் கேட்டு நான் மிகவும் வேதனைப்படுகிறேன். காரணம், நம்முடைய பெருந்தலைவர்

காமராஜ் அவர்களுடைய அமைச்சரவையில் இருந்த, இன்றைக்கு
உதவி ஜனாதிபதியாக இருக்கிற மாண்புமிகு வெங்கட்ராமன்
அவர்களுடைய காலத்திலே, முதலிலே 150 மைல், 125 மைல்
பிறகு 72 மைல் தூரத்திலுள்ள பஸ்கள் எல்லாம் அன்றைக்கு
காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலே, பெருந் தலைவர் காமராஜ்
அவர்களுடைய காலத்திலே தேசியமயமாக்கப்பட்டன. அந்த
பஸ்களிலே ஏறி அமர்ந்தால் அவை ஆடாது, அசையாது.
அப்படி போய்க்கொண்டிருந்தன. அந்த அளவிற்கு சிறப்பாக
நிர்வாகம் காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலே நடந்து கொண்டு
இருந்தது. அப்படிப்பட்ட நிலை இருந்தபோது, 1967-க்குப்
பின்னால் தான் தேசியமயமாக்கப்பட்டது என்று சொன்னால்
அது உண்மையிலே மிகவும் வேதனை அடையத் தக்க ஒன்று.
கண்டிக்கத்தக்க ஒன்று என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்பு
கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய சூழ்நிலையில்
எனக்கு முன்பு பேசியவர்கள் எல்லாம் சொன்னார்கள். டவுன்
பஸ்களுடைய தூரத்தை 35 கி.மீ. ஆக்கவேண்டும் என்று சொன்
னார்கள். அந்த தூரத்தை 40 கி.மீ. என்று ஆக்க வேண்டும்
என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன், மக்கள் இப்போது
எல்லாம் ஒரு பர்லாங் தூரம் கூட நடந்து செல்லத் தயாராக
இல்லை. எப்போது பஸ் வரும் என்று காத்துக்கொண்டு இருக்
கிறார்கள். ஒரு பர்லாங் தூரம் தானே, நடந்து சென்று
விடலாம் என்ற நினைப்பு மக்கள் மத்தியிலே இருந்து அறவே
ஒழிந்து விட்டது என்று நான் கருதுகிறேன். அந்த அளவிற்கு
மக்கள் நடந்து செல்லத் தயாராக இல்லை. பட்டிக்காட்டு
பகுதிகளுக்கு எங்கெல்லாம் பஸ்கள் கொடுக்கவேண்டுமோ,
அங்கெல்லாம் நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் பஸ்கள் சாங்ஷன்
செய்து கொடுத்துக் கொண்டிருந்தாலும்கூட, இன்னும் அது
சீராக்கப்பட்டு, எல்லா ஊர்களுக்கும் பஸ் போக்குவரத்து
வசதியைக் கொடுக்கவேண்டும். அதே நேரத்தில் பஸ்ஸுக்கு
கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டாம் என்று சொன்னால், அது
நியாயம் அல்ல, தர்மமும் அல்ல, எந்த அமைச்சரவையாக இருந்
தாலும் சரி, எந்த அரசாங்கமாக இருந்தாலும் சரி, இப்படித்
தான் செய்வார்கள். இதற்கு முன்பு சில அரசியல் கட்சிகள்
மக்களைப் பார்த்து, நீங்கள் மின்சார கட்டணம் கட்ட
வேண்டாம் என்று சொல்லி, அவர்கள் மின்சார கட்டணத்தை
கட்டாமல், கடைசியில் விவசாயிகளுடைய தலையிலே ஒரு
பெரும் சுமையை சுமத்தக்கூடிய அளவிற்கு நாட்டிலே
நிலைமைகள் எல்லாம் ஏற்பட்டன. அதைப்போலவே
அவர்கள் வாங்கியக் கடனைக் கட்டவேண்டாம், கட்ட
வேண்டாம் என்று சொல்லி, அவர்கள் கட்டுவதிலே மெத்தன
மாக இருந்து, பின்னர் ஜப்தி நடவடிக்கை எடுத்து, அதனால்
மக்கள் எல்லாம் அவதிபடக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டது.
ஆகவே இம்மாதிரியான நிலை இல்லாமல் கட்டணம் உயர்த்து
வதை மக்கள் மத்தியில் சொல்லவேண்டும். எனவே, அதற்கு
போடக்கூடியது 25 சதவீதம் என்று அமைச்சர் அவர்கள்
சொல்கிறார்கள். அந்த 25 சதவீதத்தை, சற்றுக் குறைத்து

1 கி.மீட்டருக்கு 1 பைசா என்று ஆக்கி, 15 சதவீதமாக
அதை உயர்த்தினால் மட்டும் போதும், அப்படிச் செய்தால்,
அது வரவேற்கத்தக்கதாக இருக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

நம்முடைய தற்காலிக அவைத் தலைவர் அவர்கள்
சொன்னதைப்போல இப்போது பல இடங்களில் பஸ்கள்
விடுகிறார்கள். எங்களுடைய காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்திலே
இருந்ததைவிட ஒவ்வொரு ஊருக்கும் பஸ் விடுவதிலே நீங்கள்
முனைப்பாக இருக்கிறீர்கள். அதை வரவேற்கிறேன், பாராட்டு
கிறேன். ஏன் என்றால் அன்றைக்கு அந்த அளவிற்கு மக்கள்
கேட்கவில்லை. இன்றைக்கு மக்கள் கேட்டுக் கொண்டு இருக்
கிறார்கள், அப்படி பஸ்கள் விடும்போது, பஸ்கள் செல்லக்
கூடிய சாலைகள், பாலங்கள், மிகவும் சீரழிந்த நிலைமையிலே
இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. மேடும் பள்ளமுமாக இருந்து
கொண்டிருக்கின்றன. தார் போடப்படாமல் இருக்கின்றன. இது
எத்தனை ஆயிரம் மைல்களாக இருந்தாலும் சரி, அதற்கு
எல்லாம் பணத்தை தனியாக ஒதுக்கி, சாலைகளைச் சீரமைக்க
வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இங்கே ஒரு
பெரிய லிஸ்ட் வைத்திருக்கிறேன். அதைச் சொன்னால் நேரம்
ஆகும். ஆகவே எழுதிக் கொடுக்கிறேன். அவைகளை சீர்செய்து
கொடுக்கவேண்டுகிறேன். மராமத்து வேலைகள் செய்யாத சாலை
களில் செல்லக்கூடிய பஸ்களில் பெண்கள் பிரயாணம் செய்ய
முடிவதில்லை. குறிப்பாக கர்ப்ப ஸ்திரிகள் அதிலே போக முடிய
வில்லை. நான் ஒரு பெண் எம்.எல்.ஏ. என்ற முறையிலே,
நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் திண்டுகல்-டு-நிலக்கோட்டைக்கு
9-சி என்ற பஸ்ஸை எங்கள் ஊர்வழியாக விட்டார்கள். அந்த
பஸ்ஸிலேதான் நான் போகின்றேன். டவுன் பஸ்ஸில்
பிரயாணம் செய்யும் எம்.எல்.ஏ-வாக இருப்பதால் இக்குறைகளை
நேரில் தெரிந்து கொள்ள முடிகிறது. எனவே எங்கெல்லாம்
பஸ்கள் செல்லுகிறதோ, அந்த ரோடுகளை எல்லாம் சரி செய்ய
வேண்டும், அதற்கு எவ்வளவு பணம் செலவழித்தாலும், பரவா
யில்லை. அந்த மராமத்துவேலையை செய்து, தார் போட்டு.
சாலைகளைச் சீராக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக, இன்றைக்கு புதிதாக ஒரு பஸ்
போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஆரம்பிக்கப் போவதாகச் சொல்
கிறார்கள். அப்படி ஆரம்பிக்கும் போது, எல்லாத் தலைவர்
களுடைய பெயராலும் பஸ் போக்குவரத்துக் கழகங்களை
ஆரம்பித்து விட்டார்கள். நம்முடைய தமிழகத்திற்கு வழிகாட்டி
யாக இருந்து தமிழகத்தினுடைய நிலையை இந்த நாட்டு
மக்களுக்கு ஏன் உலகத்திற்கே எடுத்துக் காட்டிய ஒரே தலைவர்
காமராஜ் அவர்கள் இந்த தமிழகத்தை 9 ஆண்டுக்காலம்
முதலமைச்சராக இருந்து ஆண்டார்கள். எனவே அவர்களுடைய
பெயராலே காமராஜ் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற ஒரு

கழகத்தை ஆரம்பித்துக் கொடுத்தால், தமிழகத்திலே உள்ள மக்கள் இந்த அமைச்சரவைக்கு பெரிதும் நன்றி உள்ளவர்களாக இருப்பார்கள் என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து பி.ஆர்.சி. நிறுவனத்தோடுதான் எனக்கு கொஞ்சம் பழக்கம் உண்டு. அந்த நிர்வாகத்திடம் நம்முடைய அமைச்சரைப் பற்றி நான் பல இடங்களில் சென்று அதிகாரி களிடத்தில் கேட்டுஇருக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் தடுக்கிறார் களா என்ன என்றுகேட்டு இருக்கிறேன். அதற்கு அவர்கள் நாங்கள் அப்படிப்பட்டஒரு அமைச்சரைப் பெறவில்லை. எது மக்களுக்கு நல்லதோ அதை செய்யவேண்டும் என்ற ஊக்கத்தைக் கொடுக்கக் கூடிய ஒரு அமைச்சரைத் தான் நாங்கள் பெற்று இருக்கிறோம். ஆகவே நாங்கள் வேலை செய்வதில் மிகவும் முனைப்பாக இருக்கிறோம் என்று பெருமைப்படக்கூடிய அளவுக்கு சொன்னார்கள், நாங்களும் பெருமைப்படுகிறோம். இலக்கா விலரும் பெருமைப்படுகிறார்கள். ஆகவே அமைச்சர் அவர்களை பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்வது இன்னும் எங்கு எங்கே எல்லாம் பஸ்கள் வேண்டும் என்று மக்கள் கேட்கின்றார்களோ அவைகளை சாங்ஷன் செய்ய வேண்டும். அன்றைய தினம் ஒரு லிஸ்ட்டை அமைச்சரிடம் கொடுத்திருக்கிறேன். அது இன்னும் சேங்ஷன் செய்யப்படவில்லை. பழனி-டு-கனியூர் (வழி) மடத்துக்குளம். பழனி-டு-குமாரமங்கலம் (வழி) நெய்க் காரபட்டி பாப்பம்பட்டி-சொழுமம், பழனி-டு-வெண்ணைய கவுண்டன் வலசு (வழி) தொப்பம்பட்டி. பழனி-டு-நெய்க்கார பட்டி இந்த பஸ்ரூட்டுகள் எல்லாம் சாங்ஷன் செய்யப்பட்டு டைமிங் போடாமல் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது. இன்னும் அந்த ஆர்.டி.ஓ. அவர்கள் அதற்கு டைமிங் கொடுக் காமல் இருப்பதற்கு காரணம் இங்கே இருந்து ஏதோ தகவல் வந்து இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அதை மாற்றி உடனுக்குடன் டைமிங் போட்டு அந்த பஸ்களை விடுவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொடுத்தால் சாலச் சிறந்ததாக இருக் கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து பழனி-டு-நெய்க்காரப்பட்டிக்கு புதியதாக பஸ் விடவேண்டும். அது மேஜர் பஞ்சாயத்து, 16 ஆயிரம் மக்கள் தொகை கொண்ட பஞ்சாயத்து மேல்நிலைப் பள்ளி இருக்கிறது. கல்லூரி இருக்கிறது. அந்த ஊருக்கு ஏற்கனவே 12 வருடங்களாக ஓடிக்கொண்டு இருந்த பஸ் தனியார் பஸ் அதை நிறுத்திவிட்டார்கள். தனியார் பஸ் வேண்டாம் என்று சொல்ல வில்லை. எனவே பஸ் வைத்து இருப்பவர்கள் என்னை மன் னித்துக்கொள்ள வண்டும். லாபம் இருந்தால் விடுகிறார்கள். லாபம் இல்லை என்றால் பஸ்ஸை நிறுத்தி விடுகிறார்கள். ரோடு மோசமாக இருந்தால் அங்கே அவர்கள் பஸ்கள் விடுவது இல்லை. அரசின் பஸ் ஆக இருந்தால் லாபம் வந்தாலும்

லாபம்வராவிட்டாலும் மக்களுக்கு வசதி செய்கின்ற வகையில் பஸ்களை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பன்னிரண்டு வருடமாக ஓடிக்கொண்டு இருந்த அந்த பஸ்ஸை நிறுத்திவிட்டார்கள். ஆகை யால் அந்த நெய்க்காரப்பட்டிக்கு புதியதாக பஸ் விடவேண்டும்.

அதேபோல் பாலங்களை எடுத்துக்கொண்டால் நான் மாண்பு மிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் எழுதிக்கொடுத்து இருக்கிறேன். ராஜாபுரம்-டு-தாமரைக்குளம், பழனி பஞ்சாயத்து யூனியனில் அது பாலாற்றின் அடுத்த கரையில் அமைந்துள்ளது. ஆற்றைக் கடந்துதான் மக்கள் வெளியில் வரவேண்டும். மழைக் காலங் களில் ஒரு மாதம், இரண்டு மாதம் அந்த மக்கள் வெளியே வர முடியாது. ஏற்கனவே அங்கு பாலம் கட்ட 14 லட்ச ரூபாயில் எஸ்டிமேட் போட்டு அதை இரண்டு முறை பார்ட் 2—ல் சேர்க் கப்பட்டு இன்றைக்கு வேலையை எடுத்துக்கொள்ளாமல் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இப்போது 40 லட்ச ரூபாய்க்கு எஸ்டி மேட் போட்டு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. அதையும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் சொல்லும்போது நம்முடைய ஒட்டன்சத்திரம் தொகுதி எம்.எல்.ஏ. அருமை தம்பி குப்புசாமி அவர்களும் அதற்கு சிபாரிசு செய்தார்கள். எனவே, இந்த ஆண்டில் அது சேர்க்கப்படவில்லை. நான் மிகவும் வருத்தப்படு கிறேன். வேதனைப்படுகிறேன். ஏற்கனவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒரலாக எனக்கு ஆஷுரன்ஸ் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். கட்டாயமாக அந்த பாலத்தை மட்டுமாவது எடுத்துக்கொள்வேன் அக்கா என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதே வார்த்தையைச் சொன்னார்கள். ஆகவே இதில் சேர்க்க வில்லை என்றாலும்கூட அதை நிச்சயமாக மிட் டெர்மில் ஆவது போட்டு அந்தப் பாலத்தை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சென்னையி லிருந்து கம்பம் வரை தேனி, போடி, கம்பம் வரை பஸ்கள் போகிறது. அப்படி போகும்போது திண்டுக்கல்லிலிருந்து நேராக வத்தலகுண்டு செல்கின்றது. இடையில் எங்கும் பஸ் நிற்பதில்லை. பழைய தொகுதியான நிலக்கோட்டை தாலுகா வின் தலைநகரம். எனவே சென்னையிலிருந்து வரும் பஸ்களை கொடைரோடு நிலக்கோட்டை வழியாக வத்தலகுண்டு செல்லும் வகையில் ரூட்டை சிறிது மாற்றி செல்லுவதற்காக வகை செய்ய வேண்டுகிறேன். நமக்கு லாபம் வரக்கூடிய அளவில் பஸ்ஸில் வசூல் 1,000 ரூபாய், 1200 ரூபாய், 1,500 ரூபாய் வருமானம் வரக்கூடிய இடங்களில் அடிஷனலாக பஸ் விட வேண்டும் என்று கேட்டால் அதையும் நாம் சாங்சன் செய்து கொடுத்து உடனடியாக பஸ் விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) ஏற்கனவே சாங்சன் செய்யப்பட்டு இங்கே அமைச்சருடைய அப்ருவலுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது பழனி-டு-குறும்பட்டி (வழி) பாலசமுத்திரம், பழனி-டு-பாலார் பொருந்தலூர் இது இங்கே வந்திருக்கிறது. அதை உடனே சாங்சன் செய்ய வேண்டும். திண்டுக்கல்-டு-நிலக்கோட்டை (வழி) அழகன்பட்டி திண்டுக்கல்-டு-நிலக்கோட்டை (வழி) செம்பட்டி இதையும்

சாங்சன் செய்து கொடுக்க வேண்டும். பழனி பஸ் ஸ்டாண்டு
பெருமாள் புதூர் பழனி பஸ் ஸ்டாண்டு நெய்க்காரப்பட்டி,
இந்த பஸ்ரூட்டுகள் சாங்சன் செய்து அதற்கு நீங்கள் அருவல்
செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கூறி
என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

*திரு மு. மாரிமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவ்
அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்
கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானிய கோரிக்கைகளை ஆதரித்து
பேசுகின்ற வாய்ப்பினை பெற்றமைக்காக நான் பெருமகிழ்ச்சி
அடைகிறேன். தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துத்
துறை இந்திய துணை கண்டத்தில் உள்ள மற்ற மாநிலங்கள்
அனைத்தும் உதாரணமாக எடுத்துக்கொள்ளக்கூடிய அளவுக்கு
சிறந்ததாக சீர்மைப்பெற்றதாக இருக்கிறது என்பதில் நமக்கு
சந்தேகம் இல்லை. இந்தத் துறையை கட்டிக்காத்து வருகின்ற
நமது தமிழக அரசு நல்ல பல திட்டங்களை இந்த போக்கு
வரத்துத் துறைக்கு ஏற்படுத்தித் தந்து இருக்கிறது என்பதை
இங்கே இந்த மானியக் கோரிக்கையில் நாம் பார்க்கின்றோம்.

(பிற்பகல் 1-00)

இப்படிப்பட்ட நமது போக்குவரத்துத் துறை மத்திய அரசினா
லும் பாராட்டப்படுகின்ற அளவுக்கு வளர்ந்திருக்கிறது. இவ்
வளவு அளவில் வளர்ந்த துறையில் கூட ஒரு சில குறைபாடு
களைச் சுட்டிக் காட்டுகிறார்கள். பல்லவன் போக்கு
வரத்துக் கழகத்தைத்தவிர, ஏனைய போக்குவரத்து
கழகங்கள் அனைத்திலும் லாபத்தை இந்த அரசு ஈட்டிக்
கொண்டிருக்கிறது என்ற பெருமை இருக்கிறது. பல்லவன்
போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில், அதிகமான
எண்ணிக்கையில் பேருந்துகள் இருக்கின்ற காரணத்தினாலே,
நிர்வாகப் பணிகளையும், வேலை வாய்ப்பு வசதி போன்றவற்
றையும் கருத்தில் கொண்டு, ஏறத்தாழ பல்லவன் போக்கு
வரத்துக் கழகத்தில் ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகள்
இருக்கின்ற காரணத்தினாலே, அக்கழகத்தை இரண்டாகப்
பிரித்து, நிர்வாக வசதியை பெருக்கிடவும், வேலை வாய்ப்பு
வசதிகளை அதிகப்படுத்துவதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்
என்பதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மதுரையிலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கும்
பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில்
அதில் ஏறத்தாழ 800க்கும் அதிகமாக பேருந்துகள் இருக்கின்றன.
அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தையும் இரண்டாகப் பிரித்து,
மற்றொரு போக்குவரத்துக் கழகத்தையும் உருவாக்க வேண்டும்
என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும், போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய பெயர்கள்
அத்தனையுமே வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க ஆண்களினுடைய
பெயர்களிலே தான் இருக்கின்றன என்ற குறைபாடு இருக்
கிறது. அதனால், தாய்க்குலத்தையும் மதிக்கின்ற வகையிலே

ராணி மங்கம்மாள் அல்லது கண்ணகி அல்லது மதுரையிலே
குடிகொண்டிருக்கும் அருள்மிகு மீனாட்சி, அங்கயற்கண்ணி ஆகிய
பெயர்களிலே மதுரையில் அமைக்கப்படவிருக்கின்ற போக்கு
வரத்துக் கழகத்தின் பெயர் அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று
பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பாக நடைபெறுகின்ற
வேளையில், போக்குவரத்துக் கழகங்களே, பஸ் நிலையங்களைப்
பராமரிப்பு செய்கின்ற ஒரு சூழ்நிலையை அரசு உருவாக்க
வேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்
பட்டிருக்கின்றேன்.

மதுரை மாநகரைப் பொறுத்தவரையில், போக்குவரத்து
நெரிசலைக் கருத்தில் கொண்டு மதுரை மாநகராட்சி ஒரு திட்
டத்தினை அறிவித்தது. அதன்படி, மதுரைக்கு வருகின்ற லாரிப்
போக்குவரத்தை புறநகர்ப் பகுதியிலேயே நிறுத்திவிடவேண்டும்
என்ற திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. ஆனால் அந்தத் திட்டம்
செயல்படுத்துகின்ற வகையிலே இருந்தும், ஏன் நிறுத்தி வைக்
கப்பட்டிருக்கிறது என்று புரியவில்லை. எனவே அரசு அதைக்
கவனத்திலே கொண்டு லாரிகள் மதுரை நகர்ப்புற எல்லைக்குள்
வருகின்ற சூழ்நிலையை தவிர்த்து, மதுரையின் புறநகர்ப் பகு
தியிலேயே லாரிகளை நிறுத்துவதற்கு இடம் ஒதுக்கி தர
வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், சாலைப்
போக்குவரத்து, இந்த நாட்டின் பொருளாதார, சமூக மேம்
பாட்டிற்காக இந்நாட்டிலே உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்ற ஒன்று
என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அப்படிப்பட்ட இந்தத்துறை
யில் கிராமப்புறப்பொருளாதாரம் முன்னேறவும், கிராமப்புற,
சமூக அமைப்புக்கள் வலிவுபெறவும், சீர்மை பெறவும் எல்லாக்
கிராமங்களிலும் இணைப்புச் சாலைகள் உருவாக்கப்படவேண்டும்
என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த இணைப்புச் சாலைகளிலே
சிறிய பஸ்கள் அதாவது மினி பஸ்கள் விடப்படவேண்டும் என்
பதை அரசின் கவனத்திற்குக்கொண்டு வருகிறேன், மேலும் அதிக
அளவில் மினி பஸ்கள் விடப்பட்டால் தான் சிறப்பாக இருக்கும்
என்று கூறிக்கொள்கிறேன். மதுரை மாநகரில், விமான நிலையத்
திற்குச் செல்கின்ற பாதையில் வில்லாபுரம் பகுதியிலே புகை
வண்டிப் பாதையின் குறுக்கே ஒரு மேம்பாலம் எழுப்பப்பட
வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மதுரையினுடைய வட பகுதி, தென் பகுதி ஆகிய இரண்டு
பகுதிகளையும் இணைக்கக்கூடிய அளவில் வைகை நதியில்
மேம்பாலம் ஒன்று கட்டப்படவேண்டும் என்று அரசின் கவனத்
திற்கு கொண்டு வர ஆசைப்படுகிறேன். இப்படிப்பட்ட திட்டங்
களை நாம் உருவாக்கும்போது, சாலை பராமரிப்புப் பணியிலும்
அரசு முழு தீவிர கவனம் செலுத்தவேண்டும் என்று வேண்டி
கொள்ளுகிறேன். போடப்படுகின்ற சாலைகளில் தார் சரியாகப்
போடப்பட்டிருக்கிறதா என்று கவனிப்பதற்கு, தீவிரமான கண்
காணிப்பு செய்யப்படவேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்

(திரு. மு. மாரிமுத்து)

மதுரை மாநகரைப் பொறுத்தவரையில், உலகத் தமிழ்
மாநாட்டின்போது போடப்பட்ட சாலைகள் சரிவர பராமரிக்
கப்படாத சூழ்நிலையில் இருக்கின்றது என்பதை அரசின் கவ
னத்திற்குக் கொண்டு வந்து, அந்த சாலைகள் முழுவதும் செப்
பனிடப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திருப்பரங்
குன்றம் தொகுதியைப் பொறுத்த வரையில், கோச்சடை முதல்
மேலக்கால் வரையிலான பகுதகளுக்கு சாலை அமைப்பு சரிவர
இல்லை என்று சுட்டிக்காட்டி, பனையூர் முதல் நெடுங்குளம்
வரை சாலை சரியாக இல்லை, அவைகள் சரிப்படுத்தப்பட
வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஒன்றே ஒன்றைச் சொல்லி முடித்துக்கொள்ள ஆசைப்படு
கிறேன். கிராமப்புறங்களிலே செல்கின்ற சாலைகளில் வாகனங்
கள் செல்லும்போது விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன.
எனவே, அரசு தயவு செய்து நடவடிக்கை எடுத்து கிராமப்புறங்
களிலே, கிராமங்களுக்கு இடையே செல்லக்கூடிய, அனைத்து
சாலைகளிலும் ஸ்பீட் பிரேக்கர் என்று சொல்லக்கூடிய, வேகத்
தடைகளை அமைத்திட வேண்டும் என்று பணிவுடன் கேட்டுக்
கொள்கிறேன். நெடுஞ்சாலை தவிர, மற்ற அனைத்து கிராமப்
புறங்களிலே செல்கிற சாலைகளிலேயும் ஸ்பீட் பிரேக்கர்ஸ்
உருவாக்கவேண்டுமென்று நான் சொல்கின்ற இவைகளையெல்
லாம் நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு
முடித்துக்கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. சா. துரைசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்
தலைவர் அவர்களே. நான் ஒரே ஒரு கருத்தை மாத்திரம்
சொல்லி சுருக்கமாக முடிக்கலாம் என்று கருதுகிறேன். சாலைப்
போக்குவரத்திலே ஹெவி வெகிக்கிள்ஸ், லைட் வெகிக்கிள்ஸ்
என்று இருக்கின்ற பிரிவுகளை முறைப்படுத்துகின்ற சட்டத்தைப்
பயன்படுத்தி. அதிகமாக மின்னொளியை முழுவதுமாக பாய்ச்சி
கொண்டு செல்கின்ற வாகனங்களால் அதிகமான விபத்துக்கள்
ஏற்படுகின்ற வகையிலே இருக்கின்றது என்பதைக் கருத்தில்
கொண்டு அதைத் தடுக்கின்ற வகையிலே நடவடிக்கை கடுமை
யாக எடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வாகனங்களிலே இருக்கின்ற விளக்குகளிலே பாதி பாகம்
கறுப்பு வண்ணத்தைப் பூச்சி அந்த வாகனங்கள் செல்ல
வேண்டுமென்று இருக்கின்ற அந்த சட்டவிதியைக் கடுமையாக
அமல்படுத்தவேண்டுமென்ற கோரிக்கையை நான் இங்கே வலி
யுறுத்த விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று ஆம்னி பஸ்கள் என்று சொல்லக்கூடிய
பேருந்துகள் 25, 40 விளக்குகளை ஒரே நேரத்திலே இரவு
நேரங்களிலே அவைகள் செல்கின்றபோது பளிச்சென்று போட்டு
செல்வதால் எதிரே வருகின்ற லைட் வெகிக்கிள்ஸ் எல்லாம்
விபத்துக்குள்ளாகின்ற முறையிலே நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே
அமைச்சர் அவர்கள் கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்து இதை
கட்டுப்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்க கேட்டுக்கொள்கிறேன்
என்னுடைய தொகுதியிலே செல்கின்ற 18-சி பேருந்துகளை
அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்
கொள்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

திரு. ஆ. கா. அ. அப்துல் சமத் : மாண்புமிகு பேரவைத்
துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத
திலே நானும் சில வார்த்தைகள் சொல்ல வாய்ப்புக் கிடைத்
ததைக்காக நான் மகிழ்ச்சியடைகிறேன். இருக்கக்கூடிய
நேரத்தை நான் கருதும்போது ஒரு சில கருத்துக்களையாவது
வெளிப்படையாகச் சொல்லமுடியுமா என்ற அச்ச உணர்ச்சி
இருந்தாலும்கூட தங்கள் கருணை என்னை சில நிமிடங்கள் பேச
அனுமதிக்கும் என்ற நம்பிக்கையோடு நான் பேச விரும்பு
கிறேன்.

நம்முடைய தமிழக அரசு பொறுப்பில் இருக்கக்கூடிய போக்கு
வரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு சுதந்திர நாடுகளிலே இருக்கக்கூடிய
இருக்கின்ற போக்குவரத்துத் துறைகளைவிட பாரதூரமான
அளவுக்கு வளர்ந்திருப்பது நமக்கு எல்லாம் மகிழ்ச்சியளிக்கக்
கூடிய செய்தியாகும். கிட்டத்தட்ட 85 லட்சம் மக்கள்
ஒவ்வொரு நாளும் ஏறத்தாழ 10 ஆயிரம் பேருந்துகளிலே
பல்வேறு பகுதிகளிலே சென்று தங்களுடைய கடமைகளை
ஆற்றவும், தங்களுடைய குடும்பத் தொடர்புகளை வலுப்படுத்திக்
கொள்ளவும், வணிக வேலைகளை நடத்திக்கொள்ளவும்
வாய்ப்பாக அமைந்திருப்பது பொதுமக்களுக்கு நன்மை
செய்யக்கூடிய அளவுக்கு இந்தத் துறை வளர்ந்திருக்கிறது
என்பதைக் காட்டுகிறது. கிட்டத்தட்ட 12 கழகங்கள் போக்கு
வரத்துப் பேருந்துகளைப் பராமரித்து ஒழுங்குப்படுத்தக்கூடிய
பணியிலே ஈடுபட்டிருக்கின்றன. இந்தக் கழகங்களுக்கு எல்லாம்
தமிழகத்தை வாழ்விக்கப் பிறந்து தங்களுடைய காலத்தை
அதற்காகச் செலவிட்டப் பெருந்தலைவர்களின் பெயர்களை
வைத்து இருப்பது வரவேற்கத் தக்கதாகும். அந்தப் பெருந்
தலைவர்களின் பெயர்களைத் தாங்கி பேருந்துகள் பல்வேறு பகுதி
களுக்குச் செல்லும்போது அவர்களுடைய புனிதமான வாழ்க்
கையை மக்கள் நினைவுபடுத்திக் கொள்வதற்குப் பயன்படுகிறது,
இனிப் புதிதாக அமைக்கப்பட இருக்கிற கழகத்திற்கு தமிழ்நாடு
மதிக்கக்கூடிய பெருந்தலைவர் திரு காயிதே மில்லத் அவர்
களுடைய பெயரை வைக்கவேண்டுமென்று நான் மெத்த
அன்போடு இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகள் அதிகரிக்க அதிகரிக்க பொதுமக்கள் பிரயாணம்
செய்கின்ற வசதிகளும் அதிகரிக்கின்றன என்பது ஒருபுறம் இருந்
தாலும்கூட அதனால் சாலை விபத்துக்களும் அதிகரிக்கின்றன
என்பதையும் நான் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டியவர்களாக இருக்
கிறோம். போக்குவரத்து அதிகரிக்கிறபோது மக்கள், குறிப்பாக
தங்களுடைய பாதங்களையே வாகனங்களாகக் கொண்டு
செல்கின்ற அப்பாவி மக்களுடைய உயிர் இழப்பையும் நாம்
எண்ணிப்பார்க்கவேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம்.

(பிற்பகல் 1-10)

கொஞ்ச நாட்களுக்கு முன்னால் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள்
ஒரு பொது நிகழ்ச்சியில் பேசுகின்றபொழுது, சென்னையிலிருந்து
விழுப்புரம் வரையில் உள்ள நம்முடைய தேசிய நெடுஞ்சாலையை

(திரு. ஆ.கா.அ. அப்துல்சமத்) [1985 ஜூன் 6

அகலப்படுத்தி, சீர்படுத்தி நம்முடைய பேருந்துகளும், மற்ற வாகனங்களும் சீராகச் சென்று வருவதற்கான ஒரு திட்டம் வைத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அப்படிச் சொன்னபொழுது எனக்கு ஒன்று நினைவிற்கு வந்தது. நம்முடைய நாட்டிலே நெடுஞ்சாலைகள், குறுக்குச் சாலைகள், தேசிய அளவிலான சாலைகள் என்று தான் இருக்கின்றனவே தவிர, ஒரு சாலையாவது மேலை நாடுகளில் இருப்பதைப்போன்று எக்ஸ்பிரஸ் வே, ஃப்ரீவே என்று சொல்லப்படக்கூடிய அப்படிப்பட்ட ஒரு சாலை இது வரைக்கும் அமைக்கப்படவில்லை.

இன்றைக்கு உலக வங்கி பல்வேறு நாடுகளிலே இப்படிப்பட்ட சாலைகள் அமைப்பதற்காக மிகப்பெரிய அளவிற்குக் கடன்பெற்று வருவதை நான் பல்வேறு நாடுகளிலே பிரயாணம் செய்கின்ற பொழுது நேராக அறிந்திருக்கிறேன். அப்படி அமைக்கப்பட்ட அந்தச் சாலைகளையும் நான் பார்த்திருக்கிறேன். இதையெல்லாம் பயன்படுத்தி, நம்முடைய சென்னையிலிருந்து குறைந்தது 100 மைல் தூரத்திற்காவது, விழுப்புரம் வரையிலாவது மேம்பாலம் அமைக்கப்பட்ட ஒரு சாலையை. ஐந்தாண்டுக் காலத்திலேயோ அல்லது பத்தாண்டுக் காலத்திலேயோ, அதற்கு 1,000 கோடி ரூபாய்க்கு மேலே செலவானாலும்கூட, இப்படிப்பட்ட ஒரு சாலையை அமைப்பதற்கான ஒரு திட்டத்தை அமல் நடத்து வது பற்றி அமைச்சரவர்களும் இந்த அரசும் தீவிரமாகப் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான்கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அப்படி அமைக்கப்படக்கூடிய இந்தச் சாலைக்கான தொகை முழுவதையும் அரசே செலவிடுவதிலே வேறுஏதாவது இடர்பாடுகள் இடுக்கண்கள் இருக்குமேயானால், தனியார்களுடைய முதலீட்டை யும் ஒன்றாகச் சேர்த்து அந்தச் சாலை கட்டி முடிக்கப்பட்ட பிறகு, அதிலே செல்லும் வாகனங்களிடத்தில் தனியாக வரி வசூலித்து இதை ஈடு கட்டுகின்ற முறையிலே அதை அமைப்பதைப் பற்றியும் அரசாங்கம் யோசித்தால் பலபேர் அதிலே முதலீடு செய்யவும் முன்வருவார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக் கிறது.

இதைப்பற்றிச் சொல்லுகின்றபொழுது ஜப்பானிலே டோக்கியோவிலிருந்து கியோடா வரையில் உள்ள கிட்டத்தட்ட 360 மைல் தூரத்திற்கு இரயில்கள் செல்வதற்கு மேம்பாலம் அமைத்திருக்கிறார்கள். அது அரசின் சார்பாக அமைக்கப்பட வில்லை. தனியொரு கம்பெனியின் சார்பாக அமைப்பட்டிருக் கிறது. அதை முன்னுதாரணமாகக் கொண்டு இப்படிப்பட்ட ஒரு சாலையை அமைப்பதைப்பற்றி பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1985 ஜூன் 6] (திரு. ஆ.கா.அ. அப்துல் சமத்)

இப்பொழுது நாம் பேருந்துகளை புதிய சாலைகளுக்கு விடும் பொழுது, அகலமான பெரிய சாலைகளில், ஏற்கனவே பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற சாலைகளில்தான் ஓடி புதிய இடத்திற்குச் செல்லுகின்ற முறையில் அமைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் குறிப்பாக சென்னையைப் பொறுத்தவரையில், இருக் கின்ற மக்கள் நெருக்கடியை வைத்துப் பார்க்கின்ற பொழுது, இப்படிப்பட்ட புதிய பஸ்கள் அதிகமாக விடுவது ஒருபுறம் இருக்க, குறுக்குச் சாலை வழியாகவும், சிறு பாதைகள் வழியாகவும் மினி பஸ்கள் அல்லது வேன்களை முக்கியமான இடங்களை இணைக் கின்ற விதத்தில் விடுவது பற்றியும் அரசாங்கம் யோசிக்க வேண்டு மென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பேருந்து நிலையங்களினுடைய துப்புரவு நிலைமை மிகவும் பரிதாபகரமாக இருக்கிறது. பேருந்துகளுக்காகக் காத்திருக்கின்ற மக்களுக்கு அங்கே அவர்கள் உட்காரக்கூட எந்தவிதமான வசதியும் இல்லை. நம்முடைய தலைநகரத்தில் உள்ள திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் எல்லாம் புறப்படுகின்ற தலைமை இடத்திலேகூட மக்கள் மணிக்கணக்கில் காத்திருக்க வேண்டியிருக் கிறது. வசதி பெற்றவர்கள் ஒரு மணி நேரத்திற்கு ஒரு ரூபாயோ இரண்டு ரூபாயோ கொடுத்துத் தங்குவதற்குக் குளிர் பதன வசதியோடு கூடிய ஒரு அறை இருந்தாலும், அப்படிப்பட்ட ஒரு அறை இருக்கிறது என்பதுகூட அங்கே காத்திருக்கின்ற பயணி களுக்குத் தெரிவது இல்லை. அதுமட்டுமல்ல, அங்கே ஏற்கனவே பொருத்தப்பட்டிருந்த மின் விசிறிகள்கூட அகற்றப்பட்டிருக் கின்றன. அதன் காரணத்தைப் பற்றியும் அமைச்சரவர்கள் ஆராய வேண்டும். ஏற்கனவே பேருந்துகள் குறிப்பிட்ட நேரத்திலே புறப்படாமல் சங்கடப்பட்டுக்கொண்டு மணிக் கணக்கில் காத்துக் கொண்டிருக்கும் மக்களுக்கு அமர்ந்திருக்கக் கூடிய அடிப்படை வசதிகளையாவது நம்முடைய பேருந்து நிலையங்களில் செய்து தர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

மற்றொன்று இந்தப் பெரும் சாலைகளிலே போக்குவரத்திற்கு மிகவும் இடஞ்சலாக இருப்பது, லாரிகள் அந்தச் சாலை ஓரங் களிலே நிறுத்தப்பட்டிருக்கும் ஒரு தன்மையாகும். குறிப்பாக தாம்பரம், செங்கல்பட்டு, மாமண்டூர், மதுராந்தகம், திண்டிவனம் போன்ற பகுதிகளிலே அவர்கள் நிறுத்தி வைத்திருக்கக்கூடிய முறை. சாதாரணமாக, அரசு போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் கூட முறையாகச் செல்லமுடியாத அளவுக்கு, சில இடங்களிலே மணிக் கணக்கிலே நிறுத்தி, அதை, அந்தச் சாலையினுடைய போக்கு வரத்தை. யார்தான் ஒழுங்கு செய்வது, என்ற ஒரு நிலைகூட தெரியாத நிலையிருக்கிறது. ஏனென்றால், அந்த டிரைவர்கள் எல்லாம் இறங்கி. பல இடங்களுக்குச் சென்று விடுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நேரத்திலே ஏற்படக்கூடிய இந்த இன்னல்களை எல்லாம் போக்குவதற்காக ஒரு ஸ்பெஷல் ஸ்குவாட், நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையின் சார்பாக நியமித்து, அது போலி சாருடைய துணையோடு தங்கு தடையின்றி போக்குவரத்து நடப்பதற்கு துணை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

ரிசர்வேஷன் செய்வதற்காக செய்யப்பட்டிருக்கக்கூடிய ஏற்பாடு மிக வரவேற்கத்தக்கது. இந்த ரிசர்வேஷனுக்காக ரூ. 1 கட்டணமாக வசூலிக்கும்போது, அந்த பாரத்திற்காக, ஏற்கனவே 5 பைசாவாக இருந்ததை இப்பொழுது 10 பைசாவாக அதிகரித்து வசூலிப்பது தேவையற்றது என்று கருதுகிறேன். ரிசர்வேஷனுக்கு இருக்கக்கூடிய அந்த ரூ. 1-லேயே இந்த 10 பைசாவும் வரக்கூடிய நிலை இருக்கிற காரணத்தால், அதையே போதுமானதாகக் கருதி பாரத்திற்காக தனியாக காசு வசூலிக்காமல் இருப்பது பொது மக்களுக்கு நன்மை தரும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சூப்பர் டீலக்ஸ் என்ற பஸ்கள் விடுவது, பொதுமக்களுக்கு, குறிப்பாக, உடல் நலம் குறைந்திருப்பவர்கள் வசதியாகப் பிரயாணம் செய்வதற்கு ஏற்புடையதாக இருந்தது. சாரணம், அதிலே 35 இருக்கைகளே இருந்து வந்தன. சாதாரண பஸ்களிலே சராசரியாக 46 இருக்கைகள் இருக்குமானால், இதில் 35 இருக்கைகளே இருந்து வந்தன. ஆனால் சமீபகாலமாக அந்த வசதி திடீரென ரத்து செய்யப்பட்டு பல பகுதிகளிலே, சாதாரண பஸ்களே சூப்பர் டீலக்ஸ் என்று பொதுமக்களால் கருதப்படத்தக்க அளவுக்கு ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்தப் பழைய வசதி மீண்டும் நிலை நாட்டப்பட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

ஆரம்பத்திலே திருவள்ளுவர் பஸ் விடப்பட்டபொழுது அதனுடைய தோற்றப் பொலிவே ஒரு மரியாதையும் மகிழ்ச்சியும் ஏற்படத்தக்க முறையிலே இருந்தது. அண்மைக்காலமாக அந்தத் திருவள்ளுவர் பஸ்ஸுக்குக்கூட பலவிதமான வண்ணங்கள், கவர்ச்சியில்லாத வண்ணங்கள் பூசி, அதைப் பார்த்தாலே திருவள்ளுவர் பஸ் என்று புரிந்து கொள்ள முடியாத அளவுக்கு ஆக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய அவல நிலை மாற்றப்பட வேண்டும்.

இன்று எந்தப் பேருந்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் அதனுடைய இருக்கைக்கு மேற்பட்ட பிரயாணிகளை ஏற்றுவது ஒரு சாதாரண நடைமுறையாக ஆகிவிட்டிருக்கிறது. அது தனியார் பேருந்தாக இருந்தாலும் அரசுப் பேருந்தாக இருந் தாலும் இப்படி ஆகிவிட்டிருக்கக்கூடிய முறை நல்ல முறை அல்ல. பேருந்துகளை அதிகப்படுத்துவதைக் கொண்டு அந்த நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்கு தேவைப்பட்ட ஏற்பாடுகளை மேற்கொள்ளவேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விழாக்காலங்களில் ஏற்கனவே நெடுஞ்சாலையிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கக்கூடிய பஸ்களை ஏற்பாடு செய்து பொது மக்களுடைய தேவையை நிறைவேற்றுகிற ஏற்பாடு வரவேற்கத் தக்கதாக இருந்தாலும் இப்படிப்பட்ட தேவைகளை ஸ்பேர் பஸ்கள் மூலமாக நிறைவு செய்வது நன்மை என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்

[illegible] தனியார் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை நாம் [illegible] [illegible] காலம் வரை, நம்முடைய அரசுப் பேருந்துகளுக்கும் [illegible] தனியார் பேருந்துகளுக்கும் தேவையில்லாத போட்டி ஏற்படு [illegible] இரு சாராருக்குமே நன்மை ஏற்படக்கூடிய [illegible] இந்தப் பேருந்துகள் புறப்படுவதிலே நேரத்தை [illegible] முறைப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[illegible] இருக்கக்கூடிய சாலைகளில் அரசுப் பேருந்துகள் ஓடக்கூடிய வழிவகைகள் செய்து, அது பொதுமக்களுக்குப் பயன் தரத்தக்க [illegible] துறை என்று உணரத்தக்க ஒரு நல்ல சூழ்நிலையை ஏற்படுத்து மாறு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டு இந்த மானியத்திற்கு ஆதரவு தெரிவித்து அமர்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1-20)

திரு. ஆர். ரெங்கசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அரசாங்கப் போக்குவரத்து கடந்த காலங்களிலே நல்ல முறையில் முன்னேறி உள்ளதைப்பற்றி நாங்கள் மகிழ்ச்சியடை கிறோம். அதற்காக அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன். [illegible] அளவுக்கு விட்டிருக்கிறார்கள். என்றாலும் ஏறத்தாழ 9,000 பஸ் அளவுக்கு விட்டிருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ மொத்த பஸ்களிலே 63.6 சதவீதம்தான் தேசியமயமாக்கப் பட்டிருக்கிறது. நான் அரசாங்கத்தை குறைசொல்ல வேண்டும் [illegible] சொல்லவில்லை. அரசாங்கமே ஒரு கொள்கையை [illegible] படிப்படியாக 5 ஆண்டுகளில் ஜில்லாவாரியாக [illegible] தேசியமயமாக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். இந்த [illegible] அதை நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். நீலகிரி ஜில்லா தவிர மற்ற ஜில்லாக்களில் தேசியமயமாக்கும் கொள்கை இன்னும் அமுல்படுத்தப்படவில்லை. அரசு கொள்கைப்படி விரைவிலே ஜில்லா ஜில்லாவாக பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்றைக்கு இந்தியாவிலேயே புரொடக்டி விட்டி, புரொடக்ஷன், லேபர், வெகிக்கிள் புரொடக்டிவிட்டி, வெகிக்கிள் மெயின்டனன்ஸ் ஆஃப் பஸ்ஸஸ் போன்றவை தமிழ் நாட்டுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில்தான் நல்லமுறையில் நடை பெற்று வருகின்றன என்று புள்ளிவிவரங்கள் கூறுகின்றன. அந்த அளவுக்கு இங்கே பயிற்சி பெற்றவர்கள் இருக்கிறார்கள். அப்படி இருந்தாலும்கூட நீங்கள் நஷ்டம் என்று சொல்கிறீர்கள்? மருது பாண்டியனில் ஒரு இலட்சம் ரூபாய் இலாபம், ஜீவாவில் ஒரு இலட்சம் ரூபாய் இலாபம்; நேசமணியில் ஒரு இலட்சம் ரூபாய் இலாபம்; திருவள்ளுவரில் ஒரு இலட்சம் இலாபம் என்று சொல் கிறீர்கள். எனக்கு ஒன்றும் புரியவில்லை. இந்த அளவுக்கு நல்ல முறையில் ஓடியும் இவ்வளவு குறைந்த இலாபம்தான் வருகிறது என்றால் அதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை. உங்களுக்குத் தெரியும், டி.வி.எஸ். நிறுவனம் பஸ்களை வைத்து கம்பெனி இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 40 பாக்டரிகள் கட்டியிருக்

இறார்கள். அதைப்போல ஏ.பி.டி. நிறுவனம், பொன்னாச்சி
மகாலிங்கம் அவர்களுக்குச் சொந்தமானது. அதிலிருந்து
சம்பாதித்து சக்தி ஷுகர்ஸ், சக்தி பைப்ஸ், சக்தி டெக்ஸ்டைல்ஸ்
சக்தி பினான்ஸ்என்று இப்படி பல சக்திகளை வைத்திருக்கிறார்கள்.
தனியார் துறையில் இந்த பஸ் கம்பெனி நல்ல இலாபத்தில் இயங்கு
கிறதுஎன்றால்ஏன் அரசாங்கம் இலாபம் சம்பாதிக்க முடியவில்லை?
ஒரு தனியார் பஸ் முதலாளி He is having expertise, He i having
money. அந்தப் பணத்தை வைத்துக்கொண்டு ஆண்டுக்கு இரண்டு
இலட்சம் ரூபாய் சம்பாதிக்கிறார். He arns a not profit of Rs. 2
l khs per year. அந்தமாதிரி இருக்கும்போது 400 பஸ்களை ஒரு
கழகம் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கும்போது ஏன் இலட்சம் ரூபாய்தான்
இலாபம் வருகிறது? இதுபற்றிய உண்மையான நிலைமை என்ன
என்பதை அரசாங்கம் உணர்ந்து பார்க்க வேண்டும். இந்தக்
கழகங்கள் ஏன் நஷ்டத்தில் இயங்குகின்றன என்பதுபற்றி
அரசாங்கம் விசாரணை கமிஷன் ஒன்றை நிறுவி, விசாரிக்க
வேண்டும். ஏனென்றால் நிறைய பஸ்கள் ஓடுகின்றன; எல்லா
வசதியும் இருக்கிறது; ஒர்க்கர்ஸைப் பொறுத்தவரையில்
எஃபிசியன்சி இருக்கிறது; நிர்வாகத்தில் எஃபிசியன்சி இருக்கிறது.
They h ve got expe. Engineers, Adm nistrators and Accountants.
அப்படி எல்லாம் இருந்தும் ஏன் இந்த அளவுக்கு இருக்கிறது
என்பதைத் தெரிந்துக்கொள்ள வேண்டும். In spite of the efficiency
we could not earn good profit.

அடுத்தபடியாக, இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில்
நிர்வாகப் போர்டு இருக்கிறது. அதில் எல்லாமே அதிகாரிகளாக
இருக்கிறார்கள். இப்போது ஐ.ஜி. யை எல்லாம் போட்டிருக்
கிறார்கள். அவர்கள் எல்லாம் இருந்தாலும் இந்த போர்டில்
அக்கவுண்டன்ட் இருக்க வேண்டும்; ஆடிட்டர் இருக்க வேண்டும்;
எக்ஸ்பர்ட்ஸ் இருக்க வேண்டும். அப்படிப்பட்டவர்கள் இல்லாமல்
வெறும் சாதாரண அதிகாரிகள் இருந்தால் ஒன்றும் செய்ய
முடியாது. மத்திய அரசாங்கம் பாங்க் போர்டில் ஆடிட்டர்களை
நியமித்திருக்கிறார்கள், என்ஜினியர்களை நியமித்திருக்கிறார்கள்.
அட்மினிஸ்ட்ரேட்டர்களை நியமித்திருக்கிறார்கள். அந்தமாதிரி
இந்தக் கழகங்களிலும் நியமித்தால்தான் செக் பண்ணலாம்.

எல்லாவற்றுக்கும் மேலாக 12, 13 கார்ப்பரேஷன்கள் இங்கே
உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இன்னும் பிரிக்க வேண்டுமென்று
டிமாண்ட் பண்ணுகிறார்கள். எதற்காகப் பிரிக்க வேண்டும்?
பிரிக்கக் கூடாது. We should have only one corporation. யு. பி.,
மகாராஷ்டிரம், குஜராத், பெங்கால், ஆந்திரா போன்ற எல்லா
மாநிலங்களிலும் ஒரே ஒரு கார்ப்பரேஷன்தான் இருக்கிறது.
அந்தமாதிரி இருக்கும்போது நாம் ஏன் பிரிக்க வேண்டும்?
பிரித்தால் இலாபம் வரும் என்றால் பரவாயில்லை, பிரிக்கலாம்.
நஷ்டம் தான் வருகிறது, அல்லது குறைந்த இலாபம்தான்
வருகிறது என்கிறபோது பிரிக்கக்கூடாது. எல்லாவற்றையும்
சேர்த்து ஒரே ஒரு கார்ப்பரேஷனாக மாற்ற வேண்டும்.
பிரித்தால் நிர்வாகச் செலவு அதிகமாகும். இந்தச் செலவைக்
குறைக்க வேண்டுமென்றால் ஒரே ஒரு கார்ப்பரேஷன்தான்
இருக்க வேண்டு- தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த நிர்வாகத்தைப் பொறுத்தவரையில்
மெத்தப் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், இப்போது
எம்.டி.களுக்கு போதுமான அதிகாரம் கிடையாது. We should
allow the Managing Directors to function independently. அப்போது
தான் நாம் அவர்களை ஏன் நஷ்டம் என்று கேட்க முடியும்;
இப்போது நாம் கேட்க முடியாது. பொறுப்பாக்கவும் முடியாது.

எந்த ஒரு அரசும் எந்த ஒரு டிப்பார்ட்மென்ட்டும் கேட்டால்
அவர்கள் பொறுப்பில்லாத பதிலைச் சொல்வார்கள். எனவே
அந்த எம். டி. களுக்கு நல்ல பவர்ஸ் கொடுக்க வேண்டும்.

ஒரு சமாச்சாரத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஓ.டி.
என்ற பெயரால் பல ஆட்கள் வேலை செய்யாமல் இருக்
கிறார்கள். தொழிற்சங்க நிர்வாகிகள் என்பதற்காக ஒன்றிரண்டு
பேர்களுக்கு அவ்வாறு ஓ.டி. தரலாம். ஆனால் நூற்றுக்கணக்
கான, ஆயிரக்கணக்கான ஆட்கள் அவ்வாறு ஓ.டி. என்ற
பெயரால் வேலை செய்யாமல் இருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்
களின் முதல் கடமை என்னவென்றால் அவர்கள் வேலை செய்ய
வேண்டும். வேலை செய்யாமல் ஏமாற்றுவது நல்லதல்ல.
எனவே ஓ.டி.யைப் பொறுத்தவரையில் I request the Minister to
regulate the O.D. system. ஓ.டி. என்பதை முறைப்படுத்த வேண்டும்
என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக நம்முடைய அரசு கிராமந்தோறும் பஸ்
விடுகிறது. அதற்காக மகிழ்ச்சி, பாராட்டுகிறோம். ஆனால் 30
கிலோ மீட்டர் என்ற அளவுக்குத்தான் விடுகிறார்கள். இதன்
காரணத்தால் ஒரு கிராமத்திற்குச் சென்றால் இன்னொரு
கிராமத்திற்குச் செல்ல முடியவில்லை எனவே அந்த 30 கிலோ
மீட்டர் என்பதை 40 கிலோ மீட்டர் என்று உயர்த்த வேண்டும்
என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ரோடுகள் எல்லாம் பஞ்சாயத்துக்களாலும்,
பஞ்சாயத்து யூனியன்களாலும் தான் பராமரிக்கப்படுகின்றன.
ஆனால் அவர்களிடத்திலே பணம் கிடையாது. எனவே எங்கெல்
லாம் பஸ் போகின்றதோ, அவற்றை எல்லாம் ஹைவேஸ்
டிப்பார்ட்மென்ட் எடுத்துக்கொண்டு மெய்ன்டெய்ன் செய்ய
வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக ஆத்தூரிலே வாகன ஆய்வாளர் அலுவலகம்
வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த வாகன
ஆய்வாளர் அலுவலகத்திற்கு என்னென்ன க்வாலிஃபிக்கேஷன்ஸ்
வேண்டுமோ அவற்றை எல்லாம் அது பெற்றிருக்கின்றது. அது
கடந்த வருடத்திலிருந்து பெண்டிங்-ஆக இருக்கின்றது. அதையும்
செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருமதி பொன்னம்மாள் அவர்கள் சொன்னது மாதிரி முன்பெல்லாம் நடந்து போகக்கூடிய பழக்கம் இருந்தது. இப்போது அந்தப் பழக்கமே இல்லை. எனவே எல்லா இடங் களிலும் போதிய பேருந்துகளை விட வேண்டும். எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ் விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

அடுத்து கப்பல் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் பூம்புகார் கார்ப்பரேஷன் மூலமாக இரண்டு கப்பல்கள் வைத் திருந்தோம். அவை நிறுத்தப்பட்டு விட்டன. எனவே மேற் கொண்டு புதிய கப்பல்கள் வாங்க வேண்டும். வடக்கேயிருந்து கரி கொண்டு வர வேண்டும் என்றால் தற்போது வாகன வசதி கிடையாது. மேலும் ஏற்கெனவே வேலை செய்த 'ஸீமென்' seamen எல்லாம் தற்போது வேலை வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக் கிறார்கள். பம்பாய், கல்கத்தாவிலும் அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கவில்லை. எனவே இந்த கப்பல்களை சீக்கிர மாக வாங்கி அவர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வாலி நோக்கத்தில் மைனர் போர்ட் ஒன்று இருக்கின்றது. அங்கே ஜெட்டி எல்லாம் கட்டியிருக்கிறார்கள். அந்தத் துறை முகத்தின் மூலமாக வடநாட்டிற்கு முழுவதுமாக உப்பு போன்ற பொருட்களை ஏற்றிச் செல்கின்ற வாய்ப்பு இருக்கின்றது. எனவே அந்தத் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி பண்ண இப்போது ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்ற பணம் போதாது. அதை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சேலம், தர்மபுரி, ஹோசூர், பெங்களூர் போன்ற இடங்களுக்கு இன்டர்-ஸ்டேட் பஸ் அதிகமாக விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் ஏற்கெனவே நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் நல்லமுறையில் ஒப்பந்தம் பண்ணியிருக்கிறார்கள். நல்ல வேஜ் இன்க்ரீஸ் எல்லாம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் பேட்டாவைப் பொறுத்த வரையில் அதனை உயர்த்தாமல் வைத்திருக்கிறார்கள். அது லாங் பெண்டிங் இஷ்யூவாக (issue) இருந்து கொண்டிருக்கின்றது. அவற்றிலும் உடன்பாடு காண ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். சென்ட்ரல் கவர்ன்மென்ட் டி.ஏ. அறிவிப்புப்படி D. A. உயர்த்த ஒப்பந்தம் பண்ணியிருக்கி றோம். ஒப்பந்தப்படி 437 புள்ளிக்கு மேலே D. A. உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அவையின் முன் அனுமதியுடன் அவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்பெறுகிறது.

(பிற்பகல் 1-30)

திரு. ஆர். ரெங்கசாமி: டி. ஏ. புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.30 என்பதை மாற்றி, 1.65 என்று அந்த டி. ஏ.வை உயர்த்தி, 437 புள்ளிக்கு மேலே ஒவ்வொரு புள்ளிக்கும் உயர்த்தித் தரும்படி

யாகக் கேட்டுக் கொண்டு, நமது அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்கு தெரியும், காங்கிரஸ் கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் நாங்கள் அவர்களுக்கு முழு ஒத்துழைப்புக் கொடுக்கக் கூடியவர்கள் we are giving full co-operation. ஆகவே, அவர்களுடைய முயற்சியை பாராட்டுகிறோம் என்று சொல்லிக் கொண்டு, முடித்துக் கொள் கிறேன். வணக்கம். ஜெய்ஹிந்த்.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது 15 சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய சிறப்பான கருத்துக் களை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். 68 சட்டமன்ற உறுப் பினர்கள் 208 வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்து எனக்கு உதவி செய்திருக்கிறார்கள். அத்தனை பேரும் எடுத்துச் சொல்லிய அத்தனைக் கருத்துக்களுக்கும் நான் ஒட்டு மொத்த மாகப் பதிலைச் சொல்வது என்றால் அதிக நேரம் எடுக்கும் எனவே உங்களுடைய பொறுமையை சோதிக்காமல் எவ்வளவு விரைவாக முடிக்க முடியுமோ அவ்வளவு விரைவாக முடித்துக் கொண்டு விடுகிறேன் என்ற உத்திரவாதத்தை முதலிலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சில கேள்விகளுக்கு பதில் கொடுக்க வில்லை என்று சொன்னாலும் கூட, அவைகள் குறிப்பேட்டிலே இருக்கின்றன, அவைகள் நிச்சயமாக கவனிக்கப்பட்டு, தேவை யான நேரத்தில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை முதலி லேயே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எல்லோரும் மிக முக்கியமானப் பிரச்னையாக 2, 3ஐத் தான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஒன்று கட்டண உயர்வு, மற்றொன்று தேசியமய கொள்கை, மூன்றாவது தொழிலாளர்களுடைய நன்மை பற்றியது. பெரும்பாலோர் போக்குவரத்துக் கழகங் களும் மற்றும் அதைச் சார்ந்த நிறுவனங்களும் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதையும் தொழிலாளர்களுக்கு ஓரளவுக்கு நன்மைகளை இந்த அரசு செய்திருக்கிறது என்பதை யும் இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். சில பேர் சில குறைபாடு களையும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். குறைபாடுகளைச்சொல்லியவர் களும் கூட, தங்களுடைய உள்ளத்திலே மற்ற இடங்களிலே இருப்பதைவிட இது சிறப்பாக இருக்கிறது என்பதை அறிந்திருப் பார்கள் என்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது. சூழ்நிலையின் காரணமாக அப்படித்தான் சொல்லியாக வேண்டும் வேறு வழியில்லை என்று நமக்குத் தெரியும் என்றாலும் அதைக்கூட எங்களுக்குச் சாதக மாகப் பயன்படுத்திக் கொள்கிற வகையிலேதான், அவைகளை எதிர்காலத்தில் உன்னிப்பாக எடுத்துச் செயல்படுத்துவதற்கு அது உதவும் என்று நம்புகிறேன்.

1977-லே இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்கிற போது 4,974 பேருந்துகள் அப்போது அரசாங்கத்திற்குச் சொந்த மாக இருந்தன. இப்போது—பாலிசி நோட்டிலே சற்று வேறு விதமாக இருக்கும் காரணம், அது தயாரித்த தேதியிலே இருந்த வரைக்கும் எடுக்கப்பட்ட எண்ணிக்கை—ஆனால் இன்றைய

தேதி வரை 9,251 பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தமாக இயங்கிக்
கொண்டிருக்கின்றன. அதேபோல தேசியமய கொள்கையைப்
பற்றி இங்கே பேசினார்கள். அதற்குப் பதிலைச் சொல்வது
என்னுடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன். இங்கே 1977லே
நாங்கள் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்கிறபோது, அன்றைக்கு
தேசியமயமாக்கப்பட்ட பேருந்துகளுடைய சதவீதம் 51.8
ஆகும். இன்றைய தேதியில் 63.6 சதவீதமாக அது
உயர்ந்திருக்கிறது. எனவே இந்த அரசாங்கம் தேசிய மயமாக்கும்
செயலைச் செய்யவில்லை என்று யாரும் சொல்லிவிட முடியாது
என்பதற்கு இது ஒரு எடுத்துக்காட்டு என்பதை நான் இங்கே
தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை.)

ஆனால், இந்த தேசியமயக் கொள்கையைப் பொறுத்த
வரையில் ஒரு தீர்க்கமான முடிவுக்கு நாங்கள் வந்திருக்கிறோம்
என்பதை இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இந்த அரசினுடைய
எண்ணம் பேருந்துகள் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்பது
தான். அதைத்தான் அசைக்க முடியாத எண்ணமாக நாங்கள்
வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதையும் தெரிவிக்க விரும்பு
கிறேன். ஆனால் எந்த அரசாங்கமாக இருந்தாலும் எடுக்கின்ற
ஒவ்வொரு நடவடிக்கையும் மக்களுக்குப் பயன்படக் கூடியதாக
இருக்க வேண்டும் என்பதிலே யாருக்கும் கருத்து வேறுபாடு
இருக்காது என்பதையும் நான் நம்புகிறேன். எனவே அந்த வகை
யிலே எங்களுக்கு ஏற்படுகிற அந்த எண்ணங்களை உங்கள்
முன்னாலே நான் எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன். அது நியாயமா
இல்லையா என்பதை நீங்களே சிந்தித்துப் பார்த்து முடிவு
எடுத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு தனியாருக்குச் சொந்தமாக 5 ஆயிரம்
பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. இந்த அரசாங்கம்
பொறுப்பை ஏற்ற பிறகு மட்டும் ஏறத்தாழ 5 ஆயிரம் பேருந்து
களாக அதைக் கூடுதலாக்கி இயக்கியிருக்கிறது. உங்களிடத்திலே
நான் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புவது இந்த 5 ஆயிரம் பேருந்து
களையும் ஒரே நாளிலே வீம்பிற்காக நாம் தேசிய மயமாக்கம்
செய்ய வேண்டும் என்று கோடிக்கணக்கான ரூபாய்களை இடலே
கொட்டி, அந்தப் பேருந்துகளை எடுப்பதன் மூலமாக, இந்த 5
ஆயிரம் பேருந்துகளுக்கும் நம்முடைய கட்டபொம்மன் போக்கு
வரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன்
போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று
பெயரை அவைகளின் மேல் எழுத முடியுமே தவிர கூடுதலாக ஒரு
தனி நபருக்குக்கூட நன்மை செய்து விட முடியாது என்பதை
நீங்கள் தயவு செய்து யோசிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

எனவே உடனடியாக அத்தனை கோடி ரூபாயை, நான்
சொல்வது கோடி என்றால் இரண்டு கோடி, மூன்று கோடி அல்ல,
ஒரு 50 கோடி, 60 கோடி தேவைப்படுமென்று நம்புகிறேன்.

முழுமையான கணக்கு என்னிடத்தில் இல்லை. எனவே அத்தனை
கோடியையும் இன்றைக்கு ஒரு நாளில் வீம்பிற்காக கொட்டிச்
செலவிட்டு, ஒரு தனிநபருக்குக் கூட கூடுதலாக வசதி செய்ய
வில்லை என்றால் இந்த நாட்டிலே இருக்கிற மக்களுக்கு அது
என்ன பயன் என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று
கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்றைய நிலையில் எந்த இடத்திலும்
பேருந்துகள் கூடுதலாகத் தேவையில்லை, எந்த இடத்திலும் பணி
மனைகள் தேவையில்லை, தேவையான அளவிற்கு பேருந்துகள்
விடப்பட்டு விட்டன என்ற நிலையில் நாம் இருந்தால் இந்த
தேசியமயக் கொள்கை என்பதை ஒரே நாளில் உடனடியாக
செய்கிற முயற்சியை எடுப்பதில் தவறில்லை என்பது என்னுடைய
கருத்தாகும். பல சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்கள் வெட்டுத்
தீர்மானங்களில் பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள்.
இங்கே பேசியவர்களும் அதைத் தான் சொல்லி இருக்கிறார்கள்.
அவர்கள் பேசியது, மக்கள் கேட்பது அத்தனையையும் உடனடி
யாகச் செய்துவிட வேண்டுமென்ற ஆசை இந்த அரசாங்கத்திற்கு
இல்லாமல் இல்லை, ஆனால் பணப் பற்றாக்குறை காரணமாக,
பல்வேறு சங்கடங்கள் காரணமாக படிப்படியாக ஆண்டிற்கு
1,000 வண்டிகள், 1,500 வண்டிகள் என்று நாம் பேருந்துகளை
இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். எனவே கேட்கிற கோரிக்கையை
உடனடியாக நிறைவேற்றுவதற்கு பணம் போதவில்லையென்ற
சூழ்நிலையில் இந்த 5,000 பேருந்துகளை எடுப்பதன் மூலம் என்ன
மறுமலர்ச்சியை நாட்டிலே ஏற்படுத்திவிட முடியும் என்பதை
நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்
கிறேன். நான் இதைச் சொல்கிற காரணத்தால் தேசிய மயக்
கொள்கைக்கு நாங்கள் எதிராக இருக்கிறோம் என்று தயவுசெய்து
யாரும் நினைத்துவிட வேண்டாம். பல இடங்களில் மறியல்
செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்று கூட உறுப்பினர்கள்
பேசினார்கள். எனவே அப்படி எங்கெங்கெல்லாம் பேருந்துகள்
தேவையாக இருக்கிறதோ அங்கெல்லா பேருந்துகள் கொடுத்து
விட்டு, ஓரளவிற்கு அதிலே தன்னிறைவு பெற்றுவிட்டோம் என்ற
நிலை ஏற்பட்ட பிறகு அரசு நிச்சயமாக இருக்கிற பேருந்துகளை
தேசியமயம் செய்யும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெளிவாக
எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். எனவே இதிலே மாறுபட்ட
கருத்துக்கள் உங்களுக்கு இருக்க முடியாது என்றே நம்புகிறேன்.
அல்லது இங்கே இருக்கிற 234 உறுப்பினர்களும் சேர்ந்து
கூடுதலாக பேருந்துகளை கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை.
அதைப் பின்னாலே பார்த்துக் கொள்ளலாம், உடனடியாக இந்த
5,000 பேருந்துகளை தேசியமயம் செய்வது தான் சரியென்று
ஒப்புக்கொண்டால் நிச்சயமாக அதை நாங்கள் செய்ய தயாராக
இருக்கிறோம். காரணம் பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்கிற
பொதுமக்களுக்கு பதில் சொல்லவேண்டிய பொறுப்பையும்,
கடமையையும் நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்கிற சூழ்நிலையில் அதைச்
செய்வதிலே எங்களுக்கு மாறுபட்ட கருத்து இல்லை. எனவே
நீங்கள் தெளிவாக சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டுமென்று இந்த

நேரத்தில் வேண்டுகோளாக உங்கள் முன்பு வைக்க விரும்பு
கிறேன். எனவே இந்த அரசாங்கம் தேசிய மயக்கொள்கைக்கு

எதிராக இருக்கிறது என்று யாராவது நினைப்பார்களானால் உண்மை அப்படி இல்லை என்று நான் தெளிவுபடுத்தக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் நான் உதாரணமாகச் சொல்கிறேன். நாங்கள் எவ்வளவு தெளிவாக இந்தத் திட்டத்தைச் செயல் படுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம், முறையாக, அனுபவபூர்வமாக ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறோம் என்பதற்கு ஒரே ஒரு உதாரணத்தைச் சொல்கிறேன். அரசியல் மனமாச்சரியம் இல்லாமல் அதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதற்கு முன்னாலே தேசியமயக் கொள்கையை அறிவித்தார்கள். அறிவித்த தேதியிலிருந்து அது தடை பெறப்பட்டது உச்ச நீதிமன்றத்திலே. அதுவரையில் என்ன செய்திருக்க வேண்டும்? அரசாங்கம் தனியார் துறைக்கு எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் பேருந்துகளை புதியதாகக் கொடுப்பதில்லை என்று கட்டுப்படுத்தி வைத்திருக்க வேண்டும். அந்த நிலை அவர்கள் காலத்தில் உருவாக்கப்படவில்லை. நான் இதைக் குற்றச்சாட்டாகச் சொல்ல வில்லை. நடைமுறையிலே அப்படி இருந்தது. ஆனால் இந்த அரசாங்கம் தனியார் துறையில் இருக்கிறவர்களுக்கு கூடுதலாக பேருந்துகளைக் கொடுக்க வேண்டாமென்ற முடிவை எடுத்து நாங்கள் நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோம். ஆனால் சில இடங்களில் நீதிமன்றங்களுக்குச் சென்று சிலபேர் வாங்கி விடுகிறார்கள். அதை எங்களால் தடுக்க முடியாது. நீதிமன்றத்திலே போடுகிற உத்தரவை அமலாக்க வேண்டிய பொறுப்பு எங்களுக்கு வந்து விடுகிறது. ஆகவே புதியதாக பேருந்துகளை தனியார் துறைக்கு கொடுக்காமல் தடுத்துவிட்டு, இப்போது மக்களுக்கு பேருந்துகள் எவ்வளவு தேவையோ அவ்வளவையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக கொடுத்துவிட்டு, அதை முடித்த பின்பு படிப்படியாக ஏற்கனவே கொடுக்கப்பட்ட பேருந்துகளை நாங்கள் தேசியமயம் செய்கிறோம் என்ற கொள்கையை இங்கே இருக்கிற பெரும் பாலான சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் உள்ளபடியே ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்ற நம்பிக்கை எங்களுக்கு இருக்கிறது.

அதைப்போல கட்டண உயர்வைப் பற்றி சொன்னார்கள். கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்ற ஆசை எங்களுக்கு இல்லை. அரசாங்கம் நிறைய பணத்தை வைத்துக் கொண்டு அதைச் செல வழிப்பதற்கு வழி தெரியாமல் இன்னும் நிறைய பணம் சேர்க்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் கட்டணத்தை உயர்த்துவது இல்லை. பலபேர் இங்கே சொன்னார்கள். சாலை பற்றி குறிப்பிடுகிற போது அதற்கு ஒதுக்கீடு போதவில்லை; இன்னும் கூடுதலாக தேவை; அவைகள் பராமரிக்கப்படவில்லை என்று சில இடங் களில் இருக்கிற நிலைமையை எடுத்துச் சொன்னார்கள். நான் அத்தனையையும் உண்மையென்று சொல்லிவிட முடியாது. அத்தனையையும் தவறு என்றும் சொல்லிவிட முடியாது. சொல்லியதிலே பல கருத்துக்கள் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய கருத்துக் களாக இருக்கின்றன. பணம் ஒதுக்க முடியவில்லை என்பதற்கு என்ன காரணம்? அரசாங்கத்திற்கு எவ்வளவு வருமானம் வருகிறதோ, அந்த வருமானத்தை வைத்துக் கொண்டு இருக்கிற பிரச்சனைகளைத் தீர்ப்பதற்காக ஒவ்வொ

பணத்தை

இருக்கிறது. ஒரு துறைக்கு அதிகமாக ஒதுக்கவேண்டுமென்று நாம் போராடி ஒதுக்கீடுகளை வாங்கிவோமானால், வேறு துறையில் குறைக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது.

(பிற்பகல் 1-40)

அரசாங்கம் கஜானாவிலே பணத்தை வைத்துக்கொண்டு, இங்கே ஏதோ ஒதுக்கிவிட்டு, மீதத்தை சேமித்து வைத்துக் கொண்டிருக்கவில்லை. எனவே அப்படிப்பட்ட நிலையிலே இன்றைக்கு எந்த வரியும் கூடுதலாகப் போடக்கூடாது. கட்டணத்தையும் உயர்த்தக்கூடாது, போடுகின்ற வரிகளைக் குறைக்கவேண்டும். இப்படி ஒரு பக்கம் நாம் பேசுகிறோம். இன்னொரு பக்கம் இந்தக் காரியங்களை எல்லாம் செய்ய வேண்டும் என்று போராடுகிறோம். இது எந்த வகையிலே நியாயமானது என்பதை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரைக்கும் என்ன நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். ஏன் லாபம் வரவில்லை என்று பல பேர்கள் பேசினார்கள். தொழிலாளர்கள் நன்றாக இருக் கிறார்கள். நிர்வாகம் நன்றாக இருக்கிறது. எல்லாம் நன்றாக இருக்கிறபோது லாபம் வராததற்கு என்ன காரணம்? இதற்கு மிக முக்கியமான ஒரே ஒரு காரணத்தை மறந்துவிட்டார்களோ, அல்லது மறந்துவிட்டது போல் பேசினார்களோ எனக்குப் புரிய வில்லை. பக்கத்து மாநிலத்திலே இருக்கிற பஸ் கட்டணத்தை நீங்கள் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கவேண்டும். நான் ஒரு உதாரணத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய திருவள்ளுவர் போக்கு வரத்துக் கழகத்திலே ஒரு 500 கி.மீ. தூரம் நீங்கள் பயணம் செய்வதாக எடுத்துக்கொண்டால், ரூ. 37.50 காசு கொடுக்க வேண்டும். ஆனால் பக்கத்து மாநிலத்திலே எந்த எக்ஸ்பிரஸ் சர்வீசுக்குப் போனாலும் ஏறத்தாழ 60 ரூபாயிலிருந்து 66 ரூபாய் வரையில் கொடுக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. எனவே எவ்வளவு வித்தியாசம் இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் கணக்குப் போட்டுப் பார்க்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கட்டணத்தை நாங்கள் உயர்த்துவதாக இப்போது அறிவித்து இருக்கிறோம். பொதுமக்களுடைய கருத்துக்கள் கேட்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அப்படியே கட்டணத்தை உயர்த்தினாலும் நிச்சயமாக பக்கத்து மாநிலத்தை விட குறைவாகத்தான் இருக்குமே தவிர, அதைவிட அதிகமாக போகாது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன். ஏன் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டது. அதற்கு சில காரணங்களை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட வேண்டியது என்னுடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன். சமீபத்திலே டீசல் விலை உயர்வு ஏற்பட்டது. அதன் காரணத் தால் வருகிற ஆண்டிலே ஏறத்தாழ 5 கோடி ரூபாய் கூடுதலான செலவை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சந்திக்கவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டு இருக்கிறது. மற்றும் டயர் போன்றவை

களின் விலை உயர்வு காரணமாக ஏறத்தாழ 7 கோடி ரூபாய்
அதிகமான செலவு. எனவே 12 கோடி ரூபாய் வருடத்திற்கு,
மாதத்திற்கு ஒரு கோடி ரூபாய் கூடுதலாக செலவு வருகிறது
வருகிற ஆண்டுகளில். இந்தக் கூடுதல் செலவை நம்முடைய
போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சந்திக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தத்திற்கு
ஆளாக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே
தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஒரு உதாரணத்தை மட்டும் நான் சொல்கிறேன். இன்றைக்கு
இருக்கிற 9 ஆயிரம் பேருந்துகள் 1977-லே இருந்திருந்தால்,
இந்தப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு நாம் செலவழிக்கக்கூடிய
டீசலினுடைய விலை ஏறத்தாழ 35 கோடி ரூபாய்,ஓர் ஆண்டுக்கு.
இன்றைக்கு 100 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கவேண்டிய
நிலைமைக்கு நாம் ஆளாக்கப்பட்டு இருக்கிறோம். எனவே
நீங்கள் இதை கணக்குப் போட்டு பார்க்கவேண்டும் என்று நான்
கேட்டுக்கொள்கிறேன். உங்கள் கையிலேயே நாங்கள் விட்டு
விடுகிறோம். கட்டண உயர்வு வேண்டாம் என்றால், இதற்கு
மேலே பேருந்துகள் விடுவது என்பது மிகக் கடினம். புதிதாகப்
பணிமனைகளை அமைப்பது என்பது அதைவிடக் கடினம். ஒரு
பணிமனையை அமைப்பதற்கு ஏறக்குறைய 15-லிலிருந்து 20
லட்சம் ரூபாய் வரை தேவைப்படுகிறது. அதுவும் சாதாரண
சிறிய பணிமனைக்கு. ஒரு சாதாரண பேருந்து விடுவது என்று
சொன்னால் 3 லட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. திருவள்ளுவர் போக்கு
வரத்துக் கழகத்தில் விடப்படும் பேருந்துகளுக்கு ஏறத்தாழ 5
லட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. பேருந்துகள் சிறப்பாக இருக்கவேண்டும்.
தொழிலாளர்களுக்கு சம்பள உயர்வு வேண்டும். எல்லா வசதி
களும் வேண்டும், கேண்டீன் வேண்டும், இவைகள் அத்தனை
யையும் செய்துவிட்டு, கட்டணமும் மற்ற மாநிலத்தைவிட குறை
வாகத்தான் இருக்கும் என்று சொன்னாலும், அதற்குக் கூட
எங்கள் மீது, ஏதோ உள் நோக்கம் கற்பித்துச் சொன்னாலும்,
எங்களுடைய உள்ளத்தைத்தான் அது பாதிக்கிறதே ஒழிய,
உண்மையான நோக்கத்தை நீங்கள் புரிந்துகொண்டதாக
எங்களுக்குத் தெரியவில்லை, என்பதைத்தான் நான் என்னுடைய
தாழ்மையான எண்ணமாக இங்கே வைக்க விரும்புகிறேன்.

கொல்லிமலையிலே நாங்கள் பேருந்துகளை இயக்கினோம்,
அங்கே உள்ள மக்கள் மலைப்பகுதியிலே ஏறக்குறைய 20 கி. மீ.
நடந்து வருகிறார்கள். இந்த அரசாங்கம் வந்தபிறகுதான்
நாங்கள் பாதை அமைத்து, அங்கே பேருந்துகள் விடப்பட்டு
இருக்கிறது. நானும் மாண்புமிகு அமைச்சர் ஆர். எம். வீரப்பன்
அவர்களும் அங்கே ஒரு நிகழ்ச்சியிலே கலந்து கொள்ள சென்
றோம், அப்போது மாண்புமிகு ஆர். எம். வீ. அவர்கள்
நாங்கள் செல்வதற்கு முன்பே சில கிராமங்களைச் சுற்றிப்
பார்ப்பதற்காக போயிருக்கிறார்கள். அந்தக் கிராமத்திலே
போய் இங்கே நிகழ்ச்சி ஒன்று நடக்கிறது, அதற்கு நீங்கள் வர
வேண்டும் என்று கேட்டதற்கு, அந்த கிராம மக்கள் சொல்
கிறார்கள். நாங்கள் பேருந்துகளை ஆண்டுக்கு ஒருமுறை தான்
எங்கேயாவது சேலத்திற்குப் போனால்தான் பார்ப்போம்.

இப்போது எங்களது ஊருக்கு வருவதாகச் சொல்கிறார்கள்.
அதற்கு நாங்கள் பூஜை எல்லாம் செய்யவேண்டும், கடா
வெட்டவேண்டும் என்று சொல்லி ஆட்டுக்கடா எல்லாம் வெட்டி
யிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட மக்கள் இருக்கிறார்கள். ஆனால்
நீங்கள் யாருக்காகப் பேசுகிறீர்கள்? சென்னையிலே 5 நிமிடத்
திற்கு ஒரு முறை பேருந்து வருகிறது. வீட்டை விட்டு வெளியே
வந்து வாசற்படியிலே நின்றால், 5 நிமிடத்திலே ஒரு பேருந்தைப்
பிடிக்கலாம். அதைவிட்டுவிட்டு, நீங்கள் செங்கற்பட்டுக்குப்
போனால், அரை மணி நேரத்திலே ஒரு பேருந்திலே ஏறமுடியும்.
இப்படிப்பட்ட மக்களுக்காக நீங்கள் பேசிக் கொண்டிருக்
கிறீர்கள். நாங்கள் யாருக்காக செய்து கொண்டிருக்கிறோம்
என்றால், இதுவரையிலும் பேருந்தையே பார்க்காத மக்களுக்கு
பேருந்திலே பயணம் செய்வதற்கு வாய்ப்பு இல்லாத மக்களுக்
காக, காரியங்களை நாங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.
அவர்களுக்காகத்தான் நாங்கள் பேருந்துகள் விட ஏற்பாடுகள்
செய்து கொண்டிருக்கிறோம். எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகமும்
நஷ்டத்திலே இயங்காமல் இருந்தாலே போதும். லாபம் தேவை
யில்லை. எனவே நஷ்டம் வராமல் இருக்கவேண்டும் என்று
சொன்னால் ஓரளவிற்கு கட்டண உயர்வைச் செய்துதான் ஆக
வேண்டிய நிர்பந்தத்திற்கு நாங்கள் ஆளாக்கப்பட்டு இருக்கிறோம்
என்பதை இந்த நேரத்திலே தெளிவுபடுத்த கடமைப்பட்டு
இருக்கிறேன். எனவே அப்படிப்பட்ட மக்களைப் பற்றி நாம்
கவலைப்படவில்லை என்றால் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய
அவசியம் இல்லை. எனவே எல்லாக் கட்சிகளுமே, பாதிக்கப்பட்ட
மக்களுக்கு, பாதுகாப்பு வேண்டுமென்ற உணர்விலே இருக்கிற
காரணத்தால், நிச்சயமாக இதை மறுக்கமாட்டார்கள் என்ற
நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது.

அடுத்து இங்கே தொழிலாளர்களுக்கு செய்திருக்கிற நன்மை
களைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். சில குறைபாடுகள் ஆங்காங்கே
இருக்கத்தான் செய்யும். நாம் எல்லாவற்றையும்
நிச்சயமாக தீர்த்து விட்டோம் என்று சொல்கிற அளவிற்கு நான் தயாராக
இல்லை. 70 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் இந்த போக்குவரத்துக்
கழகங்களில் இன்றைக்கு பணியாற்றிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள்.
அதிலே எங்களால் முடிந்த அளவுக்கு அவர்கள் வைக்கின்ற பல
கோரிக்கைகளை குறிப்பாக இன்னும் சொல்லப் போனால்
1974ல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பித்தக் காலத்தில் வைக்கப்
பட்ட கோரிக்கைகள் கூட இப்போது தீர்க்கப்பட்டுக் கொண்டு
இருக்கின்றன என்பதை நான் இங்கே சொல்லவிரும்புகிறேன்.
ஒரு உதாரணம் மட்டும் சொல்லவிரும்புகிறேன். 1970ல் ஒரு
டிரைவருடைய சம்பளம் 181.90 ரூபாய். 1977ல் நாங்கள்
பொறுப்பு ஏற்றுக்கொள்ளும் போது 331 ரூபாய். எனவே 7
ஆண்டு காலத்தில் எவ்வளவு உயர்வு கிடைத்து இருக்கிறது
என்றால் 150 ரூபாய் அவருடைய சம்பளத்தில் மொத்தமாக
அவர்கள் வாங்குவதில் அதிகமாக கிடைத்து இருக்கிறது. நாங்கள்
7 ஆண்டு காலம் ஆட்சி நடத்தியிருக்கிறோம். 1977ல் 331
ரூபாய் இன்றைக்கு அதே ஓட்டுநர் வாங்கக்கூடிய சம்பளம்

ஏறத்தாழ 1100 ரூபாய் ஏறத்தாழ 769 ரூபாய் இந்த 7 ஆண்டு காலத்தில் நாங்கள் உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறோம். இதற்கு பல வியாக்கியானங்களை செய்ய முடியும். ஆனால் எவ்வளவு வித்தியாசம் இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் கணக்குப்போட்டால் உண்மையில் அந்த தொழிலாளர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை இந்த அரசு எந்த அளவுக்கு உயர்த்தியிருக்கிறது என்பதை உங்களால் முழுமையாக புரிந்துகொள்ள முடியும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

நாங்கள் 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை இங்கே இருக்கின்ற பல சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தொழிற்சங்க பொறுப்பில் இருக்கிறார்கள் — அவர்கள் வந்து எங்களிடத்தில் பேசுகிறார்கள். ஒவ்வொரு 3 மாதமும் ஏதாவது 2 கோரிக்கைகளை எங்களால் முடிந்த அளவுக்கு சின்ன கோரிக்கையோ, பெரிய கோரிக்கையோ நாங்கள் தீர்த்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். அன்றைக்கு 1974ல் பிடுங்கப்பட்ட பல்வேறு பிரச்சினைகள் அவற்றையும் இன்றைக்கும் இந்த அரசு தீர்த்துக்கொண்டு இருக்கிறது. உதாரணமாக ஒன்றைச் சொல்கிறேன். பலயிடங்களில் இதைச் சொல்லியிருக்கிறேன். சாதாரணமாக இந்த காக்கிச் சட்டையை போட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள் அந்த நண்பர்கள். அதை தைக்காமல் கொடுக்கவேண்டும் என்ற ஒரு கோரிக்கையை வைத்தார்கள் 1974ல். அதை செய்யவில்லை. இந்த அரசு வந்த பின்பு தான் அதை செய்து இருக்கிறது. அதேபோன்று ரெவியூ. ஒரு தொழிலாளி 30, 35 ஆண்டுகள் இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றக்கூடிய வாய்ப்பைப் பெறுகிறார். அவருக்கு ரெவியூ கொடுக்கிறார்கள். முதல் 6 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு ரெவியூ. அடுத்து 8 ஆண்டு காலத்தில் ஒரு ரெவியூ. 16 ஆண்டுகளுக்கு பின்பு ரெவியூ கிடையாது. 25 ஆண்டு காலம் வேலை செய்தாலும் சரி, 30, 35 ஆண்டு காலம் வேலை செய்தாலும் சரி அதைப்பற்றி கவலைப்படவில்லை. ஆனால் இந்த அரசு வந்த பிறகுதான் மொத்தமாக 34 ஆண்டுகளும் அதாவது அவர்கள் செய்கின்ற ரெவியூக்கு பின்பு மூன்றாவது ரெவியூ ஒரு 10 ஆண்டு காலத்தில் கொடுக்க வேண்டும் என்று வந்தபின்பு தான் செய்து இருக்கிறது. தொழிலாளர்களுடைய உணர்வினை உள்ளபூர்வமாக அறிந்து இந்த அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிறது என்பதற்கு சில உதாரணங்கள். தொழிலாளர்களுக்கு இந்த அரசு செய்து இருக்கிற சலுகைகளை பட்டியல் போட்டுச் சொல்ல ஒரு மணி நேரம் தேவை. நீங்கள் எல்லாம் போய் சாப்பிட்டு வரவேண்டிய அவசியம் இருக்கும். எனவே தான் நான் இதை விட்டுவிட்டேன். இப்படி இந்த அரசு வந்த பின்பு பல காரியங்களை இன்றைக்கு செய்து இருக்கிறது. அதேபோல் பல தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் என்னிடத்தில் கோரிக்கைகளை வைத்து இருக்கிறார்கள். என்ன கோரிக்கை என்றால் தொழிலாளர்களுடைய வாரிசுகளுக்கு அவர்கள் ஓய்வு பெறும்போது வேலை கொடுக்கவேண்டும் என்று ஒரு கோரிக்கை வைத்து இருக்கிறார்கள். நியாயமாகத் தான் இருக்கும். ஆனால் அடிப்படையில் சமுதாயத்திலே ஒரு பெரிய சிக்கலை ஏற்படுத்தி

விடுமோ என்று நாங்கள் அஞ்சினோம். என்ன காரணம் என்று சொன்னால் ஒரு டிரைவராக இருக்கக்கூடிய நண்பர் ஓய்வு பெறும்போது அவருடைய மகன் வெறும் 10-வது படித்துக் கொண்டு இருப்பான். அவன் நன்கு படிக்கக்கூடியவனாக இருப்பான். ஆனால் வறுமையின் காரணமாக அவர்கள் என்ன செய்வார்கள் உடனே அவனை வேலைக்கு அனுப்பிவிடுவார்கள். அதனால் அவனுடைய படிப்பு பாதித்து விடுகிறது. எனவே கட்டாயமாக இந்த வாரிசு வேலை நாங்கள் கொடுக்கமுடியாது என்று சொல்லிவிட்டோம். ஆனால் அதேநேரத்தில் அந்த வாரிசுக்கு ஒரு தரத்தை உருவாக்கி குவாலிபிகேஷன் என்று சொல்வார்களே அதை கொடுத்து மீண்டும் இவர்கள் வாய்ப்பு பெறவேண்டும் என்ற உணர்விலே இந்த [illegible] நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது. அதன் காரணமாக ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் [illegible] ஆரம்பித்து ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் டிரைவர் [illegible] இருக்கிறது. ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் [illegible] இருக்கிறது. இந்த டிரைவர் டிரெயினிங் ஸ்கூல் ஆரம்பித்து இருக்கிறது. ஒன்று போக்குவரத்து கழக டிரெயினிங் ஸ்கூலில் இரண்டு விதம். அந்த குழந்தை தொழிலாளர்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்கலாம். இன்னும் ஒன்று திறமையான [illegible] களுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்கலாம். [illegible] முடியும். எனவே அதற்காக [illegible] நர்களை எங்களால் உருவாக்க [illegible] இந்த [illegible] ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் [illegible] போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர் [illegible] எடுத்து இருக்கிறோம். [illegible] தருகிறோம். [illegible] குழந்தைகளுக்கு [illegible] கிடைக்கிறது. எனவே [illegible] வாய்ப்பு அவர்களுக்கு [illegible] தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு நாங்கள் [illegible] என்பதை இந்த நேரத்தில் [illegible] தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[illegible] குடும்பத்தில் [illegible] ஒரு [illegible] போக்குவரத்துக் கழகம் தான் அந்த [illegible] இருக்கிறது. [illegible] 40 சதவீதம் [illegible] இன்றைக்கு தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு போக்குவரத்து [illegible] இருக்கிறது. இந்த ஆண்டு மட்டும் [illegible] இடம் [illegible] சேர்ந்து இருக்கிறார்கள். [illegible] குழந்தை படிக்கும்தான் [illegible] ஒரு தொழிலாளியின் [illegible] அடிப்படையில் இடத்தை [illegible] அந்த [illegible] இந்தக் கல்லூரி அந்த காரணத்தால் [illegible] வாய்ப்பை பெற்று [illegible] இன்ஜினியரா [illegible] குழந்தைகள் [illegible] இருக்கிறார்கள். [illegible] கற்பனைகூட செய்து பார்க்க முடியாது. அந்த குழந்தைகள், [illegible] பெறுவதற்குள் [illegible] இந்த போக்கு [illegible] அந்த [illegible] வருங்கால கழகத்தில் வேலை கிடைத்து [illegible] இருக்கிறோம். அந்த [illegible] மகன் [illegible] பெறுகிறான். இதைத்தான் [illegible] வாய்ப்பு அந்த [illegible] தவிர [illegible] வேலை நாங்கள் பெரியதாக நினைக்கிறோம் [illegible] அவன் [illegible] படிப்புக்கு கொடுப்பது என்று சொன்னால் [illegible]

பதிலாக இங்கே வேலை கொடுத்து விட முடியுமானால்
சமுதாயத்திலே சமுதாயத்தின் முன்னேற்றத்திற்காக
தொழிலாளர்களின் குடும்பத்தின் முன்னேற்றத்திற்காக அந்த
அரசு நியாயமாக திட்டத்தைப் போட்டதாக இந்த
அவர்களை திருப்தி செய்வதற்காக அது இருக்காது
மானால் அது இருக்கலாம். போட்ட திட்டமாக வேண்டு

(பிற்பகல் 1–50)

எனவே, இப்படித்தான் ஒவ்வொரு
ஒவ்வொரு பிரச்சினையிலேயும் இந்த துறையிலேயும்,
கொண்டிருக்கிறது என்பதற்கு ஒரு அரசாங்கம் அனுமக்
சொல்ல விரும்புகிறேன் என்பதை உதாரணமாக மட்டும்
வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று உறுப்பினர்கள் மனதிலே
கொள்ளுகிறேன், இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில்
கழகம் லாபத்தில் இயங்கவில்லையென்றாலும், போக்குவரத்துக்
ஒரே மாதிரி போனஸ் கொடுக்கவேண்டும் என்று எல்லோருக்கும்
அது நிச்சயமாக முறையாக இருக்காது. சொன்னார்கள்.
வரத்துக் கழகத்தின் தன்மைக்கேற்பத்தான் அந்தந்தப் போக்கு
பொறுத்த வரையில் கொடுக்க முடியும். போனஸைப்
கூட என்ன செய்தார்கள்? 81-இலே கட்டண வெஸ்ட் பெங்காலிலே
பட்டபோது அங்கே அவர்களே அறிவித்து உயர்வு செய்யப்
அந்தக் கட்சியினுடைய சார்பாக இருக்கிறார்கள்.
அறிவித்து இருக்கிறது-மத்திய அரசாங்கம் அதனுடைய தலைமை
பொருள்கள் விலையை உயர்த்தியதால், டீசல் விலையை மற்ற
இருக்கிறோம்; மாநில அரசை கட்டணத்தை உயர்த்தி
நியாயம் இல்லை; மத்திய அரசை எதிர்த்துப் போராடுவதிலே
என்று அறிவிப்பு கொடுத்து இருக்கிறார்கள். போராடுங்கள்
இங்கேயும் சரியாக இருக்கும் என்று அந்த நியாயம்
மத்திய அரசாங்கத்தை பார்த்து கருதுகிறேன். அதற்காக
சொல்லத் தயாராக இல்லை. போராடவேண்டும் என்று
காரணமாகவும், விலைவாசியின் இருக்கின்ற சூழ்நிலையின்
நடவடிக்கைகளை அவர்கள் எடுக்கவேண்டிய காரணமாகவும் பல காரியங்கள்
கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கான சூழ்நிலைஇருக்கிறது.
அந்த அரசாங்கம் எப்படிச் சொல்லியதோ, நியாயத்தை அன்றைக்கு
நானும் சொல்வதிலே தவறு இல்லை என்று அதே உணர்விலே
கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஹேமச்சந்திரன் பேசும்போது சொன்னார்.
10 மைல் போவதற்கு 30 காசு என்று சொன்னார்.
குடி போய் விடலாம் என்று நினைத்தேன். அங்கேயே
லேயும் 10 மைல் போவதற்கு 30 காசு இல்லை. எந்த மாநிலத்தி
40 காசு மினிமம் சார்ஜ் என்று வைத்து அங்கேகூட
அதற்கு மேலே ஒவ்வொரு ஸ்டேஜுக்கும் இருக்கிறார்கள்,
ரூபாய்க்கு மேலே, ஒவ்வொரு ஸ்டேஜுக்கும் 10 பைசா. ஒரு
20 பைசா என்று

வைத்திருக்கிறார்கள். பக்கத்திலே இருக்கிற எந்த மாநிலத்திலே
வேண்டுமானாலும் ஒப்பிட்டு பாருங்கள். நம் கட்டணம்
நிச்சயம் குறைவாகத்தான் இருக்கும் என்று தெளிவுபடுத்த
கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

அதேபோன்று, நெடுஞ்சாலையைப் பற்றிச் சொன்னார்கள்.
நெடுஞ்சாலைத் துறையைப் பொறுத்த வரையில், நான்
ஏற்கனவே சொல்லியதைப் போல, கவனமாக அதிலே நடவடிக்கை
எடுக்கவேண்டும் என்று முதல்வர் அவர்கள் உத்தரவிட்டு இருக்கி
றார்கள், நிச்சயமாக நாங்கள் எதிர்பார்க்கின்றபடி, மிகக்
குறுகிய காலத்தில் சரிப்படுத்துகின்ற அளவுக்கு நடவடிக்கை
எடுக்க முழு முயற்சியை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை
ஒட்டுமொத்தமாக இந்த நேரத்தில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

பாம்பன் பாலத்தைப் பற்றிச் சொல்லி இருக்கிறார்கள்.
அதை விரைவுபடுத்த, ஒரு தனித் தலைமைப் பொறியாளர்
இருக்கிறார்கள். அதையும் வேகப்படுத்தி, விரைவாக முடிக்க
வேண்டும் என்று நாங்கள் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டு
வருகிறோம்.

உதிரி பாகங்கள், டயர் தயாரித்தல் பற்றி இங்கே
கருத்துக்கள் சொல்லப்பட்டன. உதிரி பாகங்களைப் பொறுத்த
வரையில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக-
உதாரணத்திற்காக ஒன்றைச் சொல்கின்றேன். மற்ற போக்கு
வரத்துக் கழகங்களும் இதே அடிப்படையில் செய்து கொண்டி
ருக்கின்றன. அவற்றையும் தனியாகச் சொன்னால் காலம்
இருக்காது-வில்பட்டை, ஸ்பிரிங் பிளேட்ஸ் என்று சொல்கிறார்
களே, அது 50 டன் உற்பத்தி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்,
ரீட்ரேடிங் ரப்பர் 25 டன் உற்பத்தி செய்கிறார்கள். பிரேக்
டிரம்ஸைப் பொறுத்தவரையில் மாதத்திற்கு 1200 தயார்
செய்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்திலே மட்டும் ஏறத்தாழ
ஒரு ஆண்டுக்கு 1 கோடி ரூபாய்க்கு மேலே பெயின்ட் வாங்கச்
செலவழிக்கப்படுகிறது. அதிலே 6000 லிட்டரை சேரன் போக்கு
வரத்துக் கழகம் மட்டும் செய்து வருகிறது. அதேபோன்று
50 முதல் 60 டன் வரை ஓராண்டுக்கு அவர்கள் என்ஜின்
ஆயிலைப் புதுப்பிக்கிறார்கள். அதேபோல், பாடி பில்டிங்கைப்
பொறுத்தவரையில் கடந்த ஆண்டு, 84-85க்கு மட்டும் 450
பாடிகளை அவர்கள் கட்டியிருக்கிறார்கள். 1 கோடி ரூபாயிலே
வருகிற ஆண்டு 85-86 லே 600 பாடிகள் கட்ட இருக்கிறார்
கள். 180 பாடிகள் ஆந்திர மாநிலத்திற்கு 3 கோடி ரூபாயிலே
கட்டிக் கொடுக்க இருக்கிறார்கள் இப்படி ஒவ்வொன்றிலேயும்
தன்னிறைவு ஏற்படுத்த வேண்டும்; நமக்குத் தேவையானதை
நாமே தயார் செய்து கொள்ளவேண்டும் என்ற உணர்வில்
போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு இயங்கிக் கொண்டிருக்
கின்றன என்பதை நான் இங்கே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்
இன்னொன்று டயர் உற்பத்தியைப் பொறுத்தவரையில், பல
முறை அதைப் பற்றி நாங்கள் பேசியிருக்கிறோம். அதிகாரி

களோடு அதை விவாதித்து இருக்கிறோம். இதிலே இருக்கின்ற
ஒரு சிக்கல்-உற்பத்தி அத்தனையையும் நம்முடையே உபயோகிக்க
முடியாது. வெளியிலேயும் அதை விற்றாக வேண்டும். இல்லை
யெனில் ஆரம்பிக்கின்ற அந்தத் தொழிற்சாலை நஷ்டத்திலே
இயங்க ஆரம்பித்துவிடும். அப்படி வருகிறபோது மற்ற மாநிலங்
களிலே உள்ளவர்கள் வாங்குவார்களா? எப்படி இருக்கும்
என்பதைப் பற்றி ஆய்வு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அந்தத்
தொழிற்சாலை குறைந்தபட்சம் நஷ்டம் இல்லாமல் ஓடும் என்ற
நிலை இருந்தால் மட்டும்தான் ஆரம்பிக்க முடியுமே தவிர.
நாளையதினம் போக்குவரத்து கழகத்தை விட்டு விட்டு இதிலே
போய் இருக்கின்ற நிலைமை வருமானால், மக்களுக்கு
அது பாதகமாக அமைந்து விடும்.
அந்தப்பற்றி ஆய்ந்து கொண்டிருக்கிறோம். பேருந்து
நிலையங்களைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பேருந்து
நிலையங்களைப் பொறுத்தவரையில் உள்ளாட்சித் துறையின்
இருக்கின்றன. அவைகளைப் பராமரிப்பதிலே என்ன மாற்றத்தை
உருவாக்கலாம், எப்படிச் செய்தால் சிறப்பாகும் என்பதை
முடியும் என்பதைப் பரிசீலிக்கக் கூட்டம் நடத்தி
கோப்பாக முதல்வர் அவர்களுக்குச் செல்ல இருக்கிறது. மிக
விரைவாக நல்ல முடிவைச் சொல்லமுடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பல்வேறு
கருத்துக்களைச் சொல்லியிருந்தாலும் அவைகள் மீது மொத்தமாக
நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைச் சொல்லி இங்கே சில
அறிவிப்புகளைச் செய்யலாம் என்று கருதுகிறேன். நிறைய
அறிவிப்புகள் இருந்தாலும்கூட காலத்தைக் கருதி இந்த
அறிவிப்புக்களைக் கொடுத்துவிடுகிறேன். 3 மாதங்களுக்கொரு
முறை தொழிற் சங்கத் தலைவர்களோடு பேசுகின்றபோது
இங்கே இருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சொல்லிய உணர்வு
களை மனதிலே வைத்து படிப்படியாக அந்தப் பிரச்சினைகள்
தீர்க்கப்படும் என்பதைச் சொல்லி பேருந்துகள் பழையனவாக
இருக்கின்றன, குறிப்பாக திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்
கழகத்திலே என்று சொன்னார்கள். இப்போது 30 பேருந்துகள்
புதிய பேருந்துகளாக மாற்றுவதற்குத் தயாராக செய்து வைத்
திருக்கிறார்கள். விரைவிலே மாற்றப்பட இருக்கிறது. மாதந்
தோறும் 25 பேருந்துகள் புதிதாக மாற்றப்பட வேண்டுமென்று
அரசிடமிருந்து சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. தொடர் நடவடிக்கை
யாக அந்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

பத்திரிகை நண்பர்கள்மீது ரொம்ப அக்கறையோடு நம்முடைய
நண்பர்கள் அத்தனை பேர்களும் இங்கே பேசியிருக்கிறார்கள்.
எனக்கும் அக்கறை இருக்கிறது. அவர்கள் கோரிக்கை வைத்து
அவர்களிடத்திலே ஏற்கெனவே பேசியிருக்கிறோம். இங்கே
அறிவிப்பதை அவர்கள் விரும்ப மாட்டார்கள் என்று கருது
கிறேன். விளம்பரம் அவர்கள் எப்போதுமே விரும்புவது இல்லை,

ஆனால் ஒரு உத்திரவாதம், இந்தக் கூட்டத் தொடர் முடிவதற்குள்ளாக அந்தக் கோரிக்கைமீது நல்ல முடிவை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடத்திலே பேச அவர்களுக்குச் சொல்லப்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே ஒட்டுமொத்தமாக அவர்களுக்குச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

திரு. ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசும்போது, சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நிறைய முறைகள் நானும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களும் எழுதியிருக்கிறோம். தொடர்ந்து அவர்களைப் பார்த்து விரைவுபடுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களிலே விளையாட்டு வீரர்கள் சிறப்பாக இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களை ஊக்குவிக்க வேண்டுமென்று எல்லா இடங்களிலேயிருந்தும் கோரிக்கைகள் வந்தன. வருடாந்திர சம்பள உயர்வு இரண்டு வழங்க வேண்டுமென்ற முடிவை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுத்திருக்கின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய குழந்தைகளுடைய படிப்பைச் சரியாக கவனிக்க முடியாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். அந்தக் குழந்தைகள் பிளஸ் 2 வருகிறபோது மற்ற மாணவர்களோடு போட்டிபோட்டு எம்.பி.பி.எஸ்.ஸிற்கோ பி.இ.க்கோ வருகிற வாய்ப்பு குறைவாகப் பெற்றிருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகள் பிளஸ் 2 படித்திருந்தாலும் அவர்கள் என்ட்ரன்ஸ் எக்ஸாமினேஷன் வருகிறதே, அந்தத் தேர்வுக்குள்ளாக 15, 20 நாட்கள் கிடைக்கும். இந்த ஆண்டிலிருந்து சென்னையிலே ஒரு இடத்திலே அவர்கள் அத்தனை பேர்களையும் கொண்டுவந்து சேர்த்து திறமை வாய்ந்த ஆசிரியர்களை வைத்து அவர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுக்க இருக்கிறோம். இது அவர்கள் பரிட்சை எழுதுவதற்கு உறுதுணையாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

ஒவ்வொரு பேருந்து நிலையத்திலேயும் பயணம் செய்வதற்கு பயணிகள் வருகிறபோது, வீட்டிலிருந்து வருவதற்குக் கொஞ்சம் தூரமாக இருந்தால் சைக்கிளில் வருகிறார்கள், அவர்கள் கொண்டு வருகிற சைக்கிளை நிறுத்துவதற்கு இடமில்லாமல் தடுமாறுகிறார்கள். எனவே முடிந்தவரை பேருந்து நிலையங்களிலே சைக்கிள் ஸ்டாண்டுகள் அமைப்பதற்கு நடவடிக்கையை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகள் பள்ளிகளிலே சேரவேண்டிய நிலை வருகிறது. அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு மினிமம் போனஸ் இருக்கிறதே. அதிலே 4 சதவீதத்தை அட்வான்ஸாகக் கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

நான் முன்னாலே சீருடைகள் பற்றிக் குறிப்பிட்டேன்.
இதற்கு முன்னாலே காட்டன்தான் கொடுத்துக் கொண்டிருந்தார்
கள். இந்த அரசாங்கம் வந்ததற்குப் பிறகுதான் பாதி காட்டன்,
பாதிடெரி காட்டன் என்றும் கொடுக்கப்பட்டது. 3 செட்
காட்டன், 1 செட் டெரி காட்டன் என்ற முறையிலே இரண்டு
ஆண்டுக்கு இப்போது கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். தொழி
லாளர்கள் சொன்னார்கள் எங்களுக்குகாட்டன் ஷர்ட் போடுவதற்கு
சிரமமாக இருக்கிறது என்று. எனவேஎல்லாவற்றையுமே டெரி
காட்டனாக மாற்றி முதல் ஆண்டு 1 டெரி காட்டன் செட்டும்,
அடுத்தஆண்டு 2 டெரிகாட்டன் செட்டும் அதற்கு அடுத்த ஆண்டு
1 செட்டும் அதற்கு அடுத்தஆண்டு 2 செட்டும் கொடுத்துக்
கொண்டு வர இருக்கிறோம். இது நிச்சயமாக தொடர்ந்து
இருக்காது. அடுத்த ஆண்டுநம்முடைய தொழிற்சங்கத்
தலைவர்களோடு பேச இருக்கிறார்கள். அவர்கள் பேசினால்
அதிலே நிச்சயமாக மாற்றம் இருக்கும் என்று நான் நம்பு
கிறேன்.

(பிற்பகல் 2-00)

டிரைவர்களைப் பொறுத்தவரையில் கண் பார்வை குறைந்து
விட்டது என்று அவர்களை வேலையிலேயிருந்து அனுப்ப
வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்கனவே இருந்தது. ஆனால், இந்த
அரசாங்கம் வந்த பிறகு அவர்களுக்கு மாற்று வேலை கொடுக்க
வேண்டுமென்று இப்பொழுது செய்து கொண்டிருக்கிறது.
ஆனால், இன்னும் ஒரு படி மேலே போய், அந்த ஓட்டுநர்கள்
அல்லது மற்றத் தொழிலாளிகள் இந்த மருத்துவ ரீதியாக
அவர்கள் பணியாற்றுவதற்குத் தகுதியில்லை என்ற நிலைமை
ஏற்படுமேயானால், அவர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு வேலை
கொடுக்கின்ற வாய்ப்பைப் போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்கும்.
அவர்கள் அதோடு ஓய்வு பெற்றுச் சென்று விடலாம். அந்த
ஒரு நிலையையும் இந்த அரசாங்கம் மேலும் அவர்களுக்கு ஒரு
சலுகையாகச் செய்வதற்கான நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்
டிருக்கிறது.

இங்கே டெர்மினல் பெனிஃபிட்டைப் பற்றிச் சொன்னார்கள்.
உண்மையிலேயே அது ஒரு பெரிய பிரச்னைதான். இருந்தாலும்
அரசு என்ற காரணத்தால் அதைப்பற்றித் தெளிவாக, முறை
யாகப் பேசி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்ற உணர்வில் அது
பேசப்பட்டு இன்றைக்கு அது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு அதை
1974-லே போட்ட ஜீ. ஓ. படி கொடுக்க வேண்டும் என்று
முதல்வரவர்கள் உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள். ஒன்றைச் சொல்
கிறேன். 1974-லே இருந்து அது நிறுத்தப்பட்டு விட்டது. இந்த
அரசாங்கம் வந்து நிறுத்தியது என்பது தவறு. அப்பொழுதே
அதை நிறுத்தி விட்டார்கள். இப்பொழுது அதைக் கொடுப்பதற்
கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே
நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஒரு தொழிலாளி பணியிலே இருக்கின்ற காலத்தில் இடை
யிலே இறந்துவிட்டால் இதுவரையில் 10,500 ரூபாய் அவருடைய
குடும்பத்திற்குக் கொடுக்கப்பட்டுக் கொண்டிருந்தது. அரசிலே
அதிகமாகக் கொடுக்கிறார்கள், நீங்கள் அதிகமாகக் கொடுக்க
வேண்டுமென்று தொழிலாளர்கள் கோரிக்கை வைத்தார்கள்.
எனவே, இதை 20,000 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுப்பதற்கான
நடவடிக்கைகளை இந்த அரசாங்கம் செய்திருக்கிறது என்பதை
இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும் புதிதாக, தொழிலாளர்களுக்காக ஒரு சிறப்பான
திட்டம்—இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே எங்கேயும் இல்லை
என்று கருதுகிறேன், போக்குவரத்துக்கழகத் தொழிலாளர்கள்
ஓய்வு பெற்றுப் போகின்றபொழுது—இங்கே சட்டமன்ற உறுப்
பினர்கள்கூடப் பேசினார்கள், நேற்றுகூட தொழிற்சங்கத்
தலைவர்களோடு இதைப்பற்றி நாங்கள் பேசினோம், ஓய்வு
பெற்றுப் போகின்றபொழுது நிச்சயமாக அவர்கள் சேமித்து
வைப்பதில்லை. அவர்கள் சேமிக்க வேண்டுமென்ற அந்த
எண்ணமே இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். சிலபேர் கேட்கலாம்,
அவர்களுக்கு என்ன வருமானம் வருகிறது, சேமிக்க எங்கே
வாய்ப்பிருக்கிறது என்று. அந்த வாய்ப்பு இருந்தாலும் அவர்கள்
சேமிப்பதில்லை என்பதுதான் என்னுடைய எண்ணமாக, நான்
பார்த்த வரையில் உண்மையாக இங்கே சொல்கிறேன்.
எனவே, சேமிக்க அவர்களுக்காக உருவாக்க வேண்டும் என்ற
நிலையை யோசித்து அதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்
கிறது. இன்று இங்கே டி.ஏ. பற்றிப் பேசினார்கள்; டி.ஏ.
அரியர்ஸ் கொஞ்சம் இருக்கிறது. அது எவ்வளவு தொகை என்று
இப்பொழுது நான் சொன்னேனேயானால் அது விவாதத்திற்கு
உரிய பொருளாக ஆகிவிடும். அதைப் பேசி எவ்வளவு தொகை
என்று முடிவெடுக்க இருக்கிறோம். எனவே, அந்தத் தொகையை
உடனடியாகக் கொடுப்பதன் மூலமாக இன்றைக்குத் தொழி
லாளர்கள் திருப்தியாக இருப்பார்களே தவிர உத்தரவாதம்
எதிர்காலத்திற்கு இல்லை என்பதை நான் நம்புகிறேன். ஆகவே,
அந்தத் தொகையை, நல்ல எதிர்காலத்தை உருவாக்குவதற்காகச்
செலவழிக்க வேண்டுமென்று நாங்கள் ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டு
வந்திருக்கிறோம். அந்தத் திட்டத்தைப்பற்றி நான் இங்கே
சுருக்கமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஒரு தொழிலாளிக்கு 3,500 ரூபாயை இந்தத் தொழிலிலே
சேர்கிறபொழுதோ அல்லது இப்பொழுதோ அவர் பெயரிலே
டெபாசிட் செய்வது. அதற்கு ஒரு டிரஸ்டை ஏற்படுத்த இருக்கி
றோம். இந்த 3,500 ரூபாயிலே 500 ரூபாயை அவர்களுக்காக
போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்றுக் கொள்வது என்று நாங்கள்
ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். மீதம் உள்ள 3,000 ரூபாயை—
இந்த டி.ஏ. அரியர்ஸ் இருக்கிறதே அதைக் கழித்துவிட
வேண்டும்—மேலும் 2,000 ரூபாயோ, 2,500 ரூபாயோ, ஏதோ
ஒரு கணக்கை வைத்துக் கொள்ளுங்கள், அந்தப் பணத்தை
உடனடியாக அந்தத் தொழிலாளி செலுத்தி விட்டால் அது ஒரு

திட்டம்; அல்லது உடனே பெற்றுக் கொள்ளும் முறையானாலும் இருப்ப வர்கள் மாதம் 25 ரூபாய் ஆக மொத்தமுள்ள தொகையைச் செலுத்த வேண்டும். இப்படி இரண்டு திட்டமாக அதை வகுத்து நாங்கள் வைக்கிறோம். இந்த இரண்டு திட்டங்களிலுமே எனக்குத் தேவையாக இல்லை, இப்பொழுது 500 ரூபாயைக் கொடுத்தால் அதைச் செலவழித்து விடுகிறேன் என்று யாராவது சொல்வார்களே யானால், அதையும் செய்வதற்கு நாங்கள் தயாராக இருக்கி றோம். எனவே, மூன்று வகைகளில் வைக்கிறோம். எதை வேண்டுமானாலும் அவர்கள் தேர்ந்தெடுக்கலாம். எந்தத் திட்டமுமே எனக்கு வேண்டாம் என்று சொன்னால் அவர்கள் விட்டு விடலாம் அல்லது மாதம் கொஞ்சமாகக் கட்டுகிறேன் என்று சொன்னால் அதையும் ஏற்றுக் கொள்கிறோம் அல்லது உடனடியாகத் தருகிறோம் என்று சொன்னால் அதையும் ஏற்றுக் கொள்கிறோம்.

மாதம் கொஞ்சமாகக் கொடுப்பதற்கும், உடனடியாக அதிலே சேருவதற்கும் என்ன வித்தியாசம் என்பதை இங்கே நான் தெரி விக்க விரும்புகிறேன். யாரெல்லாம் அந்த மொத்தத் தொகையை உடனடியாகச் செலுத்துகிறார்களோ அவர்களுடைய பெயரிலே போக்குவரத்துக் கழகம் போடுகிற 500 ரூபாயை உடனே போட்டு விடும். யாரெல்லாம் மாதந்தோறும் கட்டுகிறோம் என்று சொல்கிறார்களோ அவர்களுக்கு இந்த 500 ரூபாயை மாதம் 50 ரூபாயாகப் பத்து தவணைகளிலே போக்குவரத்துக் கழகம் கட்டும். இது ஒரு வித்தியாசம்.

இரண்டாவதாக, அவர்களுக்குக் கிடைக்கின்ற—ஓய்வு பெறு கின்றபொழுது கிடைக்கின்ற தொகை. ஒரு தொழிலாளி 18 வயதிலே வந்து சேர்ந்தால் 40 ஆண்டுக் காலம் பணியாற்றலாம். அந்த வாய்ப்பு மிகவும் குறைவு. ஆனால் 30 லிருந்து 35 ஆண்டுக் காலம் பணியாற்றக் கூடிய தொழிலாளிகள் நிறையப் பேர் இருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு இந்தத் திட்டத்தை நாம் கொண்டு வந்தால் உடனே 3,500 ரூபாய் கட்டக்கூடிய 3,500 ரூபாய் அல்ல, 2,500 ரூபாயோ என்னவோ. அந்தத் தொகையைக் கட்டும் தொழிலாளிக்கு, உடனடியாக இன்றைக்குக் கட்டினால், நாளைய தினம் ஓய்வு பெற்றாலும் அவருக்குக் கிடைக்கக்கூடிய தொகை 10,000 ரூபாய். இன்றைக்குக் கட்டினால் போதும். நாளையதினம் ஓய்வு பெற்றாலும் 10,000 ரூபாய் கிடைக்கும். ஆனால் மாதந்தோறும் கொடுக்கிறோம் என்று ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடியவர்கள் இன்றைக்கு அந்தத் திட்டத்திலே சேர்ந்தால், நாளைய தினமோ, நாளைய மறுதினமோ அவர்கள் ஓய்வு பெற்றால் ரூ. 5,000 கிடைக்கும். இந்த முறை 5 ஆண்டுகள் வரை நீடிக்கும்.

அடுத்து 5-லிருந்து 10 ஆண்டுக்காலம் வரை—இதை நான் சொல்கிறேன் என்றால், நாளையதினம் தொழிலாளர்களோடு பேசி மாற்றுவதற்கு அதிலே வாய்ப்பு இருக்கிறது—உடனே கொடுக்கிற தொழிலாளி ரூ. 15,000 வரை பெறுவார். மாதந் தோறும் கொடுக்கிற தொழிலாளி ரூ. 10,000 பெறுவான்

எனவே, இப்படி கணக்கு போட்டுக்கொண்டே வந்தால் ஒரு தொழிலாளி, 30 ஆண்டுகள் கழித்து ஓய்வு பெறுகிறேன் என்று சொன்னால், ஓய்வு பெறுகிறபொழுது, உடனே ரூ. 3'500 கட்டி சேருகிற தொழிலாளி பெறுகிற பணம் ரூ. 1 இலட்சம். ஆனால், மாதந்தோறும் கட்டுகிறோம் என்று கட்டுகிற தொழிலாளி பெறுகிற பணம் ரூ. 50,000. அப்படிப்பட்ட ஒரு திட்டத்தை நாங்கள் ஏற்படுத்த இருக்கிறோம். யாராவது ஒருவர் 40 ஆண்டுக்காலம் பணியாற்றுகிற வாய்ப்பைப் பெற்றால் ரூ. 3 இலட்சம், ஓய்வு பெறுகிறபொழுது பெறுவார். அடுத்தவர் ரூ. 1,75,000 பெறுவார். எனவே, இப்படி இரண்டு கட்டமாக நாங்கள் இதைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். எதற்காக இது என்றால், தொழிலாளிக்கு இன்றைக்குச் சேமிக்கின்ற உணர்வு இல்லாமல் போய்விட்ட காரணத்தால், அவனுடைய எதிர்கால சந்ததிக்காக அரசாங்கம் ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டு மென்பதற்காக. இதிலே அரசாங்கத்திற்கும் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் ஒரு பைசா அளவுக்குக் கூட இலாபம் இல்லை யென்பதையும் கூடுதலாக, இதிலே செலவுதான். அதுமட்டுமல்ல கூடுதலாக பிரச்னைகளையும் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் இங்கேயிருக்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல, உள்துறையைப் பொறுத்த வரையில், நெய்வேலி யில் ஒரு மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் அலுவலகம் அமைக்கப் பட இருக்கிறது. தஞ்சாவூர் வட்டார போக்குவரத்து அலுவல கத்தை இரண்டாகப் பிரித்து, நாகப்பட்டினத்திலே புதிதாக ஒன்று அமைக்க இருக்கிறோம்.

அதே போன்று இப்பொழுது அவை ஆண்டிற்கோ அல்லது ஒரு ஆண்டிற்கோ ஒரு முறை, கார் போன்ற சிறிய வாகனங்களுக்கு வரியைச் செலுத்தலாம் என்று இருக்கிறது. அது கொஞ்சம் பிரச்னையாக இருக்கிற காரணத்தால், அதிக வேலைப் பளு இருக்கிற காரணத்தால் அவர்களும் மறந்துவிடுகின்ற காரணத்தாலும், ஓராண்டிற்கு ஒருமுறை அதைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற நிலையில் அதைச் செய்யவிருக்கிறோம். இப்படி இன்னும் பல அறிவிப்புகளைச் செய்ய வேண்டுமென்ற ஆசை எனக்கு இருந்தாலும் காலம் இடம் கொடுக்காத காரணத் தால், இந்தப் பிரச்னைகளைப் பின்னாலே தொடர்ந்து நாங்கள் பார்த்து நடவடிக்கைகளை எடுப்போம் என்பதை இந்த நேரத் திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இங்கே ஹெட்லைட்டிலே கருப்புப் புள்ளிகள் இல்லாமல் இருப்பதைப் பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். நிறைய லைட்டு களைப் போட்டுக்கொண்டு வருகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அதைப் பற்றியெல்லாம் கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்து, அது சரி செய்யப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு பிரச்னை. என் மீது ஏதோ உள் நோக்கத்திலே சொல்வதைப் போல எனக்குத் தோன்றுகிறது. ஈரோட்டிலே பேருந்து நிலையம் தேவைதானா என்று கேட்கப்பட்டது. (குறுக்கீடு) உள் நோக்கம் இல்லை என்று சொல்லி விட்டார்கள். ஆனால், ஈரோடு என்பதற்காக அதைச் செய்யவில்லை. பேருந்து நிலையம் அங்கே கட்டுவது பேருந்து நிலையத்திற்காக அல்ல. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் பேருந்துகள் அங்கே வருகின்றன. அவற்றைப் பராமரிப்பதற்காகச் சரியான இடம் இல்லை. எனவே, அவற்றைப் பராமரிப்பதற்காக ஒரு இடம் தேவை. அதையே பேருந்து நிலையமாக வைத்து விடுவோமானால்—ஒரு பேருந்தை 4 மணி நேரத்திற்கு மேலே பராமரிப்பதற்கு வாய்ப்பில்லாமல் இருக்கிறது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்து கழகத்தைப் பொறுத்தவரை பஸ் ஸ்டாண்ட் ஓரிடத்திலும், பராமரிப்புத் தொழிற்சாலை ஓரிடத்திலும் இருக்குமானால், அதற்காகவே அதிக நேரம் எடுத்து விடும். எனவே இரண்டும் ஒன்றாக இருந்தால் அந்தப் பணிகளைச் செய்வது சிறப்பாக இருக்கும் என்பதால்தான் அந்த நடவடிக்கையே தவிர, வேறொன்றும் இல்லை. அதைச் சொல்லிவிட்டு அவரே கேட்டார்கள். பணிமனை அமைக்க வேண்டும். பேருந்து நிலையம் அமைக்க வேண்டும், என்று. அதுவும் செய்யப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஒரே போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கலாம் என்று இங்கே சொன்னார்கள். ஒரே போக்குவரத்துக் கழகமாக அமைப்பது என்பது மக்களுக்கு நல்லதல்ல. நமக்கு நல்லதாக இருக்கலாம். ஒரே ஒரு நிர்வாக இயக்குநர்; ஒரே ஒரு ஜி. எம். என்றால், அவர்களை மட்டும் அழைத்துப் பேசுவதற்கு நமக்கு சௌகரியமாக இருக்கலாம். தொழிற்சங்கத் தலைவர்களுக்கு அது கொஞ்சம் வாய்ப்பாக இருக்கலாம், ஆனால், பொது மக்களைப் பொறுத்தவரையில் நிர்வாக இயக்குநரிடத்திலே போய் சொல்கிற வாய்ப்பு இருக்கிறது என்ற மனத் திருப்தி அவர்களுக்கு இருக்குமேயானால்தான் நாம் நிச்சயமாக அவர்களுக்கு நன்மையைச் செய்ய முடியும்.

அது மட்டுமல்ல, ஒவ்வோரிடத்திலேயும் என்ன பிரச்னை இருக்கிறது என்பதை ஒவ்வொரு உயர் அதிகாரி நேரிடையாகப் போய் பார்க்கின்ற வாய்ப்பை நாம் பெற வேண்டும். இங்கேயே கூட கோரிக்கையை வைத்தார்கள். நிறைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இருக்க வேண்டும். தனித்தனியாக ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கு ஒவ்வொன்று என்று வரவேண்டுமென்ற உணர்வை இங்கே தெரிவித்தார்கள். இந்த அரசாங்கம் வந்த பின் ஏறத்தாழ 6 போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கியிருக்கிறது என்று கருதுகிறேன். 1977 லிருந்து இதுவரை. எனவே, அது ஏதோ பிரித்தாளுகிற முயற்சி அல்ல. மக்களுடைய நன்மையை மனதிலே வைத்து, அது வேகமாக மக்களுக்குப் போய் சேர வேண்டுமென்பதற்காகத்தான். நான் ஒரு நிர்வாக இயக்குநரை அழைத்துப் பேசுகிறேன் என்று சொன்னால்

சென்னையிலே மட்டும் அவர் இருந்தால் எல்லா இடங்களுக்கும் அவர் அதைச் சொல்லி காரியங்களைச் செய்வதற்கு மாதக் கணக்கிலே ஆகும். ஆனால், இன்றைக்கு நான் சொல்கிற பொழுது, ஆங்காங்கு உடனடியாக அவர்கள் சொல்கிறார்கள், செய்கிறார்கள். எனவே, இந்த வசதிக்காக தானே ஒழிய, யாருக்கும் அங்கே உதவுவதற்காக அல்ல என்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று என்னுடைய அன்பிற்குரிய, மரியாதைக்குரிய மாண்புமிகு திரு. ரங்கசாமி அவர்கள் நிர்வாக இயக்குநர்களுக்குக் கூடுதலாக அதிகாரம் வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். என்ன அதிகாரம் இப்பொழுது இல்லையென்று தெரியவில்லை. மக்கள் அங்கே என்ன கோரிக்கை வைக்கிறார்களோ, அதைச் செய்வதற்கான வாய்ப்பு கொடுத்திருக்கிறோம். அதைச் செய்கிறபொழுது எங்களிடத்திலே ஒரு வார்த்தை, தொலை பேசியில் அழைத்துச் சொல்கிறார்களே ஒழிய கோப்புகள் எங்களுக்கு வருவதில்லை. எனவே, சட்ட ரீதியாக இபபடித் தான் நீங்கள் எங்களிடத்திலே கோப்புகளை அனுப்பி, உத்தரவுகளை வாங்கிச் செய்ய வேண்டுமென்பதல்ல. தொலை பேசியின் மூலமாக எனக்குச் சொல்ல வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறோம்.

(பிற்பகல் 2–10)

அதற்கு என்ன காரணம் என்றால் எங்கே எவ்வளவு பேருந்துகள் ஓடுகின்றன என்ற தகவல் தெரிவதற்காகத்தான். இந்தத் தகவல்கூட தெரியாமல் அமைச்சராக இருக்க நான் தயாராக இல்லை. என்ன நடக்கிறது என்பது என்னுடைய கவனத்திற்கு வரவேண்டும். இல்லை என்றால் இந்த தொலை பேசி மூலம் தெரிவிப்பதுகூட தேவையில்லை. அன்றாடம் என்ன நடக்கிறது என்பது அரசுக்குத் தெரிய வேண்டும்.

எம். டி.களுக்கு இருக்கின்ற அதிகாரங்கள் எதுவும் எடுக்கப் படவில்லை. அவர்களுக்கு அதிகமாகவே அதிகாரங்களைக் கொடுத்திருக்கிறோம், என்று கூட சிலர் பேசியிருக்கிறார்கள்; அது வேறு பிரச்சனை. இவ்வளவு அதிகாரங்கள் கொடுக்கப் பட்டிருந்தாலும் மக்களுடைய பிரச்சனைகளைத் தீர்க்க இந்த அரசு விரைவான நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கப்பலைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். கப்பல் வாங்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, இன்னும் சில மாதங்களில் ஒரு கப்பல் வர இருக்கிறது. அது வந்தால் எவ்வளவோ இலாபம் வரும். இன்னும் இரண்டு கப்பல்களை வாங்க மத்திய அரசுக்கு எழுதியிருக்கிறோம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் வாய்ப்பு இருக்கும்போது டெல்லிக்குப் போய் விரைவில் அனுமதி வழங்க ஏற்பாடு செய்தால் நலமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்

கொள்கிறேன். அந்த கப்பல்களையும் வாங்கி விட்டால் ஏறத்தாழ 20 இலட்சம் ரூபாய் மீதமாகும். ஆண்டிற்கு கிட்டத் தட்ட 8 கோடி ரூபாய் இலாபம் வரும். அதை எல்லாம் மனதில் வைத்து இந்த அரசு செயல்படுகிறது.

இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அத்தனை பேரும் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் கொடுத்துள்ள வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கையிலே இருக்கின்றன. அவற்றின் மீது உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்த உறுப்பினர்கள் விவாதிக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் கொடுத்திருக்கிறார்கள்; விவாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொண்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தரும்படி பணிவுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

திரு. ப. தீர்த்தராமன்: தலைவரவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல அறிவிப்புகளைச் செய்தார்கள். அதற்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எங்கள் மாவட்டம், சேலம் மாவட்டம் இரண்டுக்கும் சேர்த்து அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் இயங்கி வருகிறது. அதை மாற்றி, தர்மபுரி மாவட்டத்தைத் தனியாகப் பிரித்து, பெருந் தலைவர் காமராஜர் பெயரால் ஒரு போக்குவரத்துக் கார்ப்பரேஷன் அமைக்கப்படும் என்ற அறிவிப்பை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அளித்தால் நாங்கள் மகிழ்ச்சியடைவோம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு எத்தனை பேருந்துகள் இருந்தால் பிரிக்கலாம் என்று இருக்கிறது. அதைப் பார்த்து, படிப்படியாகச் செய்யப்படும். எப்படியும் ஒரு காலத்தில் உங்களுக்குப் பேருந்துக் கழகம் வந்தே தீரும். அப்படி வரும் போது அந்தக் கழகத்திற்கு பெயர் வைப்பது பற்றி நிச்சயமாக ஆலோசிக்கப் படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது; இப்போது வாக்கெடுப்பு.

கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

திருவாளர்கள் ச. கோவிந்தசாமி, சு. பாலன், ஜே. ஹேமச்சந்திரன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2. 81,81,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்".

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

கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

திருவாளர்கள் கே. எம். தங்கமணி, பொன் முத்து ராமலிங்கம், ஜே. ஹேமச்சந்திரன், பொ. உத்திராபதி ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:— "மானியக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 73,01,92,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

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

கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

திருவாளர்கள் சு. பாலன், ஜே. ஹேமச்சந்திரன், எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி "மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்" என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 455,61,000-க்கு மேற்படாததொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்".

"மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

திருவாளர்கள் கே. எம். தங்கமணி, க. பாலன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி: "மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 21, 76, 20,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

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

கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

திரு. கி. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

திருவாளர்கள் க. பாலன், எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி: "மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 1,71,77,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்".

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

3. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி

(ஆ) உறுப்பினர் திரு. ச. குமரகுருபர இராமநாதன் கைதாகி விடுதலையானது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு.

திருநெல்வேலி (கிழக்கு) மாவட்ட காவல் துறைக் கண்காணிப்பாளரிடமிருந்து கீழ்க்கண்ட செய்தி வரப் பெற்றுள்ளது:

"I have the honour to inform you that to-day (5-6-85) at 14-00 hours Thiru S. Kumaragurupara Ramanathan Member of Legislative Assembly of Vilathikulam Constituency who was arrestedon 22-5-1985 at 10.30 hours at Vilathikulam by inspector of Police Vilathikulam in Vilathikulam Police Station C.R. No. 114/85 under Section 147,148 R/W 7 (1) (A) Ciminal Law Amendment Act was convicted and sentenced to under go Reigorious Imprisonment for 15 days on each count concurrently and he was released by setting off the remand period by Sub-Divisional Judicial Magistrate Kovilpatti in His CC No. 347/85."

(இ) உறுப்பினர் திரு. எஸ். ரெத்தினராஜ் கைதாகி விடுதலையானது

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு மற்றுமோர் அறிவிப்பு.

கன்னியாகுமரி மாவட்ட காவல் துறை கண்காணிப்பாளரிடமிருந்து கீழ்க்கண்ட செய்தி வரப்பெற்றுள்ளது:

"Refer my RM DTO 222100 dated, 22-5-85 regarding arrest of Thiru Rethinaraje Member of Legislative Assembly (Dravida Munnetra Kazhagam) Nogaroil Contitutency who was arrested on 22-5-1985 in connection with Dravida Minnetra Kazhagam Agitation in Vadasary Police Station Cr. No. 460/85 was convicted to-day (5-6-85) for 14 days rigorous imprisonment by the Chief Jucical Magistrate Nagarcoil in CC No. 341/85 and the period of detention undergone by him was set off against the term of imprisonment and was released to-day (5-6-1985)

பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று நாளை, (7-6-85) காலை 9.00 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2-17 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப் பெற்றது.

6. பேரவைமுன் வைக்கப் பெற்ற ஏடுகள்.

(அ). சட்டப்படிக்கான விதிகளும் ஆணைகளும்.

201. தமிழ்நாடு பஞ்சாலைக் கழகத்தின் 1982-83-ஆம் ஆண்டிற்கான பதினான்காம் ஆண்டு அறிக்கை (1956-ஆம் ஆண்டு நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 1/1956) 619-ஏ பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

202. தமிழ்நாடு கோழி வளர்ப்பு நிறுவனத்தின் 1979-80
ஆம் ஆண்டிற்கான ஏழாவது ஆண்டறிக்கை (1956-ஆம் ஆண்டு
நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 1/1956) 619-ஏ
பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது.

(ஆ). அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள், ஏனையதாள்கள்.

83. கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்
நிர்வாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1985-86 (தமிழ்
ஆங்கிலம்)

84. கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப்பணி
கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப்
போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த
மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு
1985-86 (தமிழ், ஆங்கிலம்.)

85. கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும், பாலங்களும்,
மற்றும் கோரிக்கை எண். 54—சாலைகளும் பாலங்களுக்கான
மூலதனச் செலவு ஆகியவற்றின் மீதான தமிழ்நாட்டின் சாலை
மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் பற்றிய 1984-85 ஆம் ஆண்டிற்கான
ஆய்வுரையும், 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்களும் (தமிழ்
ஆங்கிலம்)

86. கோரிக்கை எண். 40 சாலைப் போக்குவரத்துப்பணி
கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண். 55-சாலைப்
போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த
மூலதனச் செலவு சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1985-86
(தமிழ், ஆங்கிலம்)

87. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை பற்றிய சாதனை விளக்க
அறிக்கை 1985-86 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

இணைப்பு I

கோரிக்கை எண் 3

(454-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் 1985–86
ஆண்டுக்குறிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு:

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974
ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச்
சட்டம், இச்சட்டங்களின்கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகிய
வற்றை நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்
பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை
ஒழுங்கு படுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளை பதிவு
செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள்மீது பொறுப்பு வகித்து
ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்கு
படுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார்
வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை
செய்கிறது. பயணிகள் சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போது
மான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாது
காப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின்
கீழ் போக்குவரத்துத்துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணை
யாளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில
அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவர்
(தற்சமயம் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் பொறுப்பு
வகிக்கிறார்). போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் மூவர்
உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துறை பிரதிநிதி ஒருவர்,
தலைமைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர்
மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளி
யியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர் போக்கு
வரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாநிலப்
போக்குவரத்து அதிகாரி, அதன் செயலர், வட்டாரப் போக்கு
வரத்து அதிகாரிகள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார
மன்றங்களின் செயலர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவு
களுக்கு எதிரான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை
மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி பதவித்தரத்திலுள்ள
மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம்
விசாரணை செய்கிறது. மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்
முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலர் என்று பதவிப் பெயர்
கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித்
தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்
முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்று
கின்றார்.

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 19 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 50 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை I-ன் தலைமையின்கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை II-ன் அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின்கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக, மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்து, துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவர்களுடைய மண்டலங்களுக்கு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயற்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்) கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயற்படுகின்றனர். தமிழ் நாட்டில், புழல், கந்தையக் கவுண்டன் சாவடி, ஓசூர், புளியறை, கூடலூர், களியக்காவிளை, பூவிருந்தவல்லி மற்றும் காட்பாடி ஆகிய இடங்களில், இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் எட்டு பலநோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் நான்கு தொழில்நுட்ப மற்ற மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்கள், மாநிலங்களுக்கிடையே இயங்கும் வண்டிகள், உரிமத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ள வரியை ஒழுங்காகச் செலுத்தி, உரிமத்தில் கண்டுள்ள நிபந்தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்று கண்காணிக்கின்றனர்,

4. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை, போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாரராகச் செயற்படுகிறார், சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர். மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களின் தொழில் நுட்பத் திறனை மறு ஆய்வு செய்வதற்காக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் (மோட்டார் வண்டிகள்) சேலம் மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களைத் தலைமையகமாகக் கொண்டு செயற்படுவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்.

5. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டுப் புள்ளி விவரங்கள் வருமாறு:—

	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
நாள்.	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வாடகை வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31-12-1983	5,117	8,256	38,400	3,450
31-12-1984	5,146	8,789	43,017	3,636

நாள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்	ஏனைய போக்குவரத்து வண்டிகள்.	போக்குவரத்து வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.
	(6)	(7)	(8)
31-12-1983	24,381	21,649	1,01,703
31-12-1984	28,079	23,688	1,12,365

6. பொதுமக்களின் நலனைக் கருத்திற் கொண்டு எந்தெந்த வழித்தடங்களில், பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்தந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகளைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்குகின்றனர். இம்மாநிலம் முழுவதிலும் இயக்குவதற்காக, சரக்கு ஊர்திகள் வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற் றிற்கும், சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ-ரிக்ஷாக் களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படு கின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற் கொருமுறை ஆய்வு செய்தல், அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியான இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தமட்டில் இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப் படும் இடைவெளி, சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்தமட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்வூர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்க வேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொதுமக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

7. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின், எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகிவருகிறது: 1984 ஆம் ஆண்டு சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 4,813 ஆக அதிகரித்துள்ளது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க 200 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப்பயணிப் பெருந்துகள் ஆகியவற்றிற்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. 1—7—1984 முதல் சுற்றுலா வாடகைகார்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் அதிகாரம் மண்டலங்களின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அளிக்கப்பட்டது. இதற்கு முன்பு இவ்வதிகாரம் தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் இருந்து வந்தது. 1,939 கார்கள் மற்றும் வேன்களுக்கும் சுற்றுலா அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன.

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

9. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன மாநிலங்களுக்கிடையே வழித் தடங்களில் செல்லும் பயணிப் பெருந்துகளுக்கு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் மற்றும் யூனியன் பிரதேசமான புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் பயணிப் பெருந்துகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சமதொலைவு அடிப்படையில் அந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. தமிழ்நாட்டிற்கும் கேரளத்திற்கும் இடையேயான துணை உடன்பாடுகள் ஒன்று ஆகஸ்ட் 1984-ல் இறுதியாக்கப்பட்டு 17-8-1984 முதல் நடைமுறைப் படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பெருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கனவே செய்து கொள்ப்பட்ட ஏற்பாடுகள் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது:—

மாநிலங்களுக்கிடையே.	சரக்கு வண்டிகள்.		பயணிப் பெருந்துகள்.	
	அரசுக்கு சொந்தமான வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்	வாடகை வண்டிகள்	சாதாரண வாடகை வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரப் பிரதேசம்	4,500	100	50	100
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு-கேரளம்	2,500	200	150	500
தமிழ்நாடு-புதுச்சேரி	வரம்பு ஏதுமில்லை.	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை.	வரம்பு ஏதுமில்லை.

திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம்,
கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம்,
கேரளம், ஆந்திர பிரதேசம், குஜராத், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய
மாநிலங்கள், யூனியன் பிரதேசங்களான புதுச்சேரி, கோவா,
டாமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர் ஹவேலி ஆகியவை
அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகளை
இயக்குவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது.
900 அனுமதிகள் ஏற்கனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில்
54 அனுமதிகள் ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு
வழங்கப்பட்டன. இந்தியா முழுவதிலும் அல்லது ஐந்து
மாநிலங்களுக்குக் குறையாத அண்டை மாநிலங்களிலும்
சரக்குப் போக்குவரத்தினைத் தடையின்றி அனுமதிக்கும்
நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கும்
திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்துள்ளது. இத்திட்டத்தின்
கீழ், 1975–76-ல் தமிழ்நாட்டிற்கு 250 மற்றும் 150 ஆக இரு
கட்டங்களில் மொத்தம் 400 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன.
1980-ல் இந்த அனுமதியின் எண்ணிக்கை மேலும் 400 ஆக
உயர்த்தப்பட்டது. அதே நேரத்தில், 1978 ஆம் ஆண்டு 47
ஆம் சட்டம் அமுலுக்கு வந்தது. இச்சட்டத்தின்படி 18 விழுக்
காடு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு ஒதுக்கப்
பட வேண்டும். அதன்படி 1980-ல் உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்ட
400 அனுமதிகளில், 72 அனுமதிகள், ஆதிதிராவிடர் மற்றும்
பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1982-ஆம் ஆண்டு
கூடுதலாக 400 அனுமதிகள் தமிழ்நாட்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டன.
இதிலும் 72 அனுமதிகள் ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடி
யினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1984 ஆம் ஆண்டு மேலும்
கூடுதலாக 300 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன. இதில் 42
அனுமதிகள் ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்
பட்டன. மீன் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25
சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ்நாடு ஆந்திரப்
பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு உடன்
பாடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. மேற்சொன்ன
அனுமதிகள் எல்லாம் வழங்கப்பட்டுள்ளன. தென் மண்டலத்
திட்டத்தின்கீழ் 100 சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டி
களுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மைய அரசு 1984
ஆம் ஆண்டு ஜூலை திங்களில் கூடுதலாக 200 சுற்றுலா
வாடகை வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்க இசைந்துள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல்.

11. பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில் தனியார் பெருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயற்திறன் கால அளவு முடிவடையும்பொழுது அப்பெருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன:—

(i) 75 மைல்களும் (125 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரண போக்குவரத்துப் பெருந்துகள் அனைத்தும்;

(ii) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை [1985 ஜூன்
மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது சென்னை மாநகரில்
முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும்
அல்லது அம்மாவட்டத்தில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட
அம்மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

12. இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது.
பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றதால்,
மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமை
யாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த
நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்
தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் இயங்கி வருகின்றன.
நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு
50 பேருந்துகளுக்குமேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார்
பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு
1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப்
பேருந்துகளின் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் அரசு
கையகப்படுத்தியது. ஐந்தாண்டு காலத்திற்குள் பயணி போக்கு
வரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது
கொள்கையை அரசு 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில்
அறிவித்தது. எனினும் இக்கொள்கைக்குச் செயல்வடிவம்
கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1973 ஆம்
ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்
(கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் செயல்திறனற்றதென சென்னை
உயர்நீதி மன்றம் தள்ளுபடி செய்தது. பயணிப் பேருந்து
களையும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளையும் கையகப்படுத்துவதற்குத்
தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும்
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் வகை
செய்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகள்
இச்சட்டத்தின்கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன. எனினும், இந்திய
உச்சநீதி மன்றத்தின் ஆணையால், இச்சட்டம், மாநிலத்தின்
மற்றப் பகுதிகளில் செயற்படுத்தப்படுவது நிறுத்திவைக்கப்
பட்டிருந்தது. 1983 அக்டோபர் 31 ஆம் நாளில் இச்சட்டம்
செல்லுபடியாகுமென்று உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது.
அவ்வாறு தீர்ப்பளிக்கும்போது, உச்சநீதிமன்றம் காலங்கடந்து
விட்ட நிலையில், இச்சட்டத்தில் சில பிரிவுகளைத் திருத்துவது
தவிர்க்க முடியாதது என்று கருத்துத் தெரிவித்தது. உச்சநீதி
மன்றத்தின் இக்கருத்தைச் செயற்படுத்தும் பொருட்டும் மாநில
அரசின் திட்டங்களில் முதன்மையாக எதனைச் செயலாக்க
வேண்டும் என்பதைக் கருத்திற்கொண்டும், ஏற்கெனவே அரசு
அறிவித்துள்ளபடி படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும்
கொள்கையைச் செயற்படுத்தும் வகையிலும், பயணிப் பேருந்து
களைக் கையகப்படுத்தும் சட்டத்திற்கு எங்கெங்கு திருத்தங்கள்
தேவைப்படுகின்றனவோ அவற்றிற்குத் தமிழ்நாடு திருத்தச்
சட்டம் 17/1984-ஐ வெளியிட்டதன் மூலம் தேவையான மாற்
றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. நீலகிரி மாவட்டத்தில் இயங்கிக்

கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த
வரை இத்திருத்தச் சட்டம் 1973 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித்
திங்கள் 14 ஆம் நாளிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்
படும். நீலகிரி மாவட்டத்தைத் தவிர்த்து ஏனைய பகுதிகளில்
இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும்
மாநிலத்தின் அனைத்துப் பகுதிகளிலும் (நீலகிரி மாவட்டம்
உட்பட) இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் ஒப்பந்த ஊர்திகளைப்
பொறுத்தமட்டில், எந்தத் தேதியிலிருந்து இச்சட்டம் அமுலுக்கு
வந்ததாக அரசு அறிவிக்கையின் மூலம் அறிவிக்கிறதோ அந்தத்
தேதியிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையே
ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு
போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர்
போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராவார். இம்மன்றம் சென்னை
யில் 25—5—1984 அன்று கூடி சாலைப் போக்குவரத்தைப்
பற்றிய பல்வேறு கொள்கைகளைப்பற்றி கலந்தாலோசித்தது.
மேற்சொன்ன மன்றத்தின் கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய
விவரங்கள் வருமாறு:—

	நிலைக்குழுக்கள். (1)	அமைப்பாளர். (2)
1.	சாலை, இரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர் வழிப் போக்குவரத்து, கரையோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதலும், பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலர்.
2.	போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறி முறைகளைப் பரப்புதல்.	உள்துறைச் செயலர்.
3.	போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள், எரிபொருட்கள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.	தொழில் துறைச் செயலர்.

14. போக்குவரத்தைக் கவனித்துவரும் பல்வேறு துறை
களுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்தப் போக்குவரத்துத்
துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று
உள்ளது. இக்குழு 26—4—1984 அன்று சென்னையில் கூடி
விவாதித்தது.

15. காவல்துறை கமிஷனரைத் தலைவராகவும், காவல்
துறை துணைக் கமிஷனரைச் (போக்குவரத்துப் பிரிவு)
செயலாளராகவும் அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும்
கொண்ட மாநகர் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக்
குழு ஒன்று உள்ளது.

16. மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியர் தலைவராகவும் காவல் துறை கண்காணிப்பாளரைச் செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்ட சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

17. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தைச் செயற்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும் 21 பேரை உறுப்பினராகவும் கொண்ட உயர் அதிகாரப் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மை நலம் அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள், தெருவிளக்கு முதலிய நிலைகளை கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

18. பயணிப் பெருந்துப் பயணக் கட்டண அட்டவணைக்குப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஏற்பளிக்க வேண்டும். இந்த வகையில், ஒரே சீரான கட்டண விதங்கள் அமைவதற்காகப் பெருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்தும், பொது மக்களிடமிருந்தும் வரும் முறையீடுகளைப் பரிசீலித்த பின்னர், அரசு உயரளவுக் கட்டண விதங்களை நிர்ணயிக்கிறது.

19. ஒப்பந்த ஊர்திகளுக்கு 27—3—1984 முதலும், பயணிப் பெருந்துகளுக்கு 10—6—1981 முதலும் உயரளவுப் பயணக் கட்டண விதங்கள், கடைசியாக திருத்தியமைக்கப்பட்டன. சென்னைப் பெருநகர் பயணிப் பெருந்துக் கட்டணங்கள் 1—4—1985 முதல் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது. தற்போது செயலில் உள்ள திருத்தியமைக்கப்பட்ட பயணக் கட்டண விதங்கள் வருமாறு.

பயணிப் பெருந்துகள்.

10—6—1981 முதல்

விவரங்கள். (1)	பயணக் கட்டண விதம். (2)
1. விரைவுப் பயணிப் பெருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ காசுகள். மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள். உயர்வகை வசதிக்காக கி.மீ. 1-க்கு கூடுதல் கட்டணம் 2 காசுகள். சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 14½ காசுகள்.
2. சாதாரணப் பயணி பெருந்துகள்	சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ காசுகள். சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள்.

விவரங்கள். (1)	பயணக்கட்டண விதம். (2)
3. மாநகர, நகரப் பயணிப் பெருந்துகள்—	
(i) சமவெளிகளில்	முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 30 காசுகள். 10 கி.மீ. வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகளும், 10 கி.மீ.—க்கு மேற்பட்ட அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும். (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).
(ii) மலைச் சாலைகளில்.	குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 40 காசுகள். அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள்.
4. பொருட்காட்சிகள், விழாக் காலங்களில் விடப்படும் பயணிப் பெருந்துகள்.	கி.மீ. 1-க்கு 8½ காசுகள்.
5. சென்னைப் பெருநகர் பயணிப் பெருந்துகள். (1-4-1985-லிருந்து)	முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 40 காசுகள். 14 கிலோ மீட்டர் வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள், 14 கி.மீ.-க்கு மேற்பட்ட அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).

ஒப்பந்த ஊர்திகள் (27—3—1984 முதல்)

I. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்— (1)	சமவெளி. (2)	மலைச்சாலை. (3)
	ரூ.	ரூ.
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்	1.20	1.60
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்.	2.00	2.70
3. காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

II. பாதல் சிறு வாடகைக் கார்கள் (Badal baby Taxis)
(சமவெளிகளில் மட்டும்)

(1)	(2)
	ரூ.
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்	1.00
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	1.80
3. காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.

III. வாடகைக் கார்கள்
(சாதாரணம்)—

(1)	சமவெளி. (2)	மலைச் சாலை. (3)
	ரூ.	ரூ.
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்	1.70	2.30
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	3.00	4.00
3. காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவுப் பணிகள்.

இரவு பத்து மணியிலிருந்து காலை 5 மணி வரையில் ஆட்டோக்களும் வாடகைக் கார்களும் ஓட்டுவதற்காக, மேற்குறித்த கட்டணங்களில் ஆட்டோக்களுக்கு 25 சதவீதத் தொகையும், வாடகைக் கார்களுக்கு 20 சதவீதத் தொகையும் (அடுத்த 5 காசுகளுக்கும் முழுமையாக்கப்பட்டு) கூடுதலாக வசூலிக்கப்படும்.

IV. சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

A. இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்—

(1)	சமவெளி (2)	மலைச்சாலை (3)
	ரூ.	ரூ.
(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்	(கி.மீ. 1-க்கு)	
(i) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்)	1.70	2.30
(ii) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 7 பேர்)	1.75	2.40
(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	3.50	4.15

காத்திருப்புக் கட்டணம்	நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்குட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2.
இரவு தங்கல்	இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.

ஓர்வெளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

B. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்—

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக்கார்கள்—

(1)	(2)
	ரூ.
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்	90
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	45

(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்	120
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	60

வரி விதிப்பு

20 தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகளுக்கு வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக 1—4—1974 அன்றிலிருந்து 1974-ஆம் ஆண்டு தொகுப்பு வரி விதிப்புச் சட்டம் (சட்டம் எண் 13/1974) என்னும் புதியதொரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1—10—1974 அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மேல் வரி விதிப்பதற்காக தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் எண் 3/1976) இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1—4—1976 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. தமிழ்நாடு 1983 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டத்தின் மூலம் சில வண்டிகளுக்கு வரிஉயர்வும் வரிபாக்கியைத்

தள்ளுபடி செய்வதற்கும் வகை செய்யப்பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63(6) பிரிவின்கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக் கப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப் பதினின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளி யிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு:—

(i) தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து காப்படும் மோட்டார் வண்டி களைப் பொறுத்த வரையில் வரி செலுத்த வகை செய்யப் பட்டுள்ளது.

(ii) பயன்படுத்தப்படாமல் இருந்து வந்த வண்டிகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்வதன் பேரில் வரித் தொகையைத் திரும்பப் பெற உரிமை உண்டு.

(iii) வண்டிகள் ஓடவில்லை என்பதை நிரூபிப்பது உரிமை யாளரின் பொறுப்பாகும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள் மீது பயணி களுக்கும் சரக்குகளுக்கும் தனி வரி விதிப்பு இருக்காது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகின்ற தொலைவைக் கருத்திற்கொள்ளாது ஏற்றிச் செல்லத்தக்க பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுத்த விதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகின்றது. பயணிகள் தங்கள் இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்தாலும் நின்று பயணம் செய்தாலும் ஒரே சீராகவே வரி விதிக்கப்படுகிறது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்குச் சுமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகின்றது. வரி விதிப் புக்கு படி நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் கீழ்க் கண்டவாறு வரி விதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன:—

காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு (1)	ரூபாய். (2)
பயணிப் பேருந்துகள்-சாதாரணப் பேருந்துகள்	195
பயணிப் பேருந்துகள்-விரைவுப் பேருந்துகள்	200
சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்	50
மதுரை மாநகரிலும் ஏனைய நகரங்களிலும் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்	150
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தனிப் பேருந்துகள்)	280
சுற்றுலாப் பேருந்துகள்	140

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் விரைவுப் பயணப் பேருந்துகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியுடன் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 40 மேல் வரியும், பெருநகர், நகரப் பகுதிப் போக்குவரத்துக்களைத் தவிர ஏனைய சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்குக் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 35 மேல் வரியும் விதிக்கப்படுகிறது.

21 கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்படி, ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மராட்டியம், கர்நாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்த மட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலத் திற்கும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000மும் (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர்—ஹவேலி ஆகியவற்றைப் பொறுத்தமட்டில் ஆண் டொன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150-ம் கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித் தொகையைச் செலுத்துவதில் கால தாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்தமட்டில் வரையறுக்கப்பட்ட காலத்திற் குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூட்டு வரிப்பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின்கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றிற்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்படும்.

22 மத்திய அரசு வகுத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் சொந்த மாநிலத் திற்குக் செலுத்தும் வரியுடன், வண்டி செல்ல அனுமதிக்கப் பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1000 கூட்டுவரி செலுத்த வேண்டும். மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் (புதுடெல்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 150 வரி செலுத்த வேண்டும்.

23 போக்கு வரத்து வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியைப் போக்கு வரத்துத் துறையே நேரடியாக வசூல் செய்கிறது. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக் கிளைகள் மூலமாக மோட்டார் வண்டி வரியை வசூலிக்க 1978 ஆம் ஆண்டில் அரசு அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. 1979ஆம் ஆண்டில் மவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் இவ்வரி வசூலிக்கும் முறை விரிவுபடுத்தப் பட்டது. தற்போது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி, இந்திய வங்கி ஆகியவற்றின் சில கிளைகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியை வசூலிக்கின்றன.

24 பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non transport vehicles) காலாண்டு செலுத்தும் 1-4-1983லிருந்து எடுக்கப்பட்டு விட்டது. அவ்வண்டிகளுக்கு 1-4-1983லிருந்து அரையாண்டு அல்லது முழு ஆண்டு வரி யாகத்தான் கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது.

25 பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-transport vehicles) முழு ஆண்டுக்கான வரியை ஒரே தடவையில் செலுத்தினால், வரியில் 8 சதவிகிதம் கழிவு செய்து கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது. தமிழ்நாட்டிப் பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன் படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் அரையாண்டுக்கோ அல்லது முழு ஆண்டிற்கோ மொத்தமாக வரி செலுத்துவோருக்கு வரியில் முறையே 4 சதவிகிதம் மற்றும் 6 சதவிகிதம் கழிவு செய்து வரி செலுத்த அனுமதிக்கப்படுகிறது. இச்சலுகைகள் 1–7–1983 முதற்கொண்டு அமுலுக்கு வந்தன.

26 மைய அரசிற்குச் சொந்தமான அனைத்து வண்டிகளுக்கும் 1–1–1984 முதற் மோட்டார் வாகன வரி விதிக்கப்பட்டுள்ளது.

வருவாய்.

27 மோட்டார் வண்டி வரிகள் கட்டணங்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும் பகுதி வருவாய், மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு:—

இனம். (1)	1983–84 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள். (2)	1984-85 ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு (3)	1984-85 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள் (9 மாதங்கள்) (4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)		
1. 1939–ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணங்கள்.	57,984	58,317	30,680
2 தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் வரவுகள்.	8,47,382	9,04,922	4,30,562
3 ஏனைய வரவுகள்	386	32	249
மொத்தம்..	9,05,752	9,63,271	4,61,491

1983–84 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகத்திற்காக மொத்தம் செலவிடப்பட்ட தொகை ரூ. 2.05 கோடி.

முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி.

28 இம்மாநிலத்தில் ஓடுகின்ற போக்குவரத்து வண்டிகள், போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் மூலம் ஏற்படும் விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ரொக்க உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக 1978-79 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்தை மாவட்ட ஆட்சியர்கள் செயல்படுத்துகிறார்கள்.

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அல்லது அவர் தம் குடும்பத்தினருக்கு (மரண விபத்தாக இருந்தால்) பின்வரும் அடிப்படையில் ரொக்க உதவித் தொகை அளிக்கப்படுகிறது:—

தொடர் எண்ணும் விவரமும். (1)	அளிக்க வேண்டிய ரொக்கத் தொகை. (2) ரூபாய்.	யாருக்கு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது. (3)
1. விபத்தினால் ஏற்பட்ட மரணம்.	1,000	(1) கணவர் (2) மனைவி (3) மரணமடைந்தவர் கடைசியாக எந்த மகன் அல்லது மகளுடன் தங்கியிருந்தாரோ அந்த மகன் அல்லது மகள், ஒருவருக்கு மேற்பட்ட மகன்களுடன் அல்லது மகள்களுடன் அவர் தங்கியிருந்தால் அவர்களில் மூத்தவர் (4) தாய் (5) தந்தை (6) சகோதரி (7) மரணமடைந்தவர் ஆடவர் எவருடன் தங்கியிருந்தாரோ அவர்.
2. நிலையான ஏலாமை அல்லது இரண்டு கண்களையும் இழத்தல் அல்லது இரு உறுப்புகளை இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணையும் ஒரு உறுப்பையும் இழத்தல்.	800	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.

தொடர் எண்ணும் விவரமும். (1)	அளிக்க வேண்டிய ரொக்கத் தொகை. (2) ரூபாய்.	யாருக்கு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது. (3)
3. ஒரு கண் அல்லது ஒரு உறுப்பை இழத்தல்.	400	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.
4. பிற காயங்கள்	50	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.

29 மோட்டார் வண்டிகள் வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆண்டு வருவாயில் ஒரு சதவீதத் தொகையை முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் பணிப்பு நிதிக்கு மாற்ற வேண்டு மென உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. 1983-84ஆம் ஆண்டு மாவட்ட அதிகாரிகளிடம் விபத்து துயர் தணிப்புக்காக ரூ. 31,25,000 வழங்கப்பட்டுள்ளது.

விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக் குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குதல்.

30 விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத் துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங் வதற்காக இந்திய அரசு ஆறுதல் நிதி ஒன்றை ஏற்படுத் யுள்ளது. விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்கள் இறந்து விட்டா அவர்களின் நேர்வில் ரூ. 5,000-ம் படுகாயமடைந்தவர்களுக்கு ரூ. 1,000 மேற்சொன்ன நிதியிலிருந்து தொகை வழங்கப்படுகிறது.

ஆறுதல் (sclatium) நிதிக்காக, இம்மாநில அரசு, வருடந் தோறும் 70,000 நிதி அளிக்கிறது. இந்திய அரச வண்டிகளினால் மோதப்பட்டு இறப்பவர்களுக்கு நிதி உதவி யளிக்கும் வகையில் ரூ. 2 இலட்சம் அனுமதியளித்துள்ளது.

பேருந்து வசதிகள்.

31 போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை கவனம் செலுத்தி வருகிறது. சென்னை மாவட்டத்தைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தங்களது மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைக் கவனிப்பதோடு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தில் ஓரளவு நீதித் தன்மை வாய்ந்த பணிகளையும் கவனித் வந்தனர். அந்தந்த மாவட்டத்தின் போக்குவரத்துத் தேவை களுக்கு நேரடியாக அதிகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு குறிப்பாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாத, போக்குவரத் வசதிகள் குறைவாக உள்ள கிராமங்களுக்குப், போக்குவரத் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியதன் தேவை குறித் அதிக அளவுக்கு நேரடியாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை

அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்த) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டதால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்த அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

32. புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை. (1)	ஆண்டு. 1983 (2)	1984 (3)
1. பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை	13,559*	13,935*
2. வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	12,468	12,667
3. மாற்றுழிப் பேருந்துகள் (Spare buses)	1,091*	1,268*
4. வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	7,940	8,427
5. புதிய வழித்தடங்கள்	164	524
6. பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை	314	1,138
7. பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்)	2.77	10.59
		(இலட்சத்தில்)

33. இம்மாநிலத்தில் முறையாக பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மூலை முடுக்குகளில் ஒதுக்குப்புறமாக உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 98 சிறிய பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 79 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும் 19 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

34. புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கனவே உள்ள வழித் தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயற்படுத்துவதில் முன்னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர் களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப் பெறாத மக்களுக்கும், அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை வரும் ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு தீவிர கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்துகளுக்கு ஒரு காலாண்டிற்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50

* (தனியார் துறை மற்றும் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங் களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்).

வீதம் வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி, வரிச் சலுகை பெற சிறிய பேருந்துகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்ட சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 25 கிலோ மீட்டா அல்லது வழித்தட நீளத்தில் 50 சதவீதம் இவற்றில் எது குறைவோ அத்தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக்கூடாது. மேற்சொன்ன வழிமுறைகள நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே மேற்சொன்ன சலுகை பெறத் தகுதியுடையவையாகும். மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகளோடு, வரிவீதத்தைப் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் ஓடும் சிறிய பேருந்துகளும், ஆய்வின் போது இருக்கை ஒன்றிற்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரியைத் தற்சமயம் பெறத் தகுதி பெறுகின்றன.

35. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு கனரக போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணுவேக கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாயமாகப் பொருத்த வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை, உரிமம் வழங்கு வதற்கான நிபந்தனைகளில் தமிழ்நாடு 1940 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் 160W என்ற புதிய விதியையும் 381-A விதியையும் சேர்த்துள்ளது. மாநில, மத்திய அரசுகள், மாநிலம், மத்திய அரசின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பொதுத் துறை நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றின் வண்டிகளைப் பொறுத்த மட்டில், மேற்சொன்ன விதி 1–2–1983 முதல் செயற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு நெய்வேலி நிலக்கரி கார்ப்பரேஷன் உள்ளிட்ட சில தனியார் வாகன உரிமையாளர்கள் இதை எதிர்த்து தங்களது வண்டிகளில் மின் அணு வேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் பொறுத்தாதிருக்க சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் தடை உத்தரவு பெற்றுள்ளனர்.

பயணிகள்-சரக்கு வண்டிகள்.

36. சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்று கூடித் தங்களுக்குத் தேவையான பொருட்களை வாங்கு கின்றனர். வெளியூர் பேருந்துகளும், நகரப் பேருந்துகளும், இச்சந்தைகள் கூடும் வழித்தடங்களில் சென்றாலும் கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர். கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும் பொருட்களை வாங்கவும் பொருட்டும், தங்கள் பொருட்களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும், பெரிய கோணி மூட்டைகள், கூடைகள், போன்ற சுமைகளை ஏற்றி வருவதற்கு வசதியான சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. நம் மாநிலத்தில் அத்தகைய 13 பயணிகள்—சரக்கு வண்டிகள் செயற்படுகின்றன.

37. மூலை முடுக்குகளிலும், ஒதுக்குப் புறமாகவும் அமைந்துள்ள கிராம மக்களை ஏற்றிச் செல்லும் பொருட்டு, சிறிய பேருந்துகள் கூட இயக்கப்படாமலுள்ள பகுதிகளில் டிராக்டரால் இழுத்துச் செல்லப்படும் (Trailers) டிரைலர்களைப் பயன்படுத்துவதற்காகத் தற்காலிக உரிமம் வழங்க கருதப் பட்டுள்ளது. இத்தகைய உரிமங்கள் சுயவேலை வாய்ப்புக் கழகத்தினருக்கு அளிக்கவும் கருதப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன வண்டிகளுக்கு ஒவ்வொரு காலாண்டிற்கும் ரூ 30 வீதம் மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 5 மாவட்டங் களில் 12 வழித்தடங்களில் சோதனை முறையில் மேற்சொன்ன டிரைலர்களை இயக்க ஒப்புதளிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆனால் சுயவேலை வாய்ப்புக் கழகத்தினரிடமிருந்தோ மற்றவர்களிட மிருந்தோ மேற்கூறிய வண்டிகளை ஓட்டுவதற்கு விண்ணப்பங்கள் எதுவும் கிடைக்கப்பெறவில்லை. எனவே டிராக்டரால் இழுத்து செல்லப்படும் டிரைலர்களுக்குப் பதிலாக 'பட்-பட்' என்னும் மூன்று சக்கர வண்டிகளை பயன்படுத்தலாம் என்று முடிவெடுத்து, இதற்கான செயற்குறிப்பு எதிர் நோக்கப்படுகிறது.

செயற்படுத்துதல்.

38. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச் சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்கு வதற்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குபடுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன.

39. ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு, தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள், இந்திய சாலைப் போக்கு வரத்துச் சங்கங்கள், ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றில் பெரும் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டுதல், ஓட்டுதல் தொடர்பான எந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில்களில் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

40. ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இடங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உன்னிப்பாக கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு அலுவல கத்திலும் "செயற்படுத்தும் பிரிவு" எனப்படும் பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளை திறம்படச் செயற்படுத்த இயலும்.

41. மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும் செயற்படுத்தும் பணிக்காக துறையில் நியமிக்கப் பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும், வரி எய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதி சான்றிதழ் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார் வண்டிகளையும், மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகை

வேகம், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகத்
தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல், கள்ளத்தனமாக வாடகை
வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்
கின்றனர்.

42. மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதிச்
சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம்
ஒதுக்கிவைக்கப்படுகிறது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியப் பொருட்களைப் பங்கீடு செய்தல்.

43. டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும்,
இருப்பினைப் பங்கீட்டுக் கட்டுப்பாடு முறையிலன்றி எண்ணெயை
உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யவும், தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு
மோட்டார் எண்ணெய், உயர்வேக டீசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு
வழங்கலை முறைப்படுத்துதல்) ஆணை எனப்படும் கட்டுப்பாட்டு
ஆணையை, அரசு, 1980 மார்ச்சில் பிறப்பித்தது; அவ்வாணை
15-6-1983 முதற்கொண்டு நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

காவல் துறையின் பங்கு.

44. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும்
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச் செயற்
படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு ஏற்கின்றது. உரிமம் வழங்கும்
பணியைப் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் கவனிக்கையில்,
சாலை விதிகளைச் செயற்படுத்தும் பொறுப்பு காவல்
துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக்
கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம்,
ஆகியவற்றைச் செயற்படுத்துவதையும் காவல் துறை கவனிக்
கிறது.

45. தமிழ்நாட்டில் 1984-ல் 23,353 மோட்டார் வண்டி
விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால் 1983-ல் 21,637 விபத்துக்கள்
ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 4,511 பேர் இறந்தனர். 21,411
பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1983-ல் விபத்துக்களால்
4,163 பேர் இறந்தனர். 19,425 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது.
தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் இப்பிரச்சினை எவ்வளவு பெரியது
என்பதை உணர்ந்து இத்தகைய விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக
போக்குவரத்து விதிகள், விதிமுறைகள் பலவற்றையும், தீவிரமாக
செயற்படுத்தத் தயங்கவில்லை. ஸ்கூட்டர் மற்றும் மோட்டார்
சைக்கிள்களை ஓட்டுபவர்களும், பின் அமர்ந்து செல்பவர்களும்
விபத்துக்களினால் மரணமடைவதைத் தவிர்ப்பதற்காக
கட்டாயமாகத் தலைக்கவசம் அணிந்து செல்ல வேண்டும் என்றும்,
இதனை 1985 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்கள் முதல் நடைமுறைப்
படுத்த அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இவ்வகையில், போக்கு
வரத்து பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்துதல்

போக்குவரத்துக் கல்வி என்னும் மூன்று பெரும் பகுதிகளாகக்
கொண்டு பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.
1974ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத்
தகவல் துறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் செயற்பட்டு வருகிறது.
இது இரவு பகல் எந்நேரமும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்கு
வரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் இதன்மூலம்
தொடர்பு கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மோட்டார் ஓட்டிகள்
அதிவேகமாக மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்தச்
சாலைகளில் வேகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிகள் தவறாது வைத்து
வரப்படுகின்றன.

46. சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க
மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்
டுள்ளன:—

(i) வண்டிகள் போக்குவரத்தையும் பாதசாரிகள் நடமாட்
டத்தையும் முறைப்படுத்த, சாலை சந்திப்புகளிலும் பாதசாரிகள்
சாலையைக் கடந்து செல்லுமிடங்களிலும் போக்குவரத்துக்
காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர். அத்துடன் போக்குவரத்து
நெரிசலைச் சமாளிக்க மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள்
முதலியவை கட்டப்படுகின்றன.

(ii) சாலை நடுவிலும் சாலை ஓரத்திலும் போக்குவரத்து
வண்டிகள் இடையூறாக இருக்கும்பொழுது போக்குவரத்தை
ஒழுங்குபடுத்தவும், விதிகளை மீறுபவர்கள் மீது சென்னை மாநகர்
காவல்துறை சட்டத்தின் கீழும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து
விதிகளின் கீழும் வழக்குகள் பதிவு செய்யவும், போக்குவரத்துக்
காவல் துறையினர் ரோந்துப் பணியில் ஈடுபடுத்தப்படு
கின்றனர்.

(iii) போக்குவரத்து விதிகளை மீறும் வண்டி எதனையும்
காவலர்கள் தாங்களாகவே நிறுத்துவதில்லை. ஆனால் அவர்கள்
அவ்வாறு விதியை மீறினால் வண்டியின் பதிவு எண்ணை மட்டும்
குறித்துக்கொண்டு தனி அறிக்கை ஒன்றை அனுப்புகின்றனர்.
அந்த அறிக்கையின் பேரில் வழக்கு தொடரப்படுகிறது.

(iv) போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள சமயங்களில்
பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்கும் இடங்களில் போக்குவரத்தைக்
காவலர்கள் முறைப்படுத்துகின்றனர்.

(v) போக்குவரத்து விதிகள் பற்றி மக்களுக்கு எடுத்துக்கூற
பிரச்சார மோட்டார் வேன்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(vi) போக்குவரத்து சைகைகள், சாலையைப் பயன்
படுத்துவது முதலியவை குறித்து, சிறுவர் போக்குவரத்துப்
பயிற்சிப் பூங்காவில் பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்
படுகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஊர்க்காவல்
படையினர், கல்லூரி மாணவத் தொண்டர்கள் ஆகியோருக்கும்
பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு மேற்படி பணியில் அமர்த்திக் கொள்ளப்
படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான இயன்ற இடங்களிலெல்லாம்பொறியியல் முறையைப் பின்பற்றி போக்குவரத்து சீரமைக்கப்படுகிறது.

(viii) மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களும் கனரக வண்டி களும் செல்லக் கூடாதென தடை குறிப்பிட்ட கால இடைவெளி களில் விதிக்கப்படுகின்றது. முக்கியமான சாலைகளில் அவசிய மான இடங்களிலெல்லாம், கோடிட்டுப் பிரிக்கும் முறை செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

(ix) நடைபாதைகளில் நெரிசல் நீக்கப்படுகிறது. பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள் வளைத்துப் பிடிக்கப் படுகின்றன.

(x) சாலைகளில் பாதசாரிகள் கடக்கும் பாதைகள் எவை, பேருந்து நிற்குமிடங்கள் எவை என்றெல்லாம் காவல்துறையினர் அடையாளமிடுகின்றனர்.

(xi) சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து கருத்தரங்குகள் நடத்தப் படுகின்றன. காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து விதிகள் செயற்பிரிவுப் பணியாளர்களுக்கு, பம்பாயிலுள்ள போக்கு வரத்துப் பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனிப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

போக்குவரத்து பொறியியல் வட்டம் ஆற்றி வரும் பணிகள்.

47. தமிழ்நாட்டிலுள்ள நகரங்களில் ஆண்டுதோறும் மக்கட் தொகையும், வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் பெருகி வருகிறது. இதனால் ஏற்படும் விளைவுகளைச் சமாளிக்க அவசரமாக முற்பட வேண்டிய அரசுப் பணியாளர்களில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் பொறியாளர்கள் முக்கியமான இடம் பெறுகிறார்கள். போக்கு வரத்து நெரிசல், போக்குவரத்து தேக்கம், கார்களை நிறுத்தும் ஒதுக்கிடம், விபத்துக்கள், பயண நேரத்தில் தாமதம், சூழ் நிலையில் இயல்பான நிலைக்குப் பாதிப்பு ஆகிய பல்வேறு சிக்கல் களையும் அவர்கள் சமாளித்து, போக்குவரத்துத் தடையின்றியும், தொடர்ந்து சிக்கலின்றி செல்லவும், பாதுகாப்புடன் அமையவும் வழி வகுக்கிறார்கள். பேருந்து, கார் போன்ற வாகனங்களில் செல்லுவோர் அன்றி நடைபாதையிலும், சைக்கிள் பாட்டையிலும் செல்லுவோருக்கும் எளிய முறையில் வடிவமைப்புத் திட்டங் களைத் தயாரித்து அளிக்கிறார்கள்.

இந்தப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம், சென்னையில் ஒன்றும் திருச்சியில் ஒன்றுமாக, இரண்டு கோட்டங்களுடன் செயற் படுகிறது. நகரங்களில் உள்ள போக்குவரத்து சீரமைப்பின் பொறுப்பை ஏற்றுள்ள காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு எளிமை யாகவும், சிக்கலின்றியும், பாதுகாப்புடன் போக்குவரத்தைச் சமாளிப்பதற்கு, திட்டங்கள் அளித்து உதவுகிறது. கீழ்க்காணும் பிரிவுகளில் குறிப்பாகத் திட்டங்கள் வகுக்கப்படுகின்றன:—

1. சாலைகள்—சாலை வளைவுகளை ஒழுங்கமைத்தல்;

2. விபத்து தொடர்ந்து நேரும் இடங்களைக் கண்காணித்து சீர்ப்படுத்துதல்;

3. வாகனங்களுக்கும் நடைபாதை உபயோகிப்போருக்கும் 'சிக்னல்' விளக்குகளை அமைத்து உதவுதல்;

4. சாலை-ரயில் கடவுகளில் மேம்பாலம்/தரை கீழ்ச்சாலை அமைக்கத் திட்டமிடுதல்;

5. சாலையில் பாதசாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் சுரங்கப் பாதை அல்லது மேம்பாலம் அமைத்தல்;

6. சாலைகளை அகலப்படுத்தல்;

7. சாலைகளில் போதுமான அளவு விளக்கு வெளிச்சம் அமைக்கத் திட்டம்;

8. ஒரு வழிப்பாதைகளை திட்டமிடுதல்;

9. பொது உபயோகக் கட்டடங்களில் தேவையான அளவு கார் நிறுத்தும் ஒதுக்கிடங்களைத் திட்டமிட்டுக் கொடுத்தல்;

10. சாலைகள் சந்திப்புகளில் சிலைகள், வளைவுகள், நினைவுத் தூண்கள் ஆகியவற்றை அமைக்கும் யோசனைகளை ஆராய்ந்து அனுமதியைப் பரிந்துரைத்தல்;

11. திட்டங்களுக்கு முன்னும் பின்னும் உள்ள போக்கு வரத்து நிலையை ஆராய்ந்தறிதல்;

12. சைக்கிளில் செல்லுவோருக்குத் தனிப்பாட்டை அமைத்தல்;

13. சாலை ஓரம் பேருந்து வண்டிகளுக்கு ஒதுக்கிடம் வகுத்தல்;

14. பாதசாரிகளுக்கான நடைபாதையை அமைத்தலும், விரிவாக்குதலும்;

15. சாலையில் வரும் வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்க ஒதுக்கிடம் அமைத்தல்;

16. சாலைகளுக்கு அடையாளக் கோடுகளைக் குறித்திடுதல்;

17. (அ) சென்னை நகரின் முக்கிய சாலைகளான அண்ணா சாலை, பெரியார் சாலை, நெல்லூர் சாலை ஆகிய மூன்று சாலை களுக்கும் ஆண்டுக்கு இருமுறை போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்பு நடத்துதல்;

(ஆ) தமிழ்நாட்டில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் (உச்ச அளவு/சராசரி அளவு) போக்குவரத்தை ஒவ்வொரு ஆண்டும் கணக்கெடுப்பு நடத்தி அறிதல்.

(இ) தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத சாலைகளில் இவ்வாறே மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை கணக்கெடுப்பு நடத்துதல்.

(ஈ) தேசிய நெடுஞ்சாலையில் ஓர் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை, நாள் முழுவதும் தொடர்ந்து கணக்கெடுப்பு நடத்துதல்.

வாடகை வண்டி.

43. ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களின் சரீர உபாதையைக் களையும் வகையில் மனிதாபிமான அடிப்படையில் மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அதிக எண்ணிக்கையில் உரிமங்கள் வழங்குவதென்பது அரசின் கொள்கையாகும். தமிழக அரசின் கூட்டுறவுத் துறையிலிருந்து சொந்தக்காரர்களே ஓட்டுகின்ற சைக்கிள் ரிக்ஷாவுக்கு மோட்டார் என்ஜின் பொருத்துவதற்கு நபர் ஒருவருக்கு ரூ. 1250 மானியம், வழங்க ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. 1984 85 ஆம் ஆண்டில் திண்டுக்கல் நகரில் மட்டும் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாவாக மாற்ற ரூ. 50,000 மானியமாக வழங்க அரசு (கூட்டுறவுத்துறை) அங்கீகாரம் வழங்கியுள்ளது. மேற்படி மானியத் தொகை சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுநர்கள் கூட்டுறவு சங்கங்கள் மூலமாக பட்டுவாடா செய்யப்படுகின்றது. இத்திட்டத்தை தஞ்சாவூர் மற்றும் செங்கல்பட்டு மாவட்டங்களுக்கும், 1985-86 ஆம் ஆண்டில் விரிவுபடுத்த செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது. (ரூ. 1,00,000).

தற்பொழுது 50 சி சி செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட அனுமதிக்கப்படுகின்றன. தமிழக அரசு 120 சி.சி. செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யலாம் என உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. மோட்டார் வாகன சட்டத்தைத் திருத்தி 120 சி.சி. செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு மோட்டார் வாகன சட்டத்திலிருந்து விதிவிலக்களிக்க மாநில அரசு மத்திய அரசினை கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. சென்னை நகரில் மட்டும் தற்பொழுது 473 மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் ஓடுகின்றன.

புதிய செயற்குறிப்புகள்.

49. மோட்டார் வாகன வரியிலிருந்து கிடைக்கும் வருவாயை அரசும், உள்ளாட்சி நிறுவனங்களுக்கும் சாலைப் பராமரிப்பிற்காகத் தகுந்த முறையில் பகிர்ந்து கொள்வதற்கேற்ற வகையில் சில நெறிமுறைகளை வகுக்கும் பொருட்டு, உள்துறை ஆணையாளர் மற்றும் செயலரைத் தலைவராகக் கொண்ட ஒரு குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. இக்குழு, அரசிற்கு விரைவில் தன் பரிந்துரையைச் சமர்ப்பிக்க உள்ளது.

50. 1985-86 ஆம் ஆண்டில், நெய்வேலியில் ஒரு பிரிவு அலுவலகம் அமைக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஏழு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும்

51. ஏழு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் வேலைப் பளுவை குறைப்பதற்காக, ஒவ்வொரு கூடுதலான வேலைப் பளுவை குறைப்பதற்காக, ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கும் 1985-86-ல் கூடுதலாக ஒரு தட்டச்சர் நியமனம் செய்ய உத்தேசிக்கப் பட்டுள்ளது.

கன்னியாகுமரி,,நீலகிரி மற்றும் புதுக்கோட்டைவட்டாரப்

52. கன்னியாகுமரி,,நீலகிரி மற்றும் புதுக்கோட்டைவட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் மேற்பார்வை பணியாளர்கள் போதுமான அளவில் தற்போது இல்லை. எனவே, 1985–86-ல் மேற்கூறிய மூன்று வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங் களுக்கும் 3 நேர்முக உதவியாளர்களை நியமனம் செய்ய அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

53. சட்ட ரீதியான வழக்கு விசாரணைகளை நடத்திவரும் துணைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர்களைக் கொண்ட ஆறு மண்டல அலுவலகங்களில் போதுமான அறைகலன்கள் தற்போது இல்லை. எனவே 1985-86 ல் ரூ. 77,000 செலவில் மேற்கூறிய அலுவலகங்களுக்கு அறைகலன்கள் வாங்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

தஞ்சாவூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் மற்றும்

54. தஞ்சாவூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் ஆகியவர்களால் கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் ஆகியவர்களால் தஞ்சை மாவட்டத்தில் உள்ள வேலைப் பளுவை சமாளிக்க இயலவில்லை. எனவே, நடப்பு ஆண்டில் தஞ்சாவூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து, புதியதாக ஒரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தை நாகப் பட்டினத்தில் நிறுவுவதற்கு அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

55. சென்னை (இரு பிரிவு) திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, கோயம்புத்தூர் மற்றும் சேலம் ஆகிய இடங்களை தலைமையிடமாகக் கொண்டு ஆறு தணிக்கை பிரிவுகள் (Internal Audit Wings) வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மற்றும் பிரிவு அலுவலகங்களில் நடைபெறும் வணிக நடவடிக்கைகளை தணிக்கை செய்து, அங்கு ஏற்படும் முறைகேடுகளை குறைத்து வருகிறது. இவ்வாண்டு கூடுதலாக மேலும் 2 தணிக்கைப் பிரிவு களை அமைக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

56. சென்னையிலுள்ள 4 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் கூடுதல் வேலைப்பளு உள்ளதால் ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கும் முறையே ஒரு கண்காணிப்பாளர், இரண்டு உதவியாளர்கள், இரண்டு இளநிலை உதவியாளர்கள், ஒரு தட்டச்சர் மற்றும் ஒரு பதிவுரு எழுத்தர் ஆகியவர்களை நியமனம் செய்ய அரசு உத்தேசித்துள்ளது. இதனால் அரசுக்கு தொடர் செலவாக ரூ. 3.14 இலட்சமும், தொடரில்லாச் செலவாக ரூ. 51,000-ம் செலவாகும்.

அரசிற்கு சேர வேண்டிய பாக்கித் தொகையை வசூல் செய்யவும், வரி ஏய்ப்பைத் தடுக்கவும், கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் மாநில எல்லைப் பகுதியான அம்பாரம் பாளையத்தில் தணிக்கைச் சாவடி ஒன்றை இவ்வாண்டு நிறுவ அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

57. அனைத்து அரசு அலுவலகங்களிலும் பணிபுரியும் ஓட்டுநர் களுக்கு பணியிடைப் பயிற்சி (Inservice Training) முறையை நடை முறைப்படுத்த புதிய திட்டம் ஒன்றை திரு. வி. கார்த்திகேயன் இ.ஆ.ப. அவர்களைத் தலைமையாகக் கொண்ட 'மோட்டார் வண்டிகள் குழு' அரசிற்கு பரிந்துரை செய்துள்ளது. இயக்கூர்திகள் பராமரிப்பு துறையால் (Motor Vehicles Maintenance Department) 9 இடங்களிலும் மாநில சுகாதார நிலையம் (State Health Department) நடத்தும் ஒரு பயிற்சி நிலையம் திருச்சியிலும் இருக்கும். மேற்கூறிய மையங்களில் தற்பொழுது அரசு அலுவலகங்களில் பணிபுரியும் ஓட்டுநர்களுக்கு மட்டும் பயிற்சி அளிக்கப்படும். இது முடிந்தவுடன் புதிய ஓட்டுநர்களுக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்படும். இப்பயிற்சி மூலம் ஆண்டொன்றுக்கு அரசு அலுவலகங்களில் பணி புரியும் சுமார் 2,860 ஓட்டுநர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கப்படும். இப்பயிற்சி மூலம் ஓட்டுநர்கள் வண்டியை சரிவர பராமரிப்பதற் கான அனுபவத்தைப் பெறுவார்கள். மேற்கூறிய திட்டத்திற்குத் தேவையான பயிற்றுநர்களை (Instructors) இவ்வாண்டு நியமனம் செய்ய அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

இணைப்பு II.

(47ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

[தமிழ்நாட்டில் 1984–85 ஆம் ஆண்டிற்கான சாலை மேம் பாட்டு திட்டங்கள் பற்றிய ஆய்வும் 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்களும்.

1. முன்னுரை:

1.1. சாலைகள் நாட்டின் சமூக-பொருளாதார வளர்ச்சிகளில் முக்கியப் பங்கு வகிக்கின்றன. சாலைப் பணிகளைப் பொறுத்த மட்டில் தமிழ்நாட்டில் அடைந்துள்ள முன்னேற்றம் அனைவராலும் பெரிதும் பாராட்டப்பட்டுள்ளது. இம்மாநிலத்தில் சாலைகள் அமைக்கும் பல்வேறு பணிகள் ''மாநிலச் சாலைகள் திட்டம்'', கிராமச் சாலைகள் திட்டம்'', ''பேருந்து வழித்தட ஏற்புத் திட்டம்'' மற்றும் ''பொருளாதார பன் மாநில முக்கியத் துவம் வாய்ந்த திட்டம்'' போன்ற மத்திய அரசு பொறுப்பேற்கும் திட்டங்கள் மற்றும் ''மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்'' ''மேற்கு மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்'', 'பழங்குடியினர் துணைத் திட்டம்'' முதலான மத்திய அரசுத் திட்டங்கள் போன்ற பல்வேறு செயல் திட்டங்களின் மூலம் எடுத்துக்கொள்ளப் படுகின்றன. நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்ற பல்வேறு சாலை

மேம்பாட்டுப் பணிகள் பற்றிய ஆய்வும், 1985–86 ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளத் திட்டமிடப்பட்டுள்ள பல திட்டப் பணிகள் பற்றிய முக்கிய அம்சங்களும் பின்வரும் பத்திகளில் விவரிக்கப் படுகின்றன.

1.2. இம்மாநிலத்தின் நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப்பணித் துறை பராமரித்து வரும் நான்கு வகைச் சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1–4–1984 நிலவரப்படி 37,177 கிலோ மீட்டராகும். அவ் விவரம் பின்வருமாறு:—

		நீளம் (கிலோ மீட்டர்).
1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர்ப்பகுதி)	..	139
2. மாநில நெடுஞ்சாலைகள் ..	..	1,830
3. மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள் ..	..	14,047
4. இதர மாவட்ட சாலைகள் ..	..	21,161
மொத்தம்	..	37,177

1.3. போக்குவரத்து வசதி தேவைப்படும் கிராமப் பகுதிகளின் மேம்பாட்டில் இந்த அரசு அதிக கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ''கிராமச் சாலைகள் திட்டம்'', ''பேருந்து வழித்தட ஏற்புத் திட்டம்'' மற்றும் தன்னிறைவுத் திட்டம்'' ஆகிய திட்டங்களைச் செயலாக்குவதுடன் ''ஊரக நிலமற்றோர் வேலைவாய்ப்பு உறுதித் திட்டத்தின்'' கீழ் கிராமப் பகுதியில் உள்ள சாலைகளை மேம்படுத்தவும், மத்திய அரசின் முழு உதவியுடன் திட்டமிடப் பட்டுள்ளது. கிராம வளர்ச்சியை அடிப்படையாகக் கொண்ட திட்டங்களின்கீழ் இதுவரை அடைந்த முன்னேற்றமும் 1985–86 ஆம் ஆண்டுத் திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளவிருக்கும் பணிகளும் பின்வருமாறு:—

2. கிராம வளர்ச்சியை அடிப்படையாகக் கொண்ட திட்டங்கள்

2.1. கிராமச் சாலைகள் திட்டம்:

2.1.1. இத் திட்டத்தின்கீழ் 1,500-ம் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகையினைக் கொண்ட கிராமங்களுக்கு, அவற்றிற்கு வெகு அருகாமையிலிருக்கும் வாகன போக்குவரத்துச் சாலைகளுடன் இணைப்பினை ஏற்படுத்தும் வகையில் எல்லாக் காலங்களுக்கும் ஏற்ற சீர் பருவச் சாலைகள் அமைக்கப்படுகின்றன. ஊராட்சி சாலைகளும், ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகளும் இத்திட்டத்தின்கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு, அப்பணிகள் மேம்படுத்துவதற்காக எதிர்காலப் பராமரிப்பிற்காக அரசால் அவை முடிவடைந்ததும்,

எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. இவ்வகையில் உள்ளாட்சி மன்றங்களுக்கு ஏற்படும் செலவு குறைகின்றது. புதிய சாலை ன் அமைக்கும் பணிகளும் இத்திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப் படுகின்றன. இதுவரை, இத்திட்டத்தின்கீழ் ஆறு கட்டங்களாக ரூ. 7,567.19 இலட்சம் செலவில் 6,363.66 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு சாலை அமைக்க ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளன.

2.1.2. 2,248 முதன்மைக் கிராமங்களும், 1,977 இடைப் பட்ட கிராமங்களும் பயன்பெறும் வகையில் ரூ. 5,162.00 இலட்சம் செலவில் 5,536 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள், 31–3–1984 வரை முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டத்தின் கீழ் முதல் ஐந்து கட்டப் பணிகளும் பெரும்பாலும் முடிக்கப்பட்டு விட்டன. சனவரி 1982ல் ரூ. 4,388 இலட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில், 1,030 கிராமங்கள் பயன் பெறும் வகையில் ஆறாம் கட்டமாக ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட 1,750 கிலோ மீட்டர் நீள முள்ள சாலைப் பணிகள் முன்னேற்றத்தில் உள்ளன.

2.1.3. 1984–85 ஆம் ஆண்டில், 170 முதன்மைக் கிராமங் களும், 70 இடைப்பட்ட கிராமங்களும் பயன்பெறும் வகையில் ரூ. 855.64 இலட்சம் செலவில் 350 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள கிராமச் சாலைகள் மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

2.1.4. இத்திட்டத்தின்கீழ் 1985–86 ஆம் ஆண்டில் 130 முதன்மைக் கிராமங்களும், 35 இடைப்பட்ட கிராமங்களும், ஆக மொத்தம் 165 கிராமங்கள் பயன்பெறும் வகையில், 250 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள கிராமச் சாலைகளை மேம்படுத்தவும்/அமைக் கவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ரூ.657.77 இலட்சம் தொகை ஒதுக்கப் பட்டுள்ளது.

2.1.5. திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், மதுரை, இராமநாத புரம், புதுக்கோட்டை, தென் ஆர்காடு மற்றும் வட ஆர்காடு ஆகிய ஏழு மாவட்டங்களில் உள்ள கிராமப்புறச் சாலைகளை மேம்பாடு செய்யும் பொருட்டு ரூ. 150.00 கோடி மதிப்பீட்டில் பெரும் திட்டம் தயாரித்து உலக வங்கி நிதி உதவி பெற மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

2.2. பெருந்து வழித்தட ஏற்புத் திட்டம்:

2.2.1.* இச்சிறப்புத் திட்டம் 1960–61 ஆம் ஆண்டில் தொடங்கப் பெற்றது. 1960–61 ஆம் ஆண்டு முதல் 1973–74 ஆம் ஆண்டு வரை சுமார் 12 500 கி.மீ. நீளமுள்ள ஊராட்சிகளையும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களையும் சேர்ந்த பெருந்து வழித்தடங்கள் மேம்படுத்தப்பட்டு எதிர்காலப் பராமரிப்பிற்காக அவை அரசால் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. போதிய நிதி வசதி இல்லாததால் இத் திட்டம் 1974 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1979 ஆம் ஆண்டு வரை நிறுத்தி வைக்கப்பட்டது. 1979–80 ஆம் ஆண்டில்

இத்திட்டத்தை மீண்டும் பன்மடங்கு ஊக்கத்துடன் அரசு மேற் கொண்டது. 1983–84 ஆம் ஆண்டு இறுதிவரை 10,694 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள பெருந்து வழித்தடங்கள் எதிர்கால பராமரிப் பிற்காக எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இந்த வகையில் உள்ளாட்சி மன்றங்களுக்காகும் செலவு குறைகின்றது. இவற்றுள் 1984–85 ஆம் ஆண்டு முடிக்கப்பட்ட 500 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகளும் சேர்ந்து மொத்தம் சுமார் 7,500 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள் இதுவரை மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

2.2.2. 1984–85 ஆம் ஆண்டிற்கு எஞ்சிய பணிகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ள ரூ 10 கோடி தொகை முழுவதும் இவ்வாண்டில் செலவிடப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கு 1985–86 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவு மதிப்பீட்டில் ரூ. 10 கோடி ஒதுக்கப்பட்டு உள்ளது.

2.3. ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்பு உறுதி திட்டம்:

2.3.1. இத்திட்டம் 100 விழுக்காடு மத்திய அரசு நிதியுதவி யுடன் தமிழகத்தில் 1984 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரித் திங்கள் முதல் நடைபெற்று வருகிறது. நிலமற்ற தொழிலாளர் குடும்பம் ஒவ்வொன்றிலும் குறைந்தது ஒருவருக்காவது ஓராண்டில் 100 நாட்கள் வரை வேலை உத்திரவாதம் அளிப்பதே இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். 20 அம்ச திட்டம் தொடர்பான திட்டங்களும், கிராம இணைப்புச்சாலைகளை அமைக்கும் பணிகளும், குறைந்த அளவு தேவை திட்டப்பணிகளும் இத்திட்டத்தில் உள்ளடக்கப் படுகின்றன. இத்திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாட்டில் மேறகொள்ளப் படும் அனைத்துச் சாலைப் பணிகளும், நெடுஞ்சாலை ஊரகப் பணித்துறையால் நிறைவேற்றப்படுகின்றன. சுமார் 2,265 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள 605 சாலைப் பணிகளை எடுத்துச் செய்வதற்காக இரண்டு கட்டங்களில் (கட்டங்கள் 1 மற்றும் 2) மொத்தம் ரூ. 2,418.20 இலட்சத்திற்கு மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்து உள்ளது. கிராம மக்கள் பயன்பெறும் வகையில் 1984–85 ஆம் ஆண்டில் மொத்தம் 111.11 இலட்சம் மனித வேலை நாட்கள் உருவாகியது. 272 ஊராட்சி ஒன்றியங்களைச் சேர்ந்த 2,693 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள 750 கிராமச் சாலைகளை மேம்படுத்து வதற்காக 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்காக ரூ. 38 கோடி மதிப் பீட்டிலான பணிகளுக்கு மத்திய அரசின் ஒப்புதல் கோரப்பட்டு உள்ளது. இதன்மூலம் நிலமற்ற கிராம வாழ் ஏழைகளுக்கு 161.40 இலட்சம் மனித வேலை நாட்கள் உருவாகும்.

2.3.2. வேலையாட்களின் ஊதியத்தின் ஒரு பகுதி (நாளொன் றுக்கு பேர் ஒருவருக்கு ஒரு கிலோகிராம் என்னும் வீதத்தில்) உணவு தானியமாக வழங்கப்படுகிறது. பணிகளுக்காகும் மொத்த செலவில் 50 விழுக்காட்டிற்குச் சமமாகவோ அல்லது அதற்கு மேற்பட்டோ தொழிலாளர்களுக்கு பயன் தரும் வகையில் இத்திட்டம் நடைமுறைபடுத்தப்பட்டு வருகிறது.

2.3.3. 1984–85 ஆம் ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட உணவு தானியங்களின் விலையையும் சேர்த்து ரூ. 30 கோடி செலவிடப்பட்டது.

3. மாநில சாலைகள் திட்டம்:

3.1. அதிகரித்துவரும் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்வதற்காக கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள மூலப்பணிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன:—

(1) தற்போதுள்ள உறுதியற்ற கட்டுமானங்களை உறுதி படுத்துதல்.

(2) பாலம் கட்டப்படாத குறுக்கீடுகளில் மதகு பாலங்களும்/பாலங்களும் கட்டுதல்.

(3) நடைபாதைகளை அகலப்படுத்துதல்/வலுப்படுத்துதல்.

(4) சாலைகளில் வடிவமைப்பு முதலியன சீரமைப்புப் பணிகள்.

மாநில சாலைப்பணிகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒவ்வொரு துணைத் திட்டப்பணியைப் பொறுத்தவரையிலும் அவற்றின் நோக்கங்களுக்கிணங்க அடைந்துள்ள சாதனை பற்றிய விவரங்கள் கீழ்வருமாறு:

3.1.1. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்:

பெரும் தொழில்கள் விரைந்து வளர்வதற்கான அடிப்படை வசதிகளை உருவாக்கித் தருவதில் இவ்வரசு தனி ஆர்வம் கொண்டுள்ளது. அதன்படி திருச்சி அருகே உள்ள திருவெறும்பூரிலும், வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள இராணிப்பேட்டையிலும் அமைந்துள்ள 'பெல்' தொழில் நிறுவனத்தை இணைக்கும் புறச்சாலைகளை அகலப்படுத்துதல்/வலுப்படுத்துதல் போன்ற பணிகளுக்கு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது. திருவெறும்பூரில் நிறுவப்பட்டுள்ள "பெல்" நிறுவனத்தின் தேவையை பூர்த்தி செய்ய, அதைச் சுற்றி உருவாகும் துணைத் தொழிற்சாலைகளின் வளர்ச்சியினைப் பெருக்கவும் மற்றும் பெருகிவரும் போக்குவரத்துத் தேவையை நிறைவு செய்யவும் திருச்சியிலிருந்து 'பெல்' தொழிற்பேட்டை வரை உள்ள சாலையை நான்கு வழித்தடங்கள் கொண்ட சாலையாக அகலப்படுத்த ரூ. 122.00 இலட்சத்திற்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இச்செலவில் ஐம்பது விழுக்காட்டினை 'பெல்' நிறுவனம் ஏற்க இசைந்துள்ளது. இப்பணி முன்னேற்றத்தில் உள்ளது.

3.1.2. மேலும் 'பெல்' நிறுவனத்தால் வட ஆற்காடு மாவட்டம் இராணிப் பேட்டையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும் "கொதி ஆலைத் துணைத் திட்டத்தை" கருத்திற்கொண்டு கீழ்க்காணும் மூன்று பணிகளுக்குத் திருத்திய நிருவாக ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும். (1)	செலவு. (2) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1. பெல் தொழிற்பேட்டைக்கு தேசிய நெடுஞ்சாலைத் தரத்திற்கு ஏற்ப கிளைச் சாலை ஒன்றினை கி.மீ. 0/0 முதல் 4/4 வரை அமைத்தல் (இரயில்வே மேம்பாலத்தையும் அணுகுச் சாலைகளையும் சேர்க்காமல்) ..	37.00
2. இராணிப் பேட்டை— பொன்னைச் சாலையில் கி.மீ. 0/0 முதல் 2/043 வரை தேசிய நெடுஞ்சாலைத் தரத்திற்கு மேம்படுத்துதல் மற்றும் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள கிளைச் சாலையின் வடக்குப் புறத்தை இராணிப் பேட்டை—பொன்னைச் சாலையில் கி.மீ. 2/8 உடன் இணைக்கும் வகையில் இணைப்புச் சாலை அமைத்தல்	18.50
3. பெல் தொழிற்பேட்டைக்கு உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ள கிளைச் சாலையில் கி.மீ. 1/2-ல் இரயில்வே மேம்பாலம் ஒன்று கட்டுதல் மற்றும் அணுகுச் சாலைகள் அமைத்தல் ..	30.00
மொத்தம் ..	85.50

இப்பணிகளும் செயலாக்கத்தின் முன்னேறிய நிலையில் உள்ளன. இப்பணிகள் போக்குவரத்தினை எளிதாக்குவதுடன் தொழிற் வளர்ச்சியினைப் பெருக்கவும் அதனால் தேர்ச்சி பெற்ற/பெறாத தொழிலாளர்களுக்கு கூடுதல் வேலை வாய்ப்பினை உருவாக்கவும் தூண்டுகோலாக விளங்குகின்றன.

3.1.3 பெல் நிறுவனத்தின் கனரக வண்டிகளை இழுத்துச் செல்லும் நீண்ட இழுவை வண்டிகளின் போக்குவரத்தை எளிதாக்கும் வகையில் தஞ்சாவூர் மாவட்டம், திருவையாற்றின் அருகில் பெரம்பலூர்—மானாமதுரை சாலையில் கி. மீ. 58/4-ல் உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்தும் பணியை ரூ. 36 இலட்சம் செலவில் மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

3.1.4 1984–85 ஆம் ஆண்டிற்காக பகுதி 2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 53.00 இலட்சம் செலவிலான நான்கு பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. (பணி விவரங்களுக்கு இணைப்பு 1—ல் பார்க்கவும்).

3.1.5. ஏற்கனவே ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பணிகளில் [1985 ஜூன் 6 1984-85 ஆம் ஆண்டிற்கு முன்பு) பின்வரும் பணிகள் முடிக்கப் பட்டுள்ளன.

(1) சேலம்/உளுந்தூர்பேட்டை சாலையில் இ.மீ. 87/6-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்—செலவு ரூ. 8.35 இலட்சம்.

(2) சேலம்/உளுந்தூர்பேட்டை சாலையில் இ.மீ. 79/8இல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்—செலவு ரூ.3.05 இலட்சம்.

(3) சேலம் உளுந்தூர் பேட்டை சாலையில் இ.மீ. 84/4-ல் உள்ள பாலத்தைதிரும்பக் கட்டுதல்-செலவு ரூ. 6.65 இலட்சம்.

3.1.6. 1984-85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 146.99 இலட்சம். செலவிடப்பட்டுள்ளது.

3. 1. 7. 1985-86-ம் ஆண்டிற்காக இராமநாதபுரம் மாவட் டத்தில் தென்காசி/மதுரை சாலையில் இ.மீ. 53/4 முதல் 67/0 வரையிலானப் பகுதியின் வாகனப் பாதையை அகலப்படுத்தி மேம்படுத்தும் பணிக்காக ரூ. 47.00 இலட்சத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது.

3. 1. 8. எஞ்சியப் பணிகள் உட்பட இப்பணிக்கு 1985-86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 142.43 இலட்சம் வரவு செலவுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.2. மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள் :

3. 2. 1. 1. முத்தலூர் அருகே பழைய கடலூர் சாலையில் இ.மீ. 35/6-ல் வெள்ளாற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டும் பணி இத்தலைப்பின் கீழ் அனுமதிக்கப்பட்ட பணிகளில் முக்கியமான தொரு பணியாகும். வெள்ளாறு வளைந்து நெளிந்து செல் வதால் அதன் கரைகளை வலுப்படுத்த அதன் வேகப் போக்கைக் கண்டறியவும், எல்லைகளை நிர்ணயிக்கவும் பூண்டி யில் மாதிரி ஆய்வு நடத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்த வேலைகள் முடிந்தவுடன் மதிப்பீடு இறுதி செய்யப்படும்.

3. 2. 2. புகளூரில் தமிழ்நாடு செய்தித்தாள் மற்றும் காகித உற்பத்தி நிறுவனம் அமைப்பதற்கு 1983 ஜூலைத் திங்களில் அரசு பின்வரும் பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது:

(1) ரூ. 5.00 இலட்சம் செலவில், வேலாயுதம்பாளையம் நொய்யல் சாலையை (இ.மீ. 17/2 முதல் 18/2 வரை) வலுப் படுத்தல்.

(2) ரூ. 46.00 இலட்சம் செலவில், ஈரோடு-கரூர் சாலையை (இ.மீ. 43/4 முதல் 51/8 வரை) அகலப்படுத்த —ல்.

1985 ஜூன் 6]

இப்பணிகள் செயலகத்தின் முன்னேறிய நிலையில் உள்ளன.

3. 2. 3. 1984-85 ஆம் ஆண்டுக்காக, ரூ. 17.50 இலட்சம் செலவாகக்கூடிய மூன்று பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட் டுள்ளது (பணிகளின் விவரங்களுக்கு இணைப்பு 2—ஐப் பார்க்க வும்.)

3. 2. 4. 1984-85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 273.29 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. பின்வரும் இரண்டு பணிகள் முடிவுறும் தறுவாயில் உள்ளன:—

(1) மவுண்ட்—பூந்தமல்லி சாலையில் கி.மீ. 2/8-ல் அடையாற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்துதல் (செங்கல்பட்டு மாவட்டம்) ரூ. 86.00 இலட்சம்.

(2) மவுண்ட்—பூந்தமல்லி சாலையில் கி.மீ. 3/4—ல் மிகுதி வாய்க்காலின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல் (செங்கல்பட்டு மாவட்டம்) ரூ. 30.00 இலட்சம்.

பின்வரும் 14 பணிகள் 1984-85-ல் முடிக்கப்பட்டுள்ளன :

(1) தம்பரம்-முடிச்சூர் சாலையில் கி.மீ. 0/0 முதல் 7/6 வரை அகலப்படுத்துதல். (செங்கல்பட்டு மாவட்டம்) ரூ. 13.20 இலட்சம்.

(2) திருக்கோயிலூர்—அணைக்கட்டு சாலையை மேம் படுத்துதல் (0.66 கி.மீ.) (தென்னாற்காடு) ரூ. 2.20 இலட்சம்.

(3) தற்போதுள்ள வேலூர் நகராட்சி புறவழிச் சாலையை கி.மீ. 0/0—1/2 மேம்படுத்துதல் (வட ஆற்காடு மாவட்டம்) ரூ. 15.60 இலட்சம்.

(4) மயிலம்பட்டி-உப்பிடமங்கலம் சாலையில் கி.ம. 25/ 10-ல் லிங்கத்தூர் வாய்க்காலின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல் (புதுக்கோட்டை மாவட்டம்) ரூ. 9.50 இலட்சம்.

(5) மயிலாடுதுறை—முத்துப்பேட்டை சாலையில் கி. மீ. 30/2—ல் உள்ள வலுவற்றதும் குறுகியதுமான பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல் (தஞ்சாவூர் மாவட்டம்) ரூ. 10.00 இலட்சம்.

(6) மயிலாடுதுறை நகராட்சி எல்லைக்குள் கும்பகோணம்—சீர்காழி சாலையில் கி.மீ. 33/8 முதல் 36/2 வரை மேம்படுத் துதல் (தஞ்சாவூர் மாவட்டம்) ரூ. 4.40 இலட்சம்.

(7) மதுரை—தூத்துக்குடி சாலையில் கி. மீ. 8/0 முதல் 8/4 வரையிலான வடிவமைப்பினை மேம்படுத்துதல் (மதுரை மாவட்டம்) ரூ. 6.40 இலட்சம்.

(8) ஈரோடு நகராட்சி எல்லைக்குள் பிரௌ சாலையை (கி. மீ. 0/0 முதல் 1/4 வரை) மேம்படுத்துதல் (பெரியார் மாவட்டம்) ரூ. 9.90 இலட்சம்.

(9) ஈரோடு நகராட்சி எல்லைக்குள் பேச்சிப்பாறை சாலையை) கி. மீ. 0/0 முதல் 1/4 வரை) மேம்படுத்துதல் (பெரியார் மாவட்டம்) ரூ. 6.60 இலட்சம்.

(10) தாரமங்கலம்—ஜலகண்டாபுரம் சாலையில் கி. மீ. 6/10–ல் பாலம்கட்டுதல் (சேலம் மாவட்டம்) ரூ.7.50 இலட்சம்.

(11) நாமக்கல்—துறையூர் சாலையில் கி. மீ. 6/8 முதல் 7/4 வரையிலான ஏரிக்கரைப் பகுதியை மேம்படுத்துதல் (சேலம் மாவட்டம்) ரூ. 2.00 இலட்சம்.

(12) புலவன்குப்பம் வழியாகச் செல்லும் குள்ளஞ்சாவடி காட்டுக் கூடலூர் சாலையை (4 .5 கி. மீ.) மேம்படுத்துதல் (தென் ஆற்காடு மாவட்டம்) ரூ. 7.50 இலட்சம்.

(13) சிவகாசி விருதுநகர் சாலையில் 22.40 கி. மீ நீளத்தை அகலப்படுத்தி கல்பரத்துதல் (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்) ரூ. 15.40 இலட்சம்.

(14) காசிமேஜர்புரம்-குத்துக்கல்வலசை சாலையில் கி.மீ. 2/2-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல் (திருநெல்வேலி மாவட்டம்) ரூ. 9.70 இலட்சம்.

3. 2. 5. 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்காக ரூ. 78 இலட்சம் செலவாகக்கூடிய ஆறு பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. (பணிகளின் விவரம் இணைப்பு 3–ல் காண்க). எஞ்சியப் பணிகள் உட்பட இப்பணிகளுக்கு 1985–86 ஆம் ஆண்டில் வரவு–செலவுத் திட்டத்தில் ரூ. 387.25 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3. 3. இதர மாவட்டச் சாலைகள் :

3. 3. 1. 1984–85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 91.50 இலட்சம் செலவாகக் கூடிய நான்கு பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. (பணிகளின் விவரங்களை இணைப்பு 4–ல் காண்க)

3. 3. 2. புகளூரில் அமையவிருக்கும் தமிழ்நாடு செய்தித்தாள் மற்றும் காகித உற்பத்தி நிறுவனத்திற்காக, புன்னம்—புகளூர் சாலையை கி. மீ. 0/0 முதல் 8/6 வரை ரூ.62 இலட்சம் செலவில் அகலப்படுத்தவும், வலுப்படுத்தவும் 1983 ஜூலைத் திங்களில் அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இப்பணி நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது.

3. 3. 3. 1984-85-ம் ஆண்டில் 196.47 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1984-85-ம் ஆண்டில் பின்வரும் 12 பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும். (1)		செலவு. (ரூபாய் இலட்சத்தில்). (2)
1	திருவாலங்காடு இரயில் நிலையம்—கனகம்மாச் சத்திரம் சாலையில் கி. மீ. 12/1–ல் குஸஸ் தலை ஆற்றின் குறுக்கே மூழ்குபாலம் ஒன்று கட்டுதல் (செங்கல்பட்டு மாவட்டம்).	37.00
2	ஆணைக்காரன் சத்திரம்— மணிக்கொள்ளை சாலையை (கி. மீ. 0/0 முதல் 8/6 வரை) தார்த்தளம் வரை தரம் உயர்த்துவதுடன் குறுக்கு வடிகால்கள் கட்டுதல் (தென் ஆற்காடு மாவட்டம்)	17.55
3	பூவனூர்–செட்டிச்சத்திரம் சாலையில் பூவனூர் கிராமத்தில் பாமினியாற்றின் குறுக்கே தடைபாலத்திற்கு பதிலாக பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சாவூர் மாவட்டம்)	9.00
4	வேளச்சேரி–வெள்ளக்குடி–விலால்கோட்டகம்—சித்தாம்பூர் சாலையில் கி. மீ. 1/6-ல் கொரையார் குறுக்கே உள்ள வண்டி நடைப்பாலத்திற்கு பதிலாக பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சாவூர் மாவட்டம்)	14.30
5	வேளச்சேரி-வெள்ளக்குடி-விலால்கோட்டகம்—சித்தாம்பூர் சாலையில் (இராசப்பையன் சாவடி) கி. மீ. 0/0 முதல் 6/9 வரை மேம்படுத்துதல் (தஞ்சாவூர் மாவட்டம்)	23.20
9	நிலக்கோட்டை-காமுப்பிள்ளைச் சத்திரம் சாலையில் கி. மீ. 7/6-ல் பாலம் கட்டுதல் (மதுரை மாவட்டம்)	5.28
7	நிலக்கோட்டை-காமுப்பிள்ளைச் சத்திரம் சாலையில் கி. மீ. 6/6-ல் பாலம் கட்டுதல் (மதுரை மாவட்டம்)	5.00
8	முத்துநாயக்கன்பட்டி சாலையில் கி. மீ. 0/4-ல் பாலம் கட்டுதல் (சேலம் மாவட்டம்)	25.00

9	கொளத்தூர்-தண்டாசாலையில் கி. மீ. 9/0ல் பாலம் கட்டுதல் (சேலம் மாவட்டம்).	8.00
10	புதிய அவலாஞ்சி—டாக் பங்களா பவர் அவுஸ் என் 5 சாலையில் கி. மீ. 5/2—ல் பாலம் கட்டுதல் (நீலகிரி மாவட்டம்).	5.00
11	அம்பாசமுத்திரம்—பாப்பாக்குடி சாலையில் கி. மீ. 8/8-ல் வெளவால் ஓடையின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல் (திருநெல்வேலி மாவட்டம்)	16.10
12	அபிராமம்-வீரசோளம் சாலையில் கி.மீ. 0/0 15/4 மேம்படுத்துவதுடன் அச்சாலையில் கி. மீ. 3/8—ல் கிருத்தம்மால் ஆற்றின் குறுக்கே மூழ்குப்பாலம் கட்டுதல்(இராம நாதபுரம் மாவட்டம்)	22.00

3. 3. 4. 1985-86ல் ரூ. 72.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் ஐந்து பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டது. (பணிகளை பற்றிய விவரங்களுக்கு இணைப்பு 5—ல் பார்க்கவும்).

3. 3. 5. எஞ்சியப் பணிகள் உட்பட இப்பணிகளுக்கு 1985-86 ஆம் ஆண்டின் வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ரூ. 239.32 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3. 4. இதரச் சாலைகள் திட்டம் :

3. 4. 1. ஊராட்சிகளிலும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலும் 50,000 ரூபாய்க்கு மேல் செலவாகக்கூடிய பெரிய/ இறிய பாலங்கள், தாம்போகிகள், மதகுப் பாலங்கள் கட்டுதல் மற்றும் சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகள் போன்ற மூலப்பணிகள் இத்திட்டத்தின்கீழ் நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொள்ளப்படு கின்றன. சாலைகளையும், பாலங்களையும் பராமரிப்பதில் ஊராட்சிகளுக்கும், ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கும் நிவாரணம் அளிக்கும் பொருட்டு, உள்ளாட்சி மன்றங்களிடம் நல்லெண்ணம் காட்டும் வகையில் ரூ. 50,000 மும், அதற்கு மேற்பட்டும் செலவாகக்கூடிய சாலை, பாலம் அமைக்கும் பணிகள் நிறை வேற்றி, மேம்படுத்தப்பட்ட பிறகு நெடுஞ்சாலை, ஊரகப் பணித் துறையால் அரசின் நிதியைக் கொண்டு பராமரிக்கப் படவேண்டும் என்று அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

3. 4. 2. 1984-85-ம் ஆண்டில் ரூ. 110.50 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் ஆறு பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது (பணிகள் பற்றிய விவரங்களை இணைப்பு-6-ல் பார்க்கவும்.)

3.4.3. புகளூரில் தமிழ்நாடு செய்தித்தாள் காகித உற்பத்தி நிறுவனத்தை நிறுவுவதற்காக தேசிய நெடுஞ்சாலை 7—லிருந்து மூளிமங்கலம் செல்லும் சாலையில் கி.மீ. 0/0 முதல் 4/0 வரை ரூ. 28 இலட்சம் செலவில் அகலப்படுத்தவும், வலுப்படுத்தவும் 1983 ஜூலைத் திங்களில் ஒப்புதல் அளிக்கப் பட்டுள்ளது. இப்பணி நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றது.

3.4.4. 1984—85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 248.44 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1984—85 ஆம் ஆண்டில் பின்வரும் 16 பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன:—

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும். (1)		செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்.) (2)
1	எல்லப்பூர்—பாப்பாரம்பாக்கம் சாலையை மேம்படுத்துதல் (செங்கல்பட்டு மாவட்டம்).	5.00
2	சின்ன சேலம்—கூகையூர் சாலையில் கி.மீ. 2/6—ல் பாலம் கட்டுதல் (தென் ஆற்காடு மாவட்டம்).	12.00
3	தியாகதுருகம்—அடாரி அசகளத்தூர் சாலையில் கி.மீ. 3/6—ல் மணிமுத்தா நதியின் குறுக்கேயும், கி.மீ. 17/6—ல் மயூரா நதியின் குறுக்கேயும் தாம்போகிகள் கட்டுதல் (தென் ஆற்காடு மாவட்டம்).	8.00
4	கூடலூர்—திம்மூர் சாலையை கி.மீ. 1 /0 முதல் 15/2 வரை மேம்படுத்துவதுடன் மருதையார் நதியின் குறுக்கே கண் கொண்ட தாம்போகி கட்டுதல் (திருச்சி மாவட்டம்).	
5	திருவைப்பாடி—சிங்கவனம் சாலையில் கி.மீ. 1/2-ல் நரசிங்கக் காவேரி ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல் (புதுக்கோட்டை மாவட்டம்).	11.00
6	திருவாலங்காடு-புதூர் சாலையில் கி.மீ. 4/0-ல் நந்தலாற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல் (தஞ்சாவூர் மாவட்டம்),	14.00

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும். (1)	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்.) (2)
7 பெருமாள்புதூரிலிருந்து—பொன்னிக்காட்டுத் துறை, கெம்பக் கவுண்டன் துறை வரை (கி.மீ. 0/0, 4/1) சாலையை மேம்படுத்துவதுடன் அச்சாலையில் கி.மீ. 0/4, 0/8, 3/2 மற்றும் 3/8 ஆகிய இடங்களில் சிறு பாலங்கள் கட்டுதல் (கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்).	39.00
8 கொளத்தூர்-தொட்டிக்கிணறு சாலையை மேம்படுத்துவதுடன் கி.மீ. 2/8-ல் பாலமும் கி.மீ. 5/6-ல் குறுக்கு வடிகால்கள் கட்டுதல் (சேலம் மாவட்டம்).	10.00
9 கின்னத்தண்டனூர் வழியாக சௌரிப்பாளையத்திலிருந்து சட்டிமாங்குறிச்சிக்குச் செல்லும் சாலையை தார்தளமாக தரம் உயர்த்துவதுடன் விடுபட்ட இணைப்புச் சாலைகள் அமைத்தல் மற்றும் கி.மீ. 0/0 முதல் 4/0 வரை குறுக்கு வடிகால்கள் கட்டுதல் (சேலம் மாவட்டம்).	4.90
10 கொம்பாடியூர்—சமத்தல் சாலையை கி.மீ. 0/0 முதல் 6/4 வரை மேம்படுத்துதல் (தர்மபுரி மாவட்டம்).	8.80
11 தர்மபுரி—ஒகனக்கல் சாலையிலிருந்து மாங்கரை வழியாக ஆணைக்கல்லனூர் செல்லும் சாலையை கி.மீ. 0/0 முதல் 5/8 வரை மேம்படுத்துதல் (தர்மபுரி மாவட்டம்).	6.60
2 ஆலங்குளம்—துத்திக்குளம் சாலையை கி.மீ. 0/0 முதல் 5/2 வரை மேம்படுத்துதல் (திருநெல்வேலி மாவட்டம்).	9.90
13 கொப்பரைச்சாலை சாலையை கி.மீ. 0/0 முதல் 2/1 வரை மேம்படுத்துதல் ரெட்டியார்புரம்—புதூர் சாலையை கி.மீ. 0/0 முதல் 1/0 வரை மேம்படுத்துதல் ரெட்டியார்புரம்—மதுடையார்புரம் சாலையை கி.மீ. 0/0 முதல் 1/0 வரை மேம்படுத்துதல். (திருநெல்வேலி மாவட்டம்).	10.00

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும். (1)	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்.) (2)
14 மித்திரவாயலிலிருந்து—ஏம்பல் வரை (கி.மீ. 0/0 முதல் 7/450 வரை) சாலையை அமைத்து மேம்படுத்துதல். (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்).	15.00
15 கப்பலூர்—ஏம்பல் சாலையில் கி.மீ. 5/4 லிருந்து குடிகாடு வரை (கி.மீ. 0/0 முதல் 4/560 வரை) சாலையை அமைத்து மேம்படுத்துவதுடன் பெருங்களூருக்கு (கி.மீ. 0/0 முதல் 0/56 வரை) இணைப்புச் சாலை அமைத்தல் (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்).	13.67
16 இராமநாதபுரம்—நயினார் கோயில் சாலையில் கி.மீ. 27/2-லிருந்து பி. கொடிக்குளம் சாலை வரையிலான சாலையை (கி.மீ. 0/0 முதல் 13/4 வரை) மேம்படுத்துதல் (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்).	36.30

3.4.5. 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்காக, ரூ. 32.00 இலட்சம் செலவாகக்கூடிய இரண்டு பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. (பணிகளின் விவரத்திற்கு இணைப்பு 7—ல் பார்க்கவும்).

3.4.6. எஞ்சியப் பணிகள் உட்பட இப்பணிகளுக்கு 1985-86 ஆம் ஆண்டின் வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 302.01 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.5. சாலையின் இருமருங்கிலும் நிழல் தரும் மரங்கள் வளர்த்தல்:

3.5.1. இயற்கையோடியைந்த சூழ்நிலையைக் காக்கவும் சாலைப் பயணிகள் தங்கி இளைப்பாறவும் சாலை ஓரங்களில் நிழல்தரும் மரங்கள் பரந்த அளவில் வளர்க்கப்படுகின்றன. இம்மரங்களிலிருந்து கிடைக்கக்கூடிய பொருள்களினால் அரசுக்கு வருமானம் கிடைக்கிறது. இத்திட்டம் கிராமப் பகுதிகளில் வேலைவாய்ப்பும், கிராமத் தொழில் வளர்ச்சியும் ஏற்பட வழி வகுக்கிறது. தற்சமயம் இலட்சக்கணக்கான பனை மரங்கள் கட்டிடங்களுக்குத் தேவையான மரங்கள், எரிபொருள், எண்ணெய், கனிகள் போன்ற பலவகை பயன்தரும் மரங்களை நடுவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. மரங்களி

நீடித்த வாழ்நாள் விதத்தை உறுதிப்படுத்த ஒழுங்கான மேற்பார்வையிட தோட்டத் தொழில் நுணுக்கம் கடைபிடிக்கப்பட்டு வருகிறது.

3.5.2. நிழல்தரும் மரங்கள் நடுவதற்காக 1984-85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 17.18 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1984-85ம் ஆம் ஆண்டில் ஒரு இலட்சம் பனை மரங்களும், அறுபது ஆயிரம் நிழல்தரும் மரங்களும் நடப்பட்டுள்ளன. 1985-86 ஆம் ஆண்டிலும், ஒரு கோடி பனைமரங்களும்; ஒரு இலட்சம் நிழல்தரும் மரங்களும் நடப்பட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. 1985-86 ஆம் ஆண்டில் வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 23.50 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.6. கருவிகளும் தளவாடங்களும்:

3.6.1. ஒவ்வோர் ஆண்டும் அரசின் பராமரிப்பிற்கு மேற்கொள்ளப்படும் சாலைகளின் நீளம் அதிகரிப்பதாலும், சாலைகளில் பெருகிவரும் அதிவேகமுள்ள வாகனங்களினாலும், அவற்றின் தேவைக்கேற்ப சாலைத் தளத்தை தரமுயர்த்தி அதிக அளவில் மேம்பாடு செய்து பராமரிக்கப்பட வேண்டியுள்ளது. பல்வேறு திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படுவதால், நெடுஞ்சாலைத் துறையின் சாலைப் பணித் திட்டங்கள் கணிசமான அளவிற்கு அதிகரித்துள்ளன. இதனால் நெடுஞ்சாலைத் துறையில் உள்ள கருவிகள், தளவாடங்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்த வேண்டியதும், அவற்றை நவீனப்படுத்த வேண்டியதும் அவசியமாகிவிட்டது. காலத்தின் போக்கால் தேய்ந்துவிட்ட தளவாடங்களையும், கருவிகளையும் புதியனவற்றைக் கொண்டு படிப்படியாக மாற்றம் செய்யவேண்டி உள்ளது. 1984-85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 150.60 இலட்சம் இதற்கென செலவிடப்பட்டுள்ளது.

3.6.2. 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்காக ரூ. 150.00 இலட்சம் செலவாகக்கூடிய கருவிகளையும், தளவாடங்களையும் வாங்குவதற்காக ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. 1985-86 ஆம் ஆண்டின் வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 36.81 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.7. தற்போதிருக்கும் சாலை இருப்புப்பாதைக் கடவுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள்/சுரங்கப்பாதைகள் கட்டுதல்.

3.7.1. அணுகுச் சாலைகள் உட்பட இரயில்வே மேம்பாலங்கள், இரயில்வே சுரங்கப்பாதைகள் கட்டுவதற்காகும் செலவை மாநில அரசும், இரயில்வே துறையும் சரிசம அடிப்படையில் (50:50) ஏற்கின்றன. ஏற்கனவே அமைக்கப்பட்டிருக்கும் தற்போதைய சாலை இருப்புப்பாதைக் கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள், சுரங்கப்பாதைகள் கட்டுதல், தற்போதுள்ள சாலை இருப்புப்பாதை கடவுகளின் தரத்தை உயர்த்துதல், ஆளில்லாத இருப்புப்பாதைக் கடவுகளில் ஆட்களை

நியமித்தல் போன்றவற்றுக்காக மாநில அரசு செய்த செலவுத் தொகையைத் திருப்பிக்கொடுக்க, மத்திய அரசின் இரயில்வே அமைச்சகம் "இரயில்வே பாதுகாப்புப் பணி நிதி" எனப்படும் ஒரு நிதியை ஏற்படுத்தியுள்ளது. தற்போதுள்ள சாலை இருப்புப் பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலம்/சுரங்கப்பாதைகள் கட்டி மாற்றம் செய்வதற்காக இரயில்வே சட்டத்தின்கீழ் 80 விழுக்காடுத் தொகையை மாநில அரசுக்குக் கொடுப்பதற்கு மேற்படி நிதியில் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. அவ்வாறு இருந்த போதிலும், தற்போதைய சாலை இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்காக இரயில்வே பாதுகாப்புப் பணி நிதியிலிருந்து இம்மாநிலத்திற்கு கிடைக்கும் தொகை மிகவும் சொற்பமே. அதாவது, ஆண்டுக்கு சுமார் 15 முதல் 20 இலட்சம் வரை கிடைக்கின்றது. சாலை மேம்பாலங்கள் நகராட்சிகளின் அதிகார வரம்பிற்குள் வருமாயின் செலவுத் தொகையில் மாநிலத்தின் பங்கு (மொத்த செலவில் 50 விழுக்காடு) மாநில அரசு, நகராட்சிகளுக்கிடையே சமமாகப் பிரித்துக் கொள்ளப்படுகின்றது. இரயில்வே பாதுகாப்புப் பணி நிதியில் குறைந்தளவு தொகையே இருப்பதால், நகராட்சிகளுக்காகும் பங்கு செலவை பொதுவாக இந்நிதியிலிருந்து திருப்பிக் கொடுப்பதில்லை.

3.7.2. இருப்புப்பாதைக் கடவுகளில் பாதுகாப்பினை உறுதிப்படுத்துவதை கருத்திற்கொண்டு ஆட்கள் இல்லாத இருப்புப் பாதை கடவுகள் ஆட்கள் நியமிக்கப்பட்ட இருப்புப்பாதை கடவுகளாகப் படிப்படியாக மாற்றப்பட்டு வருகின்றன. அதன்படி 1982-83 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 6.00 இலட்சம் செலவில் நான்கு இருப்புப்பாதைக் கடவுகளுக்கு ஆட்களை நியமிக்க முடிவு எடுக்கப்பட்டது. மேலும் ஆறு இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்கு ஆட்களை நியமிக்க 1983-84 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 9.00 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டது. இப்பணிகளுக்காக 1984-85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 10.35 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

3.7.3. சென்னை-திருத்தணி சாலையில் கி.மீ. 85/6-ல் திருத்தணி அருகே சுரங்கப்பாதை கட்டும் பணி அண்மையில் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. மயிலாடுதுறை-முத்துப்பேட்டை சாலையில் கி.மீ. 41/8-லும், திருவாரூர் நகராட்சி எல்லைக்குள் நாகப்பட்டினம் கூடலூர்-மைசூர் சாலையில் கி.மீ. 22/6-லும் மேம்பாலங்கள் கட்டும் பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன.

3.7.4. இப்பணிகள் தவிர, பின்வரும் நான்கு பணிகளை இரயில்வே பணித் திட்டத்தில் சேர்ப்பதற்கு இரயில்வே துறையால் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

(1) பழவந்தாங்கல் இரயில் நிலையத்தருகில் நங்கநல்லூர் சாலையில் கி.மீ. 0/6-ல் இரயில்வே மேம்பாலம் இரயில்வே சுரங்கப்பாதை ஒன்று கட்டுதல்.

(2) விழுப்புரம்–திருச்சிராப்பள்ளி சந்திப்பு-மெயின்லைன் சுந்த
ரப்பெருமாள் கோவில் (இரயில்வே கி.மீ. 325/2-3) இரயில்
நிலையத்திற்கு அருகில் சென்னை-கும்பகோணம் தஞ்சாவூர்
சாலையில் கி.மீ. 282/10-ல் தற்போதுள்ள சாலை இருப்புப்
பாதைக் கடவிற்குப் பதிலாக இரயில்வே மேம்பாலம் ஒன்று
கட்டுதல்.

(3) தத்தநேரிக்கு அருகில் (இரயில்வே கி.மீ. 493/4-5)
மதுரை மாநகராட்சி எல்லைக்குள் தேசிய நெடுஞ்சாலை எண்
7–ல் கி.மீ. 438/6–ல் மேம்பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.

(4) விழுப்புரம்-திருச்சிராப்பள்ளி சந்திப்பு மெயின்லைன்
பாதையில் பண்ருட்டிக்கு அருகில் (இரயில்வே கி.மீ. 182/1-2)
சென்னை-கும்பகோணம் தஞ்சாவூர் சாலையில் கி.மீ. 176/9–10ல்
மேம்பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.

3.7.5. 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கு இப்பணிகளுக்காக ரூ. 7.20
இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.8. கரும்பாலைச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

3.8.1. இத்திட்டம், சர்க்கரைத்துறை இயக்குநரின் கட்டுப்
பாட்டின்கீழ் உள்ளது. கரும்பு உற்பத்தியாகுமிடங்களில்
இருந்து சர்க்கரை ஆலைகளுக்கு எளிதாக எடுத்துச்செல்வதற்காக
புதிய சாலைகளை அமைக்கும் பணிகளும் குறிப்பிட்ட கரும்பு
சாகுபடியாகும் பகுதியில் உள்ள சாலைகளை மேம்படுத்தும் பணி
களும் இத்திட்டத்தின்கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன.

3.8.2. 1984–85-ம் ஆண்டில் ரூ. 271.20 இலட்சம் செலவாகக்
கூடிய 13 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. 1984–85ம்
ஆண்டின் மூலப் பணிகளுக்காக ரூ. 175 இலட்சமும் பராமரிப்புப்
பணிகளுக்காக ரூ. 50 இலட்சமும் செலவிடப்பட்டுள்ளது.
1984–ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31–ம் நாள் நிலவரப்படி இத்
திட்டத்தின்கீழ் அமைக்கப்பட்ட, மேம்படுத்தப்பட்ட சாலை
களின் மொத்த நீளம் 926 கிலோ மீட்டராகும். முடிக்கப்
பட்டுள்ள பணிகளின் பட்டியல் இணைப்பு 8-ல் கொடுக்கப்
பட்டுள்ளது.

3.8.3 1985–86–ம் ஆண்டிற்கான மூலப் பணிகளுக்கு
ரூ. 164.99 இலட்சமும். பராமரிப்புப் பணிகளுக்கு ரூ. 50
இலட்சமும் இத்திட்டத்தின்கீழ் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.9. ஆய்வுப் பணிகள்:

பாலங்கள், மேம்பாலங்கள், புறவழிச் சாலைகள், புதிய
சாலைகள் அமைத்தல் போன்ற பெரும் பணிகளின் மதிப்பீடு
களை தயாரிப்பதற்காக வேலை செய்யப்படும் இடத்தில்
விரிவான ஆய்வும், கீழ்மண் ஆராய்ச்சியும் செய்யப்பட வேண்டி

யுள்ளது. இப்படிப்பட்ட கடுமையான பணிகளைச் செய்வதற்காக
திருச்சியை தலைமையிடமாகக் கொண்டு மூன்று கோட்டங்களை
உள்ளடக்கிய வட்டம் ஒன்று செயல்பட்டு வருகிறது. பணி
களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளதால், அனைத்து பெருந்
திட்ட பணிகளுக்காக விரிவான வரைபடங்களும் மதிப்பீடு
களும் தயாரிப்பதற்காகவும் ஆய்வு செய்வதற்காகவும் மூன்று
கோட்டங்களை உள்ளடக்கிய மற்றொரு வட்டம் விழுப்புரத்தில்
அமைக்கப்பட்டுள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைத் தவிர,
மாநிலத்தில் உள்ள பாலப்பணிகள், முக்கிய சாலைப் பணிகள்
அனைத்தும் குறித்து இவ்வட்டங்களை மதிப்பீடு செய்யும் நிலை
யிலேயே விரிவாக ஆய்வு செய்து விவரங்களை சேகரிக்கின்றன.
இவை சரியான முறையில் திட்டங்களை வடிவமைப்பதற்கும்,
மதிப்பீடுகளைத் தயாரிப்பதற்கும் உதவுகின்றன. இத்துடன்,
அரசின் ஏனைய துறைகளான தொழில் வீட்டு வசதி, மீன்
வளம், வனத்துறை, வேளாண்மைத் துறை மற்றும் உள்ளாட்சி
மன்றங்களின் பணிகள் குறித்து ஆய்வு செய்து திட்டங்களையும்
மதிப்பீடுகளையும் தயாரித்தல் ஆகிய பணிகளையும் இவ்வட்
டங்கள் மேற்கொள்கின்றன.

3.10. வடிவமைப்பு :

3.10.1. ஆய்வின் மூலம் புலனாகும் ஆதாரங்களை அடிப்
படையாகக் கொண்டு, வடிவமைப்புகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்
படுகிறது. இத்துறை மேற்கொள்ளும் முக்கிய பாலப் பணி
களுக்காக வடிவமைப்புகளை தயாரிப்பதற்கு தனி வட்டம் ஒன்று
பொறுப்பு வகிக்கிறது. பெரிய பாலங்கள், மேம்பாலம், சுரங்கப்
பாதை நீண்ட விட்டமுள்ள முன்னரே வலுவேற்றப்பட்ட சிமிட்டி
கல்கலவைக்கட்டுமானங்கள் போன்ற சிக்கலான கட்டுமானங்
களின் வடிவமைப்புகளைத் தற்போதைய தொழில் நுட்ப உதவி
யுடன் தயாரிக்கும் பணியில் இவ்வட்டம் பெரும்பாலும் ஈடுபடு
கிறது. இதன் காரணமாக இப்பணியை நிறைவேற்றுவதற்குச்
சிக்கனமான, சிறந்த வடிவமைப்புகள் கிடைக்கின்றன. வலு
வற்ற கட்டுமானங்களைக் கண்டறிந்து ஏற்கெனவே உள்ள
கட்டுமானங்களிலுள்ள குறைகளைப் போக்குவதற்கு அவசியமான
செயற்குறிப்பைத் தயாரிக்கும் பணியையும் இவ்வட்டம் மேற்
கொள்கிறது.

3.10.2. அதிகபடியான பணியைக் கவனிக்க வேண்டியிருப்
பதைக் கருத்திற்கொண்டு இந்த வடிவமைப்புப் பணியை
கணக்கீட்டுப் பொறி மூலம் கவனிக்க கருதி, அதன்படி வடிவ
மைப்புப் பிரிவிற்காக, கணக்கீட்டுப் பொறியும் அது தொடர்பான
கருவிகளும், மற்ற நவீன சாதனங்களும் வாங்கப்பட்டு வருகிறது.

3.10.3. 25 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் தயாரிக்கப்பட்ட நெடுஞ்
சாலை நடைமுறை நூல் மற்றும் சட்டக் கோவையைத் திருத்தி
யமைக்கும் பணியையும் இந்த வடிவமைப்பு வட்டம் கவனித்து
வருகின்றது. அண்மையில் தொழில் நுட்பத்தில் ஏற்பட்டுள்ள

முன்னேற்றத்தையும் புதியக் குறிப்புகளையும் பிரதிபலிக்கும் வகையில் மேற்குறிப்பிட்டுள்ள நடைமுறை நூல் சட்டக் கோவையைத் திருத்தியமைக்கும் மாபெரும் பணி முடிக்கப் பட்டது. 1983-ம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் கூடுதல் கோட்டம் ஒன்றை அமைப்பதன் மூலம்' வடிவமைப்பு வட்டம் வலுபடுத்தப் பட்டுள்ளது.

3.11. போக்குவரத்து பொறியியல் திருவாக வட்டம்:

தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்து குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு வளர்ந்துள்ளதால், போக்குவரத்து, போக்குவரத்து பொறியியல் ஆகிய துறைகள் தனித்தன்மை பெற்று விளங்குவது அவசியமாகி யுள்ளது. இப்பிரச்சினையின் தன்மையை உலக வங்கியும் ஆய்ந்தறிந்து போக்குவரத்துப் பொறியியல் மற்றும் திருவாகத் திற்காக தனி வட்டம் ஒன்றை உருவாக்க வேண்டும் என்று பரிந்துரையும் செய்தது. சென்னையைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு போக்குவரத்து பொறியியல் திருவாக வட்டம் ஒன்றை மாநில அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. இந்த வட்டம் மேற்பார்வைப் பொறியாளரது தலைமையின்கீழ் செயல்படுகிறது. இவருக்கு இரு கோட்டப் பொறியாளர்கள் உதவி புரிகின்றனர். இக் கோட்டங்களில் ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சிராப் பள்ளியிலும் உள்ளன. தமிழ்நாட்டில் சென்னை மாநகரிலும் மற்றும் உள்ள முக்கிய நகரங்களிலும் போக்குவரத்துச் சைகை விளக்குகளை அமைப்பதிலும், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு அமைப்பிற்கு வகை செய்வதிலும், தேவையான இடங்களில் போக்குவரத்துத் தீவுகளை ஏற்படுத்துவதிலும் போக்குவரத்து, பாதுகாப்புடனும் முறையாகவும் நடைபெறுவதற்கு போக்கு வரத்துப் பாதைகளில் அடையாளமிடுவதிலும் திருவாகப் பணி யாளர்களுக்கு இவ்வட்டம் ஆலோசனை கூறுகின்றது. இம்மா நிலத்தில் உள்ள சாலைகளின் போக்குவரத்து பளுவைத் தாங்கக் கூடிய அளவில் அமைய இது உதவுகிறது.

3.12. தொழில் நுட்பப் பிரிவு :

நெடுஞ்சாலைத்துறை ஒவ்வோர் ஆண்டும் ரூ. 75 கோடி மதிப்புள்ள பணிகளைச் சாதாரணமாக நிறைவேற்றி வருகிறது. சிக்கலான அதிகச் செலவாகும் பணிகளுக்குச் சரியான தரக் கட்டுப்பாடு தேவைப்படுகிறது. இத்துறையின் தலைமைப் பொறியாளரின்கீழ் தரக்கட்டுப்பாட்டைக் கண்காணிக்க, மேற் பார்வைப் பொறியாளர் பதவியில் தரக்கட்டுப்பாட்டுப் பிரிவு ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட மதிப் பீடுகளை சரிபார்ப்பதும், செய்யப்பட்ட நிதி ஒதுக்கீடு போது மானதா என்பதைத் தொழில் நுட்ப வகைகளில் கண்டறிந்து தெளிவடைவதும், பெரும்பணிகளைத் திடீரென்று ஆய்வு செய்தலும், பணிகளை நிறைவேறுவதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவை உரியவாறு செயல்படுத்தப்படுகின்றனவா என்பதை உறுதி

செய்வதுமே, இப்பிரிவின் பணிகளாகும். பெரும் பணிகளை வடிவமைத்தல், அவைகளை நிறைவேற்றுதல், மற்றும் கட்டுமான செலவில் சிக்கனம் ஆகியவற்றின் தன்மையினை உயர்த்துவதற்கு இப்பிரிவு உதவுகிறது.

3.13. அரசு சாலைகளைப் பராமரித்தல் :

3.13.1. சாலைகளை பராமரிக்கும் செலவு (1) பொருட் களின் அதிக விலை (2) தாரின் விலை உயர்வு, (3) சாலைப் பராமரிப்புப் பணியில் ஈடுபட்டு வரும் சாலைத் தொகுதியாட் களின் கூலி மற்றும் படி உயர்வு ஆகிய மூன்று காரணங்களினால் தொடர்ந்து அதிகரித்து வருகிறது.

3.13.2. ஒவ்வொரு ஆண்டும், எல்லா பருவ நிலைகளுக்கும் ஏற்ற வகையில் கிராம சாலைகள் திட்டம் பேருந்து வழித்தட மேம்பாட்டுத் திட்டம், நீலகிரி மாவட்டத்தில் மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம், பழங்குடியினர் நுணைத்திட்டம், கரும் பாலை சாலை மேம்பாட்டுத்திட்டம், மேற்கு மலைத் தொடர் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் ஆகிய திட்டங்களின் கீழ் சுமார் 2,400 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலைகள் பெரும் செலவில் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. இதன் காரணமாக பராமரிக்கப் பட்டு வரும் சாலைகளின் நீளமும் ஆண்டுக்கு ஆண்டு கூடிக் கொண்டு வருகிறது. இவற்றை நிரந்தர சொத்தாகக் கொள்ளலாம். அவற்றை காலமுறைப்படி புதுப்பிக்கவும், பராமரிக்கவும் செய்யவேண்டியது அவசியமாகும். ஒவ்வொரு ஆண்டும் நிதிநிலைக்கேற்ப, பராமரிப்பு குறித்த ஒதுக்கீடு செய்யப் பட்டு வருகிறது. சாலைகளை பராமரிப்பதற்காக 1983-84-ஆம் ஆண்டில் செலவிடப்பட்ட ரூ. 27.78 கோடி தொகைக்கு ஏற்ப 1984-85-ஆம் ஆண்டிற்காக ரூ. 28.41 கோடி தொகை ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. வாகனங்கள் நன்கு செல்லக்கூடிய வகையில் சாலைகளைப் பராமரித்து வருவதற்காக விதிமுறைகளின்படி அரசு இதுவரை ஒதுக்கீடு செய்துள்ள தொகையை விட தேவைப் படும் நிதி மிகவும் அதிகமாகும். ஒதுக்கப்படுகின்ற நிதி போது மானதாக இல்லை என்பதால் சாலைகள் ஓரளவு மோசமடை கின்றன. உண்மைத் தேவையைப் நிறைவு செய்ய நாம் போதுமான ஆதாரங்களைக் கண்டு பிடிக்க வேண்டியுள்ளது. விதிமுறைகளுக்கேற்ப பராமரிப்பு நிதியின் ஒதுக்கீடும் அதிகரிக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து எட்டாவது நிதிக் குழுவிற்கும் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

3.14. வெள்ளச் சேத சீரமைப்புப் பணிகள் (நவம்பர் 1984) :

3.14.1. தமிழ்நாட்டில் சூறாவளிக் காற்று மழையினால் அடிக்கடி சேதங்கள் ஏற்படுகின்றன. 1984-ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் சூறாவளிக் காற்று, மழை சென்னை மாநகரிலும் செங்கல்பட்டு மாவட்டத்திலும் பெருஞ் சேதங்களை ஏற்படுத்தியது. குறிப்பாக கடற்கரைப் பகுதி வெகுவாக பாதிக்கப்பட்டது.

3.14.2. மத்திய அரசின் உதவியுடன் இவ்வரசால் ரூ. 359.56 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு அரசு சாலைகள் நகர பஞ்சாயத்துச் சாலைகள், கட்டிடங்கள், ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள் கட்டிடங்கள் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் ஆகியவற்றை பழுது பார்க்கும் பணிகளும் மணலை அகற்றி குடியிருப்புப் பகுதிகளை சரி செய்யும் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டன. மீண்டும் டிசம்பர் 1984-இல் சேதமுற்ற அரசு சாலைகள், ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகள், மற்றும் மீன்வளச் சாலைகள் போன்றவற்றை பழுது பார்க்க ரூ. 36.73 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இப்பணிகள் யாவும் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன.

3.15. ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் :

''சாலைகளும் பாலங்களும்'' அமைப்பதற்கு ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் (1985–90) ரூ. 170 கோடி மட்டும் மூலதனச் செலவாகக் காட்டப்பட்டுள்ளதாக இம்மாநில திட்டக் குழு தெரிவித்துள்ளது. 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 27.36 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3-16, நடப்பு ஆண்டில் வேலை நிதியில் ஊதியம் பெறும் பணியாளர்களுக்கான சலுகைகள் :

3.16.1. நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித் துறையில் வேலை நிதியில் ஊதியம் பெறும் பணியாளர்கள் தொகுதியின் கீழ் பணியாற்றிய சுமார் 20,600 பேர் அரசுப் பணிக்குக் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளனர். சாலைப் பணியாளர்களுக்கு பின் வரும் சலுகைகளை அளிப்பது பற்றிய செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இருந்து வருகிறது :—

(1) சாலைகள் பராமரிப்புப் பணியில் ஈடுபட்டுள்ள சாலைப் பணியாளர்களுக்கு ரப்பரால் செய்யப்பட்ட பசைத் தடுப்பு காலணிகளை (gum boots) 1985-ஆம் ஆண்டு முதற் கொண்டு வழங்குதல்.

(2) இறந்து விட்ட சாலைப் பணியாளர்களின் சட்டப் படியான வாரிசுதாரர்களுக்கு அவர்கள் பெற்றுள்ள கல்வித் தகுதியின் அடிப்படையில் பணி நியமனம் அளித்தல்.

(3) ஆதிதிராவிடர் மற்றும் சமூகத்தில் நலிந்த பிரிவினருக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்க வகுத்துள்ள திட்டத்தினைப் போன்று சாலைப் பணியாளர்களுக்கும் வீடுகள் கட்டித்தர திட்டம் வகுத்தல்.

(4) ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் பணிபுரிந்து வரும் தொகுதி வேலையாட்களின் பணிக்காலத்தை முறைப்படுத்துவதற்காக தற்போது நடைமுறையில் இருக்கும் கால அளவான பத்து ஆண்டுக்காலத்தை ஐந்து ஆண்டுகளாகக் குறைத்தல்.

(5) ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் பணிபுரிந்து பின் அரசுப் பணிக்குள் கொண்டுவரப்பட்ட 1,440 தொகுதி வேலையாட் களைத் தவிர்த்து எஞ்சியுள்ள தொகுதி வேலையாட்களின் பணிகளும் முறைப்படுத்தப்பட்டு அவர்களது பணிகளுக்கு உறுதியளித்தல்.

3.16.2. சாலைப் பணியாளர்களின் கோரிக்கைகளைப் பற்றி ஆராய குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது.

இக்குழு பின்வரும் பொருட்கள் பற்றி பரிசீலித்து அரசுக்கு அறிக்கை அளிக்கும்.—

(1) சாலைப் பணியாளர்களின் சம்பள விகிதங்களில் செய்ய வேண்டிய மாற்றங்கள்.

(2) சாலைப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள பணியில் செய்ய வேண்டிய மாற்றங்கள்.

(3) சாலைப் பணியாளர்களை பணியமர்த்துவதில் கடைப் பிடிக்க வேண்டிய கோட்பாடுகள்.

(4) சாலைப் பணியாளர் பதவி உயர்வு பெற வெளியிட வேண்டிய பணி விதிகள்.

(5) குழுவிடம் அளிக்கப்படும் சாலைப் பணியாளர்களின் பிற கோரிக்கைகள்.

(6) நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித்துறையில் பணியாற்றும் சாலைப் பணியாளர்கள் உள்ளாட்சித் துறையில் பணியாற்றும் சாலைப் பணியாளர்கள் ஆகிய இருவகை பிரிவினர்களுக்கும் அனைத்துச் சலுகைகளும் பொருந்துமாறு பொதுவாக ஆணைகள் வெளியிடுவது.

இக்குழுவின் அறிக்கை எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

4. பொருளாதாரப் பன்மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகள்:

4.1. பொருளாதாரப் பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலைகள், பாலங்கள் அமைக்கும் இத்திட்டத்திற்கு மத்திய அரசு நிதி உதவி அளிக்கிறது. இது மத்திய அரசு பொறுப்பேற்கும் திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின்கீழ், குறிப்பிட்ட பணிகளுக்கு மட்டுமே மத்திய அரசு ஒப்புதலை அளிக்கிறது. ஆறாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் பன் மாநில அல்லது பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த மேற்சொன்ன மத்திய நிதி உதவிபெறும் திட்டத்தின் பகுதிகளாக விளங்கும் திட்டங்களுக்கு கிடைக்கக் கூடிய நிதியுதவி விவரம் வருமாறு—

4.2. பல மாநிலங்கள் சம்பந்தப்பட்ட திட்டமாக இருப்பின் மத்திய அரசு ஏற்பளித்துள்ள செலவுத் தொகை முழுவதும் நிதி உதவியாக அளிக்கப்படுகிறது. மத்திய அரசால் ஏற்பளிக்கப் பட்ட செலவுத் தொகைக்கு மேற்கொண்டு செலவாகும் தொகையை மாநில அரசுகள் செலவிட வேண்டும்.

4.3. பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த உள் மாநிலத் தொடர்பு பணிகளுக்கு மத்திய அரசு ஏற்பளித்துள்ள தொகையில் 50 சதவீதத்திற்கு நிகரான தொகையை மத்திய அரசு கடன் உதவியாக அளிக்கும். ஏற்பளிக்கப்பட்ட செலவுத் தொகைக்கு மேற்கொண்டு செலவாகும் தொகையை மாநில அரசுகள் செலவிட வேண்டும்.

4.4. ஆறாம் திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட புதிய பணிகள்:

ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் கீழ் கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையில் நாகப்பட்டினத்திலிருந்து கன்னியாகுமரி வரையில் சில பகுதிகளில் மொத்தம் ரூ. 3.00 கோடி செலவில் 17 பாலங்கள் கட்டவும் 68.4 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளை நிறைவேற்றவும் மத்திய அரசு ஏற்பளித்துள்ளது. இத்திட்டப் பணிக்கான 50 விழுக்காடு தொகை ரூ. 1.50 கோடி மத்திய அரசு கடனுதவியாக வழங்கும். எஞ்சிய தொகை ரூ. 1.50 கோடி மாநில அரசு செலவிட வேண்டும். தேவையான நிர்வாக ஒப்புதல் ரூ. 300.82 இலட்சத்திற்கு மாநில அரசால் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிகள் வெவ்வேறு முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளன.

4.5. செலவு விவரங்கள்:

31—3—1984 வரை ஆன மொத்த செலவு ரூ. 37.23 இலட்சம்.

நடப்பு ஆண்டில் ஆன செலவு 75.04 இலட்சம்.

4.6. 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம்:

1985–86 ஆம் ஆண்டில், ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட எல்லாச் சாலைப் பணிகளையும், மேலும் 11 பாலங்களையும் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு–செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு நிதி ஒதுக்கம் ரூ. 116.93 இலட்சம் ஆகும்.

5. மீனவர் குடியிருப்புகளுக்கு இணைப்புச் சாலைகள் அமைத்தல்:

5.1. கடற்கரையோரப் பகுதியில் அனேக மீனவ குடியிருப்புகள் போதிய இணைப்புச் சாலைகள் வசதியின்றி உள்ளன. மீனவர்களின் சமூக பொருளாதார வளர்ச்சியை மனதில் கொண்டு தரமான சாலைகளை அமைத்துக் கொடுத்தால் மீன்களை எளிதில் அங்காடிகளுக்கு கொண்டு சென்று விற்பனை செய்து பொருளாதார முன்னேற்றம் அடைவார்கள் என்பதால் 1979–80 ஆம் ஆண்டில் இவ்விணைப்புச்சாலை அமைக்கும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது.

5.2. இத்திட்டத்தின் கீழ் செங்கற்பட்டு, தென்னாற்காடு, தஞ்சாவூர், புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகிய கடலோர மாவட்டங்களில் 1983–84 ஆம் ஆண்டு வரை 76 பணிகள் ரூ. 182.25 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இதில், இதுகாறும் 57 பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. எஞ்சிய பணிகள் யாவும் முடிவடையும் நிலையில் உள்ளன.

5.3. இவை தவிர, 1984–85 ஆம் ஆண்டில் 16 சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளை ரூ. 40.75 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் மேற்கொள்ள அரசு ஒப்புதலளித்துள்ளது. (இதற்கான பட்டியலை இணைப்பு 9-ல் காணவும்) இப்பணிகள் யாவும் விரைவில் செயல்படுத்தப்பட உள்ளன. 1985–86 ஆம் ஆண்டு வரவு–செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு நிதி ஒதுக்கம் ரூ. 11.14 இலட்சம் ஆகும்.

5.4. செலவு விவரங்கள்:

31—3—1984 வரை செலவிடப்பட்ட தொகை ரூ. 132.27 இலட்சம். 1984–85 ஆம் ஆண்டில், தொகை ரூ. 32.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

6. தேசிய நெடுஞ்சாலை பிரிவு:

6.1. தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவு 1971 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பரில் தொடங்கப்பட்டு தனியே தலைமைப் பொறியாளர் ஒருவரின் கீழ் செயல்பட்டு வருகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவினால் செயல்படுத்தப்படும் திட்டங்கள் பின்வருமாறு:—

அ. தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டப் பணிகள் (மத்திய அரசுப் பொறுப்பேற்கும் திட்டங்கள்).

ஆ. மத்தியச் சாலை நிதித் திட்டம்.

இ. தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதி (மாநில அரசுப் பொறுப்பேற்கும் திட்டம்).

ஈ. உலக வங்கித் திட்டத்தின் கீழ் சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

உ. ஒருங்கிணைந்த நகர்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

ஊ. நீலகிரி மாவட்டத்தில் மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

எ. பழங்குடியினர் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

ஏ. மேற்கு மலைத் தொடர் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

2. ஒவ்வொரு திட்டத்தின் மீதான செயற்பாடுகள் கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளன:

6.2.1.1 தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டப் பணிகள்:

6.2.1.1.1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மத்திய அரசைச் சார்ந்தவை. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் பராமரிப்பு மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மத்திய அரசின் நிதியிலிருந்து நிர்வகிக்கப் பட்டு வருகின்றன. நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப்புற பணித் துறையைச் சேர்ந்த தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவு, தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளை மத்திய அரசின் சார்பில் செயலாக்கி வருகிறது. இதற்கு மத்திய அரசு, செய்யப்பட்ட வேலைகளின் மதிப்பில் 9 சதவீதத்தை முகவைத் தொகையாக செலுத்தி வருகிறது.

6.2.1.2. தமிழ்நாட்டில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1,883 கி.மீ. ஆகும். இதில் 139 கி.மீ. நீள முள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதியும் அடங்கும்.

மொத்த நீளம் கீழ்க்கண்டவை அடங்கியது:—

	கி. மீ.
இருவழித் தட அகலம்	1816
ஒரு வழித் தட அகலம்	67
	1,883

6.2.1.3. தேசிய நெடுஞ்சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகள்:

நான்காவது திட்டக் காலத் துவக்கத்திலிருந்து ரூ. 85 கோடி மதிப்பிலான அறுநூற்றுத் தொண்ணூற்று மூன்று பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவற்றுள் ரூ. 46 கோடி பெறு மானமுள்ள அறுநூற்று முப்பத்து ஆறு பணிகள் இதுவரை முடிக்கப்பட்டு விட்டன. மீதமுள்ள பணிகள் பல்வேறு முன்னேற்ற நிலைகளில் உள்ளன.

6.2.1.4. நான்காவது திட்ட காலத்தில் இருந்து தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளின் சாதனைகள் கீழ்க்கண்டவாறு ஆகும்:—

		கி. மீ.
1.	சாலைகள் அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தி மேம்படுத்துதல்	1,343
2.	புறவழிச் சாலைகள்	29
3.	மேல்/கீழ் பாலங்கள்	6
4.	பெரிய பாலங்கள்	54
5.	சிறிய பாலங்கள்	166

6.2.1.5. சென்னை-திருச்சி-திண்டுக்கல் சாலையில் (தே. நெ. 45) தாம்பரம் முதல் விழுப்புரம் வரையிலான (கி.மீ. 27/8—160/0) பகுதியை உலக வங்கி உதவியுடன் உயர் தரத்திற்கு மேம்பாடு செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. தாம்பரத்தி

லிருந்து கி. மீ. 67/0 வரையுள்ள தற்போதைய இரு வழித் தடத்தை நான்கு வழித் தடமாக்குதலும், விழுப்புரம் வரையி லான மீதமுள்ள தற்போதைய இருவழித் தடத்தை உறுதிப் படுத்துவதும் இத்திட்டத்தில் அடங்கும். தற்போதைய விலை நிலவரப்படி இத்திட்டத்தின் மதிப்பு ரூ. 45 கோடியாகும். இது உலக வங்கியின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

6.2.1.6. திருச்சிக்கருகே, கொள்ளிட ஆற்றின் குறுக்கே தே.நெ. 45 இல் 312/8 இல் ரூ. 246 இலட்சம் மதிப்பிலான ஒரு பெரும் பாலம் கட்டி முடிக்கப்பட்டு போக்குவரத்திற்கு திறந்து விடப்பட்டுள்ளது.

6.2.1.7. ஏழாவது திட்ட கால வரைவு ரூ. 340 கோடிக்கு முடிவு செய்யப்பட்டு மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்கு அனுப்பப் பட்டுள்ளது. ஏழாவது திட்ட காலத்தின் முதலாண்டான 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 6.73 கோடி மதிப்பிலான பணிகளுக்கு மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

6.2.1.8. மத்திய அரசு தமிழ்நாட்டிலுள்ள தேசிய நெடுஞ் சாலைகளின் மேம்பாட்டிற்கென 1984–85 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 860.61 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. இத் தொகை முழுவதும் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

6.2.1.9. தேசிய நெடுஞ்சாலை பராமரிப்பு.—

தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பராமரிப்பிற்கான 1984–85 ஆண்டின் கோரிக்கை ரூ. 773 இலட்சம் ஆகும். மத்திய அரசு இதுவரை ரூ. 332.21 இலட்சம் மட்டுமே விடுவித்துள்ளது. இத்தொகை முழுவதும் செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

6.2.2. மத்திய சாலை நிதித் திட்டம்.—

6.2.2.1. இது காலக் கெடு முடிவடையாத நிதியாகும். மோட்டார் ஸ்பிரிட் வகையில் விதிக்கப்பட்ட சுங்க ஆயத் தீர்வையிலிருந்து லிட்டர் ஒன்றுக்கு 3.5 காசு வீதம் இந்நிதிக்கு வருவாய் கிடைக்கிறது. இம்மாதிரி கிடைக்கும் மொத்த வருவாயில் 80 சதவீதம் இத்திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ளப்படும் பணிகளுக்கான செலவினை ஈடு செய்ய மாநிலங்களுக்கு ஒதுக்கப் படுகிறது. எஞ்சிய 20 சதவீதத் தொகை இந்நிதியை நிர்வகிப் பதற்காக ''சேமத் தொகையாக'' மத்திய அரசிடம் வைத்துக் கொள்ளப்படுகிறது.

6.2.2.2. பின்வரும் நோக்கங்களுக்காக இந்நிதியினைச் செலவிடலாம்.—

(1) புதிதாக எந்த வகையான சாலைகளையும், பாலங் களையும் கட்டுதல்.

(2) தற்போதுள்ள சாலைகள் மற்றும் பாலங்களை கணிசமான அளவு மேம்பாடு செய்தல் அல்லது புதுப்பித்துக் கட்டுதல்.

(3) சிறப்பு நேர்வில், மத்திய சாலை நிதியிலிருந்து கட்டப்பட்ட அல்லது மாற்றி அமைக்கப்பட்ட அல்லது கணிசமாக மேம்படுத்தப்பட்ட சாலைகள் மற்றும் பாலங்களைப் பராமரித்தல்.

இத்திட்டத்தின் தற்போதைய நோக்கங்களின்படி சாலைகள் பாலங்கள் அமைக்கும் பணிகளுக்குக் குறைந்த முன்னுரிமை மட்டுமே அளிக்கப்படுகிறது. ஆராய்ச்சித் திட்டங்கள், போக்குவரத்து ஆய்வுகள், பொருளாதார ஆய்வுகள், இளம் பொறியாளர்களுக்குப் பயிற்சி திட்டங்கள், சாலையோர தங்கும் விடுதிகள் போன்ற சாலையோர தங்கும் வசதிகள் ஆகிய பணிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட வலியுறுத்தப்படுகிறது.

6.2.2.3. இந்நிதிக்கு சேர்ந்துள்ள தொகை, நான்காவது திட்டம், ஐந்தாவது திட்டம் மற்றும் ஆறாவது திட்ட காலங்களில் அனுமதிக்கப்பட்ட பணிகள், முடிக்கப்பட்ட பணிகள், செலவிடப்பட்ட தொகை போன்ற விவரங்கள் இணைப்பு 10-இல் தரப்பட்டுள்ளன.

6.2.2.4. ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டப் பணிகளுக்கும் முந்தைய பணிகளை முடிப்பதற்குக் கூட ஒதுக்கப்பட்ட நிதியானது போதுமானதாக இராததால், ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அனுமதி வழங்கப்பட்ட பணிகளை இதுவரையில் எடுத்துக்கொள்ள முடியவில்லை.

6.2.2.5. ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் ரூ. 5.00 கோடி மதிப்பிலான பணிகளை மேற்கொள்வதற்கு மத்திய அரசுக்கு பிரேரணை அனுப்பப்பட்டுள்ளது. 1984–85 ஆம் ஆண்டில் ரூ 68.81 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு–செலவு மதிப்பீடு ரூ. 35.15 இலட்சம் ஆகும்.

6.2.3. தேசீய நெடுஞ்சாலை நகர்ப் பகுதி:

6.2.3.1. 20,000-ம் அதற்கு மேலும் மக்கட் தொகை கொண்ட நகராட்சி எல்லைகளுக்குள் அமைந்துள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதி என வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. நேர்ப் போக்குவரத்திற்கு தகுதியான, குறைந்த பட்சம் 100 அடி அகலம் உள்ள, (அதாவது 50 அடி தேசிய நெடுஞ்சாலை போக்குவரத்திற்கும் இதன் இருபுறம் 25 அடி உள்ளூர்ச் சாலைப் போக்குவரத்திற்கும்) நில ஆக்கிரமிப்பு மற்றும் குத்தகைப் பகுதிகள் அற்றவையாகவும் உள்ள பகுதிகள் மட்டுமே நிரந்தர தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப் பகுதிகள் ஆகும். இதுபோன்ற நிரந்தரப் பகுதிகளின் மேம்பாட்டிற்கும், பராமரிப்பிற்கும் மத்திய அரசு முழு நிதிப் பொறுப்

பேற்கிறது. எந்த நகரத்திலுள்ள சாலையாவது மேலே குறிப்பிட்டவாறு போதுமான சாலை அகலம் இல்லாமலிருந்தால் அவை தற்காலிக தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதிகள் எனப்படும். இப்பகுதிகள் பராமரிப்புச் செலவுகளுக்கு மட்டுமே மத்திய அரசின் நிதியுதவி பெறுகின்றன.

அதுவும் ஒரு புதிய மாற்று வழிச்சாலை அமைக்கும் வரை மட்டுமே இவ்வுதவி கிடைக்கும் மாற்று வழிச்சாலை அமைத்து முடிக்கப்பட்டவுடன், பழைய தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதி நிராகரிக்கப்பட்டு மாநில அரசின் பராமரிப்பிற்கு ஒப்படைக்கப்படுகிறது.

6.2.3.2. இத் தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப் பகுதிப் பராமரிப்பிற்கு, ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 8,000 வீதமோ அல்லது செலவிடப்பட்ட தொகையோ அவற்றுள் எது குறைவோ அத் தொகை மட்டுமே மத்திய அரசின் உதவியாகக் கிடைக்கிறது. பராமரிப்பு செலவு ஈட்டுத் தொகையாக ரூ. 11.14 இலட்சம் 1984–85 ஆம் ஆண்டிற்கென மத்திய அரசால் விடுவிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதிகள் மாநில அரசால் மேம்பாடு செய்யப்பட்டும் பராமரிக்கப்பட்டும் வருகின்றன. இப்பகுதிகளை தேசிய நெடுஞ்சாலைத் தரத்திற்கு பராமரிப்பதற்கான மேம்பாட்டுப் பணிகள் மாநிலத் திட்டத்தின்கீழ் படிப்படியாக மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

6.2.3.3. 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கென ரூ. 51.00 இலட்சம் பெறுமானமுள்ள கீழ்க்கண்ட இரண்டு பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளன:—

		(ரூபாய் இலட்சத்தில்).
1	தே. நெ. 5 சென்னை-கல்கத்தா சாலையில் கி.மீ. 16/8 முதல் 19/0 வரை மேம்பாடு செய்தல்.	37.00
2	தே. நெ. 47 சேலம்-கொச்சி சாலையில் கி.மீ. 153/6 இல் உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.	14.00

1984-85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 31.27 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு செலவு மதிப்பீடு ரூ. 6.74 இலட்சமாகும்.

6.2.4. உலக வங்கித் திட்டத்தின் கீழ் சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

6.2.4.1. உலக வங்கியின் நிதியுதவியுடன் சென்னைப் பெருநகர் பகுதியில் நகர மேம்பாட்டுப் பணிகள் 1977-78-ல் துவங்கப்பட்டன. இப்பணிகள் இரு கட்டங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

முதல் கட்ட முதலீடு ரூ. 7.18 கோடியாகும். (இதில் பெரு வழிச்சாலைகளுக்கான ரூ. 4 கோடியும், மாநகராட்சிப் பகுதிகளிலுள்ள இதர சாலைகளுக்கான ரூ. 3.18 கோடியும் அடங்கும்.)

முதல் கட்டப் பணிகள்.

கூவம் ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் அமைப்பது உட்பட மூன்று தேசிய நெடுஞ்சாலைகளை இணைக்கும் 11.7 கி.மீ. நீள மாநகரச் சுற்றுச் சாலை அமைத்தல் மொத்த நீளமான 11.7 கி. மீட்டரில், 9.1 கி.மீ. சாலை முடிந்து விட்டது. கூவம் ஆற்றின் குறுக்கேயுள்ள பாலப் பணி நடைபெற்று வருகிறது.

6.2.4.2. பாதசாரிகளுக்கான சுரங்கப்பாதைகள் கீழ்க்கண்ட இடங்களுக்கு அருகில் அமைத்தல்:—

1. இந்து அலுவலகம்
2. எல்.ஐ.சி.
3. சஃபயர்
4. கிண்டி இரயில் நிலையம்
5. கீழ்ப்பாக்கம் மருத்துவக் கல்லூரி
6. தண்டையார்பேட்டை தொற்றுநோய் மருத்துவமனை
7. சைதை ஆசிரியர் கல்லூரி
8. கடற்கரை இரயில் நிலையம்

மேற்கண்ட 8 பணிகளும் முடிந்து விட்டன.

6.2.4.3. தண்டையார்பேட்டை இரயில் நிலையத்திற்கு அருகில் வைத்தியநாதன் தெருவில் மேம்பாலம் கட்டும் பணி ரூ. 190 இலட்சம்.

அணுகு சாலை அமைக்கும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. சிண்டர் விநியோகத்திற்கான ஒப்பந்தம் இப்போது தான் முடிந்துள்ளது. ரூ. 395 00 இலட்சத்திற்கான திருத்திய மதிப்பீடு அரசின் நிர்வாக ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

6.2.4.4. ஒரு பாலம் உட்பட நெல்சன் மாணிக்கம் சாலையில் வாகனப் போக்குவரத்திற்கான சுரங்கப்பாதை அமைத்தல் (ரூ. 113 இலட்சம்).

இப்பணி முடிந்து போக்குவரத்திற்குத் திறந்து விடப்பட்டு விட்டது.

6.2.4.5. கீழ்க்கண்ட இடங்களில் ஏழு சிறிய பாலங்களை மீண்டும் கட்டுதல் :—

1. கேன்ட்ஸ் சாலை
2. டிமெல்லோஸ் சாலை

3. பிரகாசம் தெரு
4. கீழ்ப்பாக்கம் தோட்டச்சாலை
5. தியாகராசர் சாலை
6. விசயராகவன் சாலை
7. கோபதி நாராயணன் சாலை
8. வெங்கட நாராயணன் சாலை

ரூ. 57 இலட்சம் பெறுமானமுள்ள மேற்கண்ட எட்டுப் பணிகளும் முடிந்து விட்டன.

6.2.4.6. இரண்டாம் கட்டப் பணிகள் :

சென்னை நகர மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் இரண்டாம் கட்டப் பணிகளில் பின்வரும் பணிகள் அடங்கும்:—

1. சென்னை மாநகரம் வளர்ச்சித் திட்டத்தின் முதல் கட்டப் பணியின் தொடர்ச்சியாக கி.மீ. 11/7 முதல் 17/5 வரை பாடியிலிருந்து தே. நெ. 5-ஐ இணைக்கும் சென்னை மாநகரச் சுற்றுச் சாலையினை நிலம் கையகப்படுத்தி அமைத்தல்.

நிலம்கையகப்படுத்தப்பட்ட இடங்களில் பணி நடைபெற்று வருகிறது.

2. வில்லிவாக்கத்திலிருந்து ஆவடி வரையிலான (கி.மீ. 10/4 முதல் 25/0 வரை) சென்னை-திருவள்ளூர் சாலையை மேம்படுத்தல்).

மொத்தம் 14.6 கிலோ மீட்டரில் 13.0 கி.மீ. நீளத்திற்கு பணி முடிக்கப்பட்டு எஞ்சியுள்ள பணி முடிவடையும் நிலையில் உள்ளது.

1984-85-ல் ரூ. 100.38 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1985-86-ம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு ரூ. 185.47 இலட்சம் ஆகும்.

6.2.5. ஒருங்கிணைந்த நகர்புற வளர்ச்சி திட்டம்—

(மாநில அரசு நிதியுதவியுடன்)

6.2.5.1. இத்திட்டம், சென்னை பெருநகர்ப் பகுதிக்குள் நெடுஞ்சாலை கிராமப்பணித்துறை, சென்னை மாநகராட்சி ஆகிய வற்றின் பொறுப்பிலுள்ள தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கு வகை செய்கிறது.

பின்வரும் பணிகள் இத்திட்டத்தின்கீழ் நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன :—

1. சாலைகளை அகலப்படுத்துதல்-வலுப்படுத்துதல் (12 கி.மீ.)

(i) ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலைப் பணி (சென்னை சென்ட்ரல் நிலையத்திலிருந்து புதிய ஆவடிச் சாலை சந்திப்பு வரை).

(ii) அண்ணா சாலை கத்திப்பாராவிலிருந்து விமான நிலையம் வரை தே.நெ. 45 (கி.மீ. 11/7 முதல் 14/4 வரை) சாலை மேம்பாட்டுப்பணி.

(iii) அண்ணா நகர் சாலையிலிருந்து உள்வட்டச் சாலைச் சந்திப்பு வரையிலான புதிய ஆவடிச் சாலையை மேம்பாடு செய்யும் பணி.

12 கி.மீ. நீளமுள்ள மேற்கண்ட மூன்று பணிகளும் முடிந்து விட்டன.

6.2.5.2. மூன்று புதிய சாலைகள் அமைத்தல்.—

(i) வேளச்சேரி புறவழிச்சாலை.

(ii) தரமணி இணைப்புச் சாலை.

இவ்விரு பணிகளும் நிலம்கையகப்படுத்தப்பட வேண்டிய பகுதிகள் மற்றும் நில ஆக்கிரமிப்புப் பகுதிகள் நீங்கலாக முடிவடைந்து விட்டன.

(iii) மேற்கு அண்ணா நகரிலிருந்து அம்பத்தூர் தொழில் பேட்டை வரையிலான சாலைப் பணி முடிந்து விட்டது.

6.2.5.3. நான்கு புதிய பாலங்கள் கட்டுதல்.—

(i) திருவொற்றியூர்-பொன்னேரி-பஞ்சட்டிச் சாலையில் கி.மீ. 7/4-ல் பாலம் கட்டும் பணி முடிந்து விட்டது.

(ii) திருவொற்றியூர்-பொன்னேரி-பஞ்சட்டிச் சாலையில் கி.மீ. 8/2-ல் பாலம் பணி முடிந்து விட்டது.

(iii) திருவொற்றியூர்-பொன்னேரி-பஞ்சட்டிச் சாலையில் கி.மீ. 5/2-ல் பாலம் பணி இன்னும் தொடங்கப்படவில்லை.

(iv) கோட்டூர்புரம் அருகே அடையாறு ஆற்றின் குறுக்கே பாலப் பணி நடந்தேறி வருகிறது.

6.2.5.4. தற்போதுள்ள நான்கு பாலங்களைப் புதுப்பித்தலும் அகலப்படுத்தலும்—

(i) சென்ட்ரல் இரயில் நிலையத்திற்கு அருகில் பணி முடிந்து விட்டது.

(ii) அடையார் புற்று நோய் சிகிச்சை மருத்துவ நிலையம் அருகில் பணி முடிந்து விட்டது.

(iii) சென்னை-கல்கத்தா சாலையில் (தே.நெ. 5) கி.மீ.) 7/6 பணி நடந்தேறி வருகிறது.

(iv) இராமகிருஷ்ணா மடம் சாலையில் பாலப் பணி ஒத்திவைக்கப்பட்ட நிலையில் உள்ளது.

1984–85 ஆம் ஆண்டில் 30.82 இலட்சம் செலவிடப் பட்டுள்ளது. 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு ரூ. 14.07 இலட்சம் ஆகும்.

6.2.6. நீலகிரி மாவட்டத்தில் மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

6.2.6.1. மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு மட்டுமே உரியது. இதன் நோக்கங்கள் பின் வருமாறு :—

(1) மலைப்பகுதி கிராமங்களிலுள்ள மக்களின் சமூகப் பொருளாதார நிலைமையை மேம்படுத்துதல்.

(2) வேளாண்மை, கால்நடை வளர்ப்பு, பால் பண்ணை வளர்ச்சி, மீன்வளம், வனம், தொழில் மற்றும் சுற்றுலா போன்ற ஏனைய பல்வேறு திட்டங்களின் கீழ் மேம்படுத்தக் கருதப் பட்டுள்ள எல்லா இடங்களுக்கும் எளிதில் செல்வதற்கான சாலை அமைத்தல்.

(3) பழங்குடியினர், ஆதிதிராவிடர்கள் வாழும் கிராமப் பகுதிகளைப் பொருளாதாரச் சமூக வளர்ச்சியடைந்த மையங் களுடன் இணைக்கச் சாலையமைத்தல்.

இத்திட்டம் 1975-ல் தொடங்கப்பெற்றுத் தொடர்ந்து மேற் கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. 31–3–1984 முடிய மொத்தம் 404.0 கி.மீ. நீளமும் ரூ. 1,048.40 இலட்சம் மதிப்பும் கொண்ட 59 பணிகளுக்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டது. இவற்றுள் ரூ. 200.22 இலட்சம் மதிப்பில் அனுமதியளிக்கப்பட்ட 147.71 கி.மீ. நீள முள்ள சாலைகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. ரூ. 550.72 இலட்சம் மதிப்பில் அனுமதியளிக்கப்பட்ட 162.8 நீளமுள்ள 17 பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. ரூ. 297.5 இலட்சம் மதிப்பில் அனு மதியளிக்கப்பட்ட 5 பணிகள் இறுதி ஒப்புதலை எதிர்நோக்கி யுள்ளன.

6.2.6.2. 1984-85-ல் ரூ. 122.00 இலட்சம் மதிப்பில் ஆறு பணிகளுக்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

1984-85-ல் ரூ. 200.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1985–86-ம் ஆண்டிற்கு வரவு–செலவு மதிப்பீட்டில் ரூ. 97.63 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

6.2.6.3. வனத்துறை நிதியிலிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள பணிகள் :

ரூ. 59.40 இலட்சம் மதிப்பில் 3 பணிகள் வனத்துறை நிதியிலிருந்து நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன. ஒவ்வொரு பணியின் நிலையும் பின்வருமாறு :—

(i) அணைக்கட்டி—சிரூர் சாலையினை மேம்படுத்துதல் கி.மீ. 0/0–7/2 (மதிப்பீடு ரூ. 24.0 இலட்சம்) இப்பணி சமீபத்தில் முடிக்கப்பட்டு விட்டது.

(ii) முடிமண்ட் சந்திப்பிலிருந்து முக்குர்த்தி ஏரியில் மேற்குக்கரைச் சாலையையொட்டிச் சாலையை மேம்படுத்துதல் கி.மீ. 0/0–7/2 (மதிப்பீடு ரூ. 24.5 இலட்சம்) கி.மீ. 0/0 முதல் 4/0 வரை தார் பரத்தும் பணி முடிந்து விட்டது. மீதமுள்ள பணி நடந்தேறி வருகிறது.

(iii) நீலகிரி மலையுச்சிக்குச் செல்லும் தற்போதைய வனச்சாலையில் கி.மீ. 0/0 முதல் 2/0 வரையிலும் 9/6 முதல் 10/6 வரையிலும் மேம்பாடு செய்தல் (மதிப்பீடு ரூ. 10.90 இலட்சம்). இப்பணி முடிக்கப்பட்டு வனத்துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு விட்டது.

6.2.7. பழங்குடியினர் மேம்பாட்டுத் திட்டம் :

6.2.7.1. பிரதமரின் 20 அம்சத் திட்டத்தில் பின்தங்கிய மக்களின் குறிப்பாக மலைவாழ் மக்களின் மேம்பாட்டிற்குத் தனிக் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டியதன் அவசியம் வலியுறுத்தப்பட்டுள்ளது. அதிலும் முக்கியமாக பழங்குடி மக்களின் மேம்பாட்டினை செறிவுத் திட்டங்களின் மூலமாக துரிதப்படுத்தி, பல குடும்பங்கள் வறுமைக் கோட்டினைக் கடக்க முயற்சி மேற்கொள்ளப்படுகிறது. இப்பழங்குடியினரின் சமூகப் பொருளாதாரப் பிரச்சினையைச் சமாளிக்கப் பல்வேறு அடிப்படை வசதிகள் செய்து கொடுக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது. பழங்குடியினர் வாழும் பகுதிகள், பழங்குடியினர் துணைத் திட்டத்தின் கீழ் கண்டறியப்பட்டு, இப்பகுதிகளுக்கான அடிப்படை வசதிகளை அளிக்கும் வகையில் திட்டங்கள் தீட்டப்படுகின்றன. இத்திட்டங்களுள் தலையாயது முற்றிலும் அணுக முடியாத இடத்தில் உள்ள இப்பழங்குடியினர் வாழும் பகுதிகளுக்கு போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுத்து இப்பகுதிகளுக்கு வழி ஏற்படுத்துவதாகும். எனவே, சாலை அமைக்கும் பணி முக்கியப் பங்கேற்கிறது.

6.2.7.2. பழங்குடியினர் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் கீழ்க்கண்ட 9 தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட பழங்குடியினர் பகுதிகளில் சாலைப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

மாவட்டத்தின் பெயர். (1)			பழங்குடியினர் பகுதிகள். (2)
சேலம்	..	..	(1) கொல்லிமலை,
			(2) ஏற்காடு மலை.
			(3) கல்ராயன் மலை.

மாவட்டத்தின் பெயர் (1)			பழங்குடியினர் பகுதிகள் (2)
			(4) அறுநூத்து மலை.
			(5) பச்சை மலை.
வட ஆர்காடு	..	..	(6) ஜவ்வாது மலை.
தென்னார்காடு	..	..	(7) கல்ராயன் மலை.
தர்மபுரி	..	..	(8) சித்தேரி மலை,
திருச்சிராப்பள்ளி	..	..	(9) பச்சை மலை.

6.2.7.3. இப்பழங்குடியினர் பகுதிகளுக்கான பணிகளின் பெரும்பட்டியல் தயாரிக்கப்பட்டு, இத்திட்டத்தின் கீழ் அனுமதிக்கப்பட்டு 1976-77 முதல் அவை நடந்தேறி வருகிறது.

1983-84 முடிய ரூ. 1,162.76 இலட்சம் மதிப்பிலான இருபத்தோரு பணிகளுக்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டு, அவற்றுள் ரூ. 325.05 இலட்சம் மதிப்பிலான 11 பணிகள் முழுவதுமாக முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. ரூ. 781.50 இலட்சம் மதிப்பிலான 171.40 கி.மீ. நீளமுள்ள ஒன்பது பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன.

6.2.7.4. 1982–83-ல் அனுமதியளிக்கப்பட்ட அறுநூத்து மலையில புழுதிக் குட்டையிலிருந்து, புங்கமடுவு வழியாக கிளாக்காட்டிற்குச் செல்லும் சாலையை அமைத்து மேம்பாடு செய்யும் பணிக்கான ஒப்பந்தம் தீர்வு செய்யப்பட வேண்டும்.

6.2.7.5. 1984–85-ல் 36.00 கி.மீ. நீளமுள்ள ரூ. 172.00 இலட்சம் மதிப்பிலான மூன்று பணிகள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன.

ஏழாவது திட்டக் கால முதலீடாக ரூ. 284 இலட்சம் பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளது,

6.2.7 6. 1984–85 ல் ரூ. 154 85 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1985–86-ம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீட்டில் ரூ. 220.40 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

6.2.8. மேற்கு மலைத் தொடர் மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

6.2.8.1. தமிழ் நாட்டிலுள்ள மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைப் பகுதிகளில வாழும் பழங்குடியினரின் வாழ்க்கைத் தர உயர்விற்காகவும், மின்சாரம், தோட்டக் கலை, கால்நடை வளர்ப்பு, கல்வி, பால் வளம், சிறு தொழில், குடிசைத் தொழில், விவசாயம் போன்ற மற்ற துறைகளின் கீழ் வாய்ப்புகள் ஏற்படுத்தவும் மலைகளில் விளையும் பொருள்களைச் சமவெளியில் உள்ள விற்பனை நிலையங்களுக்குக் கொண்டு செல்லவும் அவசியமானப் போக்குவரத்து வசதிகளை, இப்பகுதிகளில் மேம்பாடு செய்வது இத்திட்டத்தின் குறிக்கோள் ஆகும். இத்திட்டம் 1975–76ல் மதுரை மாவட்டத்தில் துவங்கப்பட்டது.

8.0 கி.மீ. நீளமுள்ள சிறு மலைத் தொடர்சாலைக்கு ரூ. 15.00 இலட்சம் செலவில் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு முடிக்கப்பட்டுள்ளன. மதுரை மாவட்டத்தில் 110.8 கி.மீ. நீளமுள்ள ரூ. 273 இலட்சம் மதிப்பு கொண்ட நான்கு பணிகள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. இவற்றுள் மூன்று பணிகள் முடிவடையும் தருவாயில் உள்ளன. எஞ்சிய பணி வனத்துறையிடமிருந்து அனுமதி கிடைக்காமையால் இன்னும் எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. 1984–85இல் ரூ. 15.00 இலட்சம் மதிப்பிலான பெருமாள் மலை அடுக்கம் சாலையை மேம்பாடு செய்யும் பணிக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

1984–85-ல் ரூ. 75.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1985–86-ம் ஆண்டு வரவு-செலவு மதிப்பீட்டில் ரூ. 19.54 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

6.2.8.2 வனத்துறை நிதியிலிருந்து மேற்கொள்ளப் பட்டுள்ள பெரும் சாலைப் பணிகள்:

1984–85-ம் ஆண்டில் மதுரை மாவட்டம் ஆண்டிப்பட்டியில் 41 கி.மீ. நீளமுள்ள ரூ. 260.00 இலட்சம் மதிப்பிலான கடமலைக்குன்று வள்ளி மலைச் சாலைக்கு 18–7–1984ல் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களால் இப்பணி தொடங்கப் பட்டு, முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளது.

1984–85-ல் ரூ. 30.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

7. பாம்பன் பாலத்திட்டம்.

7.1. பொது:

தமிழ்நாட்டில் இராமேஸ்வரம் தீவுக்கருகில் 49 ஆம் எண் தேசிய நெடுஞ்சாலையில் பாக் ஜலசந்திக்குக் குறுக்கே உயர் மட்ட சாலைப்பாலம் ஒன்றை ரூ. 5.33 கோடி செலவில் கட்ட மத்திய அரசு முதற்கண் அனுமதி வழங்கியது. இந்தப் பாலத் திற்கு இரு பக்கங்களிலும் அணுகு சாலைகளை அமைப்பதற் காகும் செலவு ரூ. 5.01 இலட்சமும் இதில் அடங்கும். இப் பாலம் தேசிய நெடுஞ்சாலையில் அமைவதால் மத்திய அரசு இப்பணிக்காகும் செலவு முழுவதையும் தனது பொறுப்பில் ஏற்றுக்கொள்கிறது. மத்திய அரசின் சார்பில் மாநில அரசு இப் பணியை நிறைவேற்றி வருகிறது. இயற்கை சீற்றங்களை எதிர்த்தும் உவர் மண் அரிமானப் பாதிப்பு அரிப்பேற்படுத்தும் நிலையை எதிர்த்தும் கடலின் குறுக்கே இப்பாலம் கட்டப்படுவ தால் இந்தியாவில் இவ்வகைப்பாலம் அமைப்பது இதுவே முதலாவதாகும்.

இத்திட்டத்திற்கான மதிப்பீடு ரூ. 16.65 கோடிக்கு மத்திய அரசு 1983 டிசம்பரில் தொழில் நுட்ப அனுமதியும், நிதி அனுமதி யும் வழங்கியது.

7.2. முக்கிய கூறுகள்:

மேற்சொன்ன பாலத்தின் நீளம் 2,345 மீட்டர்கள் ஆகும். இந்தப் பாலம் கீழ்க்கண்ட அளவுடைய 79 கண்களைக் கொண்டது ஆகும்.

1. 27.13 மீ. அளவுள்ள 65 கண்கள்
2. 27.61 மீ. அளவுள்ள 9 கண்கள்
3. 40.69 மீ. அளவுள்ள 2 கண்கள்
4. 68.50 மீ. அளவுள்ள 2 கண்கள்
5. 115.21 மீ. அளவுள்ள கப்பல் போக்குவரத்திற்கான 1 கண்

கப்பல் போக்குவரத்துக்காக உள்ள கண்ணில், கீழ் மட்டம் கடல் மட்டத்திலிருந்து 17.68 மீட்டர் இடைவெளியில் கப்பல் கள் எளிதாகக் கடக்க இயலும் வகையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும். இதற்காக, மண்டபம் பக்கம் உள்ள கண்களில் ஒரு சதவீதம் சாய் வுடனும் பாம்பன் பக்கம் உள்ள கண்களில் 2 சதவீதம் சாய் வுடனும் இருக்குமாறு செய்யப்பட்டுள்ளது.

7.3. பிரதான பாலம்:

இப்பால வேலையின் ஒப்பந்தம் சென்னை, திருவாளர்கள் நீலகண்டன் அண்டு சகோதரர்கள் கட்டுமான தனியார் நிறு வனம் அவர்களுக்கு முன்னதாக வழங்கப்பட்டது. ஒப்பந்தக் காரர்கள். தொடர்ந்து வேலையில் முன்னேற்றம் காட்டத் தவறியதாலும், ஒப்பந்த விதிகளின்படி நடக்கத் தவறியதாலும் அவர்களது ஒப்பந்தம் 1980 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 22 ஆம் நாளன்று முழுவதுமாக ரத்து செய்யப்பட்டது.

மீதமுள்ள வேலைகளுக்கு ஒப்பந்தப்புள்ளி முடிவு செய்யும் வரை, துறையின் மூலமாகவும், சிறு சிறு ஒப்பந்தக்காரர்கள் மூலமாகவும் சில வேலைகள் செய்யப்பட்டன.

பாலத்தின் மீதமுள்ள வேலைகளை முடிக்க ஒப்பந்தப்புள்ளி கள் கோரப்பட்டன. முடிவாக திருவாளர்கள் கேமன் இந்தியா லிமிடெட், பம்பாய் நிறுவனத்தின் ரூ. 10.44 கோடிக்கான ஒப்பந்தப்புள்ளி ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டு அதற்கான உடன் படிக்கை செயலாக்கப்பட்டு, அவர்கள் வசம் வேலைத்தளம் 20–2–1984 அன்று ஒப்படைக்கப்பட்டது. வேலைகள் நடை பெற்று வருகின்றன.

7.4. அணுகு சாலைகள்:

பாலத்தின் இருபுறமும் உள்ள அணுகு சாலைகள் மொத்த நீளமான 8.27 கி.மீ. இல் தார் போடும் வேலை உள்பட 7.25 கி.மீ. முடிக்கப்பட்டுள்ளது. மீதியுள்ள இடங்களில் சாலை அமைக்கும் பணி நடைபெற்று வருகிறது.

7.5 செலவு விவரங்கள்:

பாம்பன் பாலத் திட்ட வேலைக்கு 1984 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31 ஆம் தேதி முடிய செலவிடப்பட்ட மொத்த தொகை ரூ. 6.22 கோடி ஆகும். 1984–85 ஆம் வருடத்தில் ரூ. 0.79 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது.

7.6. 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம்:

1985–86 ஆம் ஆண்டில் முந்தைய ஒப்பந்தக்காரர் விட்டுச் சென்ற எஞ்சிய பால வேலைகளில் 50 விழுக்காடு அளவிற்கான வேலைகளை முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. மேலும் அணுகு சாலைப் பணிகள் யாவற்றையும் முடிக்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

7.7 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு நிதி ஒதுக்கம் ரூ. 2.50 கோடி ஆகும்.

ஒப்பந்தப்படி இப்பணி முழுவதையும் பிப்ரவரி திங்கள் 1987–ற்குள் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

8. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம்.

8.1. தமிழ்நாடு அரசு, நெடுஞ்சாலை வேலைகப் பணித் துறை யின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் இயங்கி வருகிறது. 27 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் துவக்கப்பட்ட இந்த நிறுவனம் இம்மாநிலத்தில் சாலைகள், பாலங்கள் அமைத் தல் மற்றும் பராமரிப்புச் செலவினைச் சிக்கனப்படுத்தும் வகை யில் செயல்முறை ஆராய்ச்சியினை நடத்தி வருகிறது. இதனை நான்கு பெரும் பிரிவுகளில் வகைப்படுத்தலாம்:

(அ) மண் மற்றும் அடித்தளப் பொறியியல்

(ஆ) கற்கலவை மற்றும் கட்டுமானம்

(இ) நிலக்கீல் மற்றும் சாலைக்கற்கள்

(ஈ) போக்குவரவு மற்றும் போக்குவரத்து

சாலை அமைப்புச் செலவினைச் சிக்கனப்படுத்தும் வகையில் சாலைப் பொருள்களைச் சோதனை செய்வதற்காக தற்பொழுது இரண்டு மண்டல ஆய்வகங்கள் தஞ்சாவூரில் ஒன்றும், மதுரையில் மற்றொன்றுமாக இயங்கி வருகின்றன. திருநெல்வேலியிலும், சேலத்திலும் மேலும் இரண்டு ஆய்வகங்கள் துவக்கப்பட உள்ளன.

8.2. இதுவரை 54 ஆராய்ச்சி வெளியீடுகள் வெளியிடப் பட்டுள்ளன. 140 ஆராய்ச்சிக் கட்டுரைகள் வெளியிடப் பட்டுள்ளன.

8.3. இந்த ஆண்டில் 39 ஆராய்ச்சித் திட்டங்கள் நடை முறையில் உள்ளன. இவற்றில் 13 திட்டங்களை மத்திய அரசு அளித்துள்ளது. மேலும் மத்திய அரசு நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்கு மத்திய சாலை நிதியிலிருந்து ஆராய்ச்சித் திட்டங் களை அளித்துள்ளது. இவைகளில் சில மாநில நிதியிலிருந்து 50 சதவிகிதம் பங்குடன் கூட்டு மானியத்தில் இயங்குகின்றன.

8.4. கருவிகள் வாங்கவும், ஆராய்ச்சி திட்டங்களுக்கும் 1983–84 இல் ரூ. 9.01 இலட்சம் செலவு செய்யப்பட்டது 1984–85 இல் ரூ. 10.48 இலட்சம் இதற்காக செலவிடப்பட்டது

8.5. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் ரூ. 22 இலட்சம் செலவில் சோதனைச் சாலை ஒன்றை அமைத்து வருகிறது. இதில் பல்வேறு வகையான மண்களைக் கொண்டு அமைக்கப் படும் சாலைத் தளங்களில் அடித்தள நிலைகள், சாலை வடிவ மைப்பு, வலுவூட்டிய மண் கொண்டு நிரப்புதல் போன்றவை களில் செயல் தன்மைகளைக் கண்டறிய திட்டமிடப்பட்டுள்ளது

8.6. பாலங்களை அமைப்பதற்குப் பயன்படுத்தும் சிமெண்டின் தரத்தினைச் சோதனை செய்து பொருத்தமான சிக்கனமாக கற்கலவை கலவையினை வடிவமைக்கப்படுவதன் மூலம் பெரும் பாலத் திட்டங்களில் தேவையான வடிவினைப் பெற முடிகிறது.

8.7. பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் 1985–86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 20 இலட்சம் செலவிற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. ஏற்கனவே அனுமதிக்கப்பட்ட செயற்குறிப்புகளின் மீதும், 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான செயற்குறிப்புகள் மீதும் 1985–86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 24.77 இலட்சம் செலவு செய்ய திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

9. தமிழ்நாடு மாநில கட்டுமானக் கழகம், மதுரை:

9.1. தமிழ்நாடு மாநில கட்டுமானக் கழகம், 1956 ஆம் ஆண்டு கம்பெனிகளின் சட்டத்தின்படி 1980 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரியில் அமைக்கப்பட்டது. கட்டுமான கழகத்தின் குறிக் கோள்களாக கீழ்வருவன அரசால், குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது:—

(1) ரூபாய் ஐந்து இலட்சமும் அதற்கு மேற்பட்டதுமான மதிப்புள்ள, கட்டுமானப் பணிகளைத் திட்டமிடுவது, நிருவகிப்பது மற்றும் செயல்படுத்துவது,

(2) ஒப்பந்தக்காரர்களால் கைவிடப்பட்ட பணிகளை மேற்கொள்வது. மற்றும் ஒப்பந்தம் பெறப்படாத பணிகளைக் குறைந்த மதிப்புடையதாக இருந்தாலும் மேற்கொள்வது,

9.2. பணிகள் கட்டுமானக் கழகம் நிறுவப்பட்டவுடன் செயல்படத் தொடங்கியது. கழகம், ஆரம்பத்தில் கடுமையான ஒப்பந்தப் போட்டியில் கலந்து பணிகளைப் பெற்றது. தனிமை யான இடங்களிலிருந்து கடுமையான பணிகளை திறமையாகக் கையாண்ட செயல்திறன் அடிப்படையில் 1981–82 ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஒப்பந்த அடிப்படையில் அல்லாமல், கழகத் திடம், அரசு எல்லா பணிகளையும், நேரிடையாக ஒப்படைப்பு செய்தது. நீர்ப்பாசனம், கட்டிடங்கள், மலைப்பாதைகள், தொழில் மற்றும் தொழில்கூட வளாகங்கள், சாலைகள் போன்ற பலதிறப்பட்ட பணிகள் மேற்கொள்ளப் பட்டன.

உயர்ந்த தொழில் நுட்பத்திறன் கொண்ட அப்பணிகள் பல மாவட்டங்களில் பரவிக் கிடந்தன. அப்பணிகளில், ஒதுக்குப் புறங்களில் அமைந்த கடினமான தன்மையுடைய பணிகளும் அடங்கும். இப்பணிகளைத் தொழில் அடிப்படையில் நீண்ட அனுபவம் பெற்ற ஒப்பந்ததாரர்கள் கூட நிறைவேற்ற முன்வரவில்லை;

இக்கழகத்தால் செயற்படுத்தப்பட்ட சில பணிகளின் விவரம் பின்வருமாறு :—

(1) தர்மத்துப் பட்டியிலிருந்து அடலூர் வரை சாலை அபிவிருத்தி செய்தல்;

(2) குன்னந்தர்கோயில்-குப்பம்பட்டி-அச்சம்பட்டி சாலை, செங்கிப்பட்டி வரை, சப்பி போட்டு மற்றும் பி.டி. வேலைகள் மூலம் சாலையை அபிவிருத்தி செய்தல் (இதில் தஞ்சாவூர் மற்றும் புதுக்கோட்டை மாவட்டங்களைச் சேர்ந்த விடுபட்ட இணைப்புச் சாலைகளும் அடங்கும்);

(3) கோத்துமுடி—எப்பநாடு சாலையை அபிவிருத்தி செய்தல்;

(4) கொடைக்கானலில் தமிழ்நாடு சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகத்திற்குப் பயணிகள் தங்கும் விடுதி கட்டுதல்;

(5) இராமேஸ்வரத்தில் தமிழ்நாடு சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகத்திற்கு பயணிகள் விடுதி மற்றும் குளியல் அறை கட்டுதல்;

(6) குற்றாலத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு விடுமுறை ஓய்வு விடுதி கட்டுதல்;

(7) காட்பாடிக்கு அருகில், தமிழ்நாடு வெடி மருந்து தொழிற்சாலை நிறுவனத்திற்கு, தொழிற் கூடம் கட்டுதல்;

(8) தஞ்சாவூர் மாவட்டம் தேரெழுந்தூரில் கம்பர் கோட்டம் கட்டுதல்;

(9) மதுரையில் ஆறடுக்கு வர்த்தக வரி அலுவலகக் கட்டிடம் கட்டுதல்;

(10) கோவை மாவட்டத்தில் சிங்காநல்லூர், தாயனூர், நீலிபாளையம் மற்றும் சங்கனூர்பள்ளம் அருகில் பாலங்கள் அமைத்தல்;

(11) மதுரை மாவட்டத்தில் புத்திபுரத்தில் பாலம் கட்டுதல்;

(12) திண்டுக்கல்லில் மாற்றுவழிப்பாதை அமைத்தல்;

(13) பாளையங்கோட்டையில் காவல்துறை ஊழியர்களுக்குக் குடியிருப்பு கட்டுதல்.

(14) சென்னையில் இருபத்தி இரண்டு பிரமுகர் குடியிருப்புகள் கட்டுதல்;

(15) வண்டலூர் மிருகக்காட்சி பூங்காவில் கட்டுமானப் பணிகள்.

9.3. கழகத்திற்கு இதுவரை அளிக்கப்பட்ட ரூ. 16.75 கோடி மதிப்புடைய 168 ஒப்பந்த வேலைகளில் ரூ. 5.91 கோடி மதிப்புடைய 110 ஒப்பந்த வேலைகள் நிறைவேற்றப் பட்டன. மேலும் ரூ. 1.32 கோடி மதிப்புடைய 12 ஒப்பந்த வேலைகளை முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1980—81க்குப் பிறகு முடிக்கப்பெற்ற பணிகளின் மதிப்பு பின்வருமாறு :—

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1980—81 ..	81.19
1981—82 ..	172.72
1982—83 ..	243.87
1983—84 ..	299.47
1984—85 ..	479.00
மொத்தம் ..	1,279.21

9.4. இக்கழகத்தினிடம் பணிகளை ஒப்படைப்பதால் அரசுக்கு ஏற்படும் நன்மைகள் ;

(1) கழகம் முழுமையாக ஆதாயத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டதல்ல. ஆனால் திட்டமிட்ட காலத்துக்குள் தரம் வாய்ந்த பணிகளைச் செய்வதே இக்கழகத்தின் நோக்கம் ;

(2) அந்தந்தத் துறையில் அனுபவம் நிறைந்த தகுதி வாய்ந்த பயிற்சி பெற்றவர்களை இக்கழகம் பணியில் அமர்த்துகிறது;

(3) கழகம் குறிப்பிடும் தொகைகள் நியாயமானதாக அமையும். முதலில் குறைவான தொகைகளைக் குறிப்பிட்டு பின்னர் அதனை உயர்த்திக் கேட்கும் முறையை இக்கழகம் கையாளாது;

(4) எளிதில் சென்று அடைய முடியாத அல்லது மிகவும் கடினமான பகுதிகள், யாரும் ஏற்க முன்வராத பணிகள் அல்லது ஏனையோர் மிகவும் அதிகமான தொகைகள் கேட்கக்கூடிய பணிகளை இக்கழகம் ஏற்க இயலும்;

(5) அரசு சார்பான கழகம் ஒப்பந்தத் துறையில் நுழைந்துள்ளது. அசாதாரணமான ஏலங்களை முறைப்படுத்துவதற்கும், ஆரோக்கியமான போட்டிகளை ஏற்படுத்தும். பல்வேறு வாடிக்கையாளர்களுக்கு ஒரு சதுர அடிக்கு ரூ. 60லிருந்து ரூ. 100 வரை என்கிற விதத்தில் கட்டுமான வேலைகளை இக்கழகம் செய்து தந்துள்ளது. சந்தையில் கட்டுமான வேலைகளுக்குத் தற்போது ஒரு சதுர அடிக்கு ரூ. 130 என உள்ளது.

9.5 நிதி நிலைமை—கழகத்தின் அனுமதிக்கப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 1 கோடி. கழகத்தின் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 46.4 இலட்சம். எல்லா பங்கு மூலதனங்களும் அரசும், அரசின் நியமனம் பெற்றவர்களாலும் வைக்கப்பட்டுள்ளது. அரசு நிரந்தர கடனாக, 1981–82 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 45 இலட்சம் இக்கழகத்திற்கு அளித்துள்ளது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகத்திலிடமிருந்து ரூ. 25 இலட்சத்தை, இக்கழகம் நீண்ட காலக் கடனாகப் பெற்றுள்ளது. அன்றாடப் பணிகளுக்கான குறைந்த காலக் கடனாக அவ்வப்போது இக்கழகம் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகத்திடமிருந்து பெறுகிறது. வங்கிகளிடம் ரூ. 15 இலட்சம் வரை இருப்பு மிஞ்சிய கடனாக (Over Draft) பெற்று வருகிறது. தொழிற்சாலை வளாகங்கள், பல அடுக்கு மாடிக் கட்டிடங்கள், பல்வகையான பாலங்கள் கட்டுவதற்குத் தேவையான ரூ. 95 இலட்சம் மதிப்புள்ள இயந்திர சாதனங்களை இக்கழகம் வாங்கியுள்ளது. அரசு ஒப்பளிக்கும் மிகப் பெரிய அளவிலான ஒப்பந்த வேலைகளைக் கருத்திற்கொண்டு அரசு ரூ. 45 இலட்சம் நிரந்தர கடனைப் பங்கு மூலதனமாக மாற்றுவதற்கு அரசுக்கு இக்கழகம் கோரிக்கை விடுத்துள்ளது.

9.6 ஆலோசனைப் பணிகள்—இக்கழகம் ஆலோசனைகள் கூறும் பணிகளையும் ஏற்றுள்ளது. வாடிக்கையாளர்களின் திட்டத்தினை மாற்றி அமைத்துக் கொள்ளவும் செலவினைக் குறைக்கவும் இந்தப் பணி வகை செய்கிறது.

9.7. சுயமேற்பார்வை அடிப்படையில் ஏற்றுக்கொள்ளும் பணிகள்—சுயமேற்பார்வை அடிப்படையில் பணிகளை ஏற்றுக் கொள்வதால், கழகம் செய்யும் பணிகளை அரசுத் துறைகளில் வேறுபணிகளை மேற்பார்வை செய்யும் தொழில்நுட்பப் பணியாளர்கள் கவனம் செலுத்த ஏதுவாகிறது. அதுமட்டுமல்லாமல் ஒரு பணியை மீண்டும் வேறொருவர் மேற்பார்வை செய்வது தவிர்க்கப்படுகிறது. பணிகளை நிறைவேற்றுவதில் தேவையில்லாமல் ஏற்படும் காலதாமதங்கள் தவிர்க்கப்படுகின்றன.

9.8. மனித சக்தி—கழகத்தின் தற்போதைய பணியாளர்கள் எண்ணிக்கை 159. இது தவிர 45 பேர்களுக்குக் கழகம் பயிற்சி அளிக்கிறது.

இணைப்பு 1.

(பத்தி 3.1.4. இல் பார்க்கவும்.)

(1984-85 ஆம் ஆண்டில் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பணிகள்)

தொடர் எண்ணும் மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	செலவு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1 சேலம்	..	திருச்சி-நாமக்கல் சாலையில் கி.மீ. 72/2-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	6.50
2 உதகமண்டலம் (நீலகிரி)	..	நாகப்பட்டினம்-கூடலூர்-மைசூர் சாலையில் கி.மீ. 478/8-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	6.00
3 டை	..	நாகப்பட்டினம்-கூடலூர் மைசூர் சாலையில் கி.மீ. 479/4-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	5.50
4 திருநெல்வேலி	..	திருநெல்வேலி புறவழிச் சாலையின் திருத்திய நேர்பாட்டிற்கு ஏற்ப நிலம் கையகப்படுத்துதல்.	35.00
		மொத்தம் ..	53.00

இணைப்பு 2

(பத்தி 3,2,3.இல் பார்க்கவும்)

(1984-85 ஆம் ஆண்டில் மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பணிகள்)

தொடர் எண்ணும் மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)	பணியின் பெயர். (2)	செலவு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1 செங்கல்பட்டு ..	மவுண்ட்-பூந்தமல்லி சாலையில் கி.மீ. 6/6ஐ போரூர் சந்திப்பிற்கு அருகில் மேம்படுத்துதல்.	8.00
2 வட ஆற்காடு ..	திருவண்ணாமலை—தானிப்பாடி சாலையில் கி.மீ. 2/6ல் உள்ள பாலத்தை திருப்பக் கட்டுதல்.	7.50
3 மதுரை	திண்டுக்கல்-கரூர் சாலையில் கி.மீ. 25/8 இல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	2.00
	மொத்தம் ..	17.50

இணைப்பு 3.

(பத்தி 3.2.5.-இல் பார்க்கவும்.)

(1985-86 ஆம் ஆண்டில் மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதலளிக்கப்பட முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கும் பணிகளின் பட்டியல்.)

தொடர் எண்ணும், மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)	பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1 தென் ஆற்காடு ..	திருக்கோவிலூர்—தியாகதுருகம் சாலையில் கி.மீ. 14/2 இல் உள்ள வலுவற்ற இரும்புப் பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	10.00

இணைப்பு 3—தொடர்ச்சி

தொடர் எண்ணும், மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)	பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு. (3)
2 மதுரை	வட மதுரை - ஒட்டன் சத்திரம் சாலையில் கி.மீ. 21/10-ல் கொடகனாற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.	12.00
3 மதுரை	அம்மைய நாயக்கனூர்-பெரியகுளம் சாலையில் கி.மீ. 18/6-ல் மஞ்சளாற்றின் குறுக்கே உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	20.00
4 பெரியார் ..	ஈரோடு — பெருந்துறை சாலையில் கி.மீ. 6/2 இல் உயர் மட்டப் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	11.00
கன்னியாகுமரி ..	அஞ்சல் அலுவலகம் அருகில் குழித்துறை—ஆலஞ்சோலை சாலையில் கி.மீ. 0/4-ல் உள்ள சந்திப்பினை மேம்படுத்துதல்.	3
6 திருநெல்வேலி ..	திருநெல்வேலி-பொட்டல் புதூர் சாலையில் கி.மீ. 22/8-ல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	22.00
	மொத்தம் ..	78.00

இணைப்பு 4.

(பத்தி 3.3.1.-இல் பார்க்கவும்.)

(1984–85 ஆம் ஆண்டில் இதர மாவட்டச் சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பணிகள்.)

தொடர் எண்ணும், மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	செலவு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1 தென் ஆற்காடு	..	தியாகதுருகம் – மணலூர்பேட்டை சாலையில் கி.மீ. 29/4-இல் கண்கள் கொண்ட தாம்போகிக் கட்டுதல்.	35.00
2 வட ஆற்காடு	..	பாலமதி சாலையில் கி.மீ. 5/8-லும் கி.மீ. 8/8-லும் பாலங்கள் கட்டுதல்.	1.50
3 மதுரை ..	..	மயிலாடும் பாறை—வருஷநாடு சாலையை கி.மீ. 0/0 முதல் 8/6 வரை மேம்படுத்துதல்.	40.00
4 கன்னியாகுமரி	..	கொளச்சலில் உள்ள சைமண் காலனியில் பாம்பூரி வாய்க்காலின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	15.00
		மொத்தம் ..	91.50

இணைப்பு 5.

(பத்தி 3.3.4.-இல் பார்க்கவும்.)

1985–86-ம் ஆண்டு இதர மாவட்டச் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதலளிக்கப்பட முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கும் பணிகளின் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும், மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1 செங்கல்பட்டு	..	விட்டலாபுரம் வழியாக புதுப்பட்டிணம் செல்லும் சதறாஸ் சூரப்பன் சாலையில் கி.மீ. 11/8-லிருந்து பிரிந்து செல்லும் சாலையில் கி.மீ. 6/0 பாலம் கட்டுதல்.	14.00
2 வட ஆற்காடு	..	நட்ராம்பள்ளி அருகில் பாச்சூர் கொத்தூர் சாலையில் கி.மீ. 3/4 மற்றும் 4/6 இல் இரு சிறு பாலங்கள் கட்டுதல்.	11.00
3 தர்மபுரி	..	காவேரிப்பட்டினம்-பாலக்கோடு சாலையில் கி.மீ. 16/8 இல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	7.00
4 திருச்சி	..	திருவெல்லோரை-ஓமந்தூர் சாலையில் கி.மீ. 3/8 இல் உயர் மட்டப் பாலம் கட்டுதல்.	15.00
5 புதுக்கோட்டை	..	ஓட்டமாங்காடு-ஆயங்குடி சாலையில் கி.மீ. 32/6 இல் வில்லுனி காட்டார் நதியின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	25.00
		மொத்தம் ..	72.00

இணைப்பு 6.

(பத்தி 3.4.2-ல் பார்க்கவும்.)

(1984-85 ஆம் ஆண்டில் இதர சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பணிகள்.)

தொடர் எண்ணும், மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	செலவு, (ரூபாய் இலட்சத்தில்). (3)
1 செங்கல்பட்டு	..	புதுப்பட்டினத்துக்கும் புதுப்பட்டினம் காலனிக்கும் இடையில் கல்பாக்கம் நகரியத்திற்கு அருகில் (சென்னை அணுமின் நிலையம்) பக்கிங்காம் கால்வாயின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	27.50
2 வட ஆற்காடு	..	பொட்டலவலம்-கோவிந்தபாடி சாலையில் கி.மீ. 0/2-ல் பாலம் கட்டுதல்.	5.00
3 சேலம்	..	திருச்செங்கோடு நகராட்சியில் திருச்செங்கோடு—நாமக்கல் சாலையையும் (மாவட்ட பெருஞ்சாலை) திருச்செங்கோடு பரமத்தி சாலையையும் (மா.பெ.சா.) இணைக்கும் இணைப்புச் சாலையை (கி.மீ. 0/0-3/2) மேம்படுத்துதல்.	8.00
4 பெரியார்	...	கொலலநல்லி இரயில் நிலையத்திலிருந்து வீரசங்கிலி வரையிலான சாலையை (கி.மீ. 0/0-8/0) மேம்படுத்துவதுடன் அச்சாலையில் கி.மீ. 0/2—ல் பாலம் கட்டுதல்.	10.00

தொடர் எண்ணும் மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்) (3)
5 மதுரை	..	எம். கல்லுப்பட்டி வழியாக மல்லாபுரத்திலிருந்து மயிலாடும்பாறை வரையிலான சாலையை (கி.மீ. 0/0-12/8) மேம்படுத்துதல் மற்றும் மல்லாபுரம், நரசிங்கபுரம் சாலையை அமைத்தல்.	50.00
6 மதுரை	..	மதுரை-தேனி சாலையிலிருந்து பிரிந்து புலிமான் கொம்பை செல்லும் சாலையில் (கி.மீ. 13/4-15/0) விடுபட்ட இணைப்புப் பகுதிக்குச் சாலை அமைப்பதுடன் அச்சாலையில் கி.மீ. 14/6 மற்றும் 14/8-ல் உள்ள குறுக்கீடுகளில் பாலம் கட்டுதல்.	10.00
		மொத்தம் ..	110.50

இணைப்பு—7.

(பத்தி 3.4.5-ல் பார்க்கவும்)

(1985-86 ஆம் ஆண்டில் இதர சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கும் பணிகளின் பட்டியல்.)

தொடர் எண்ணும், மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு (ரூபாய் இலட்சத்தில்). (3)
1 தஞ்சாவூர்	..	கரைமீண்டார் கோட்டை திருநாரை இருப்புச் சாலையில் வல்லன்வாரியின் குறுக்கே கி.மீ. 1/0-ல் பாலம் கட்டுதல்.	2.00

தொடர் எண்ணும் மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)	பணியின் பெயர். (2)	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்) (3)
2 சேலம் ..	சூரமங்கலம்—தாரமங்கலம் சாலையில் கி.மீ. 19/2 லிருந்து பிரிந்து சித்தர் கோவிலுக்குச் செல்லும் வகையில் மாற்றுச்சாலை அமைத்தல்.	30.00
	மொத்தம் ..	32.00

இணைப்பு—8.

(பத்தி 3.8.2-ல் பார்க்கவும்).

கரும்பாலை சாலை வளர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ் முடிக்கப்பட்ட பணிகளின் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும், பணியின் பெயரும். (1)	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்.) (2)
கரும்பாலைச் சாலை வளர்ச்சித் திட்டம், சேலம்.	
1 எண்ணமங்கலத்திலிருந்து செலம்பூர் அம்மன் கோயில் சாலை வரையிலான சாலையை மேம்படுத்துதல்.	10.10
2 செல்லம்பாளையத்திலிருந்து இரஞ்சிதபுரம்-கோட்ட முத்துப்பாளையம் வரையிலான சாலையை மேம்படுத்துதல்.	16.40
3 அம்பலூரை எக்லாசபுரத்துடன் இணைக்கும் வகையில் பாலாற்றின் குறுக்கே கண்கள் கொண்ட தாம்போகிக் கட்டுதல்.	16.00
4 கலவையிலிருந்து பரிக்கல்பட்டு வரையிலான சாலையை மேம்படுத்துதல்.	9.10
கரும்பாலைச் சாலை வளர்ச்சித் திட்டம், கடலூர்.	
1 குணமங்கலத்திலிருந்து கருவேப்பிலங்குறிச்சி—இராசேந்திரம்பட்டினம் சாலையில் கி.மீ. 2/4 வரையில் சாலையை அமைத்து மேம்படுத்துதல்.	29.00

தொடர் எண்ணும், பணியின் பெயரும். (1)	(ரூபாய் இலட்சத்தில்) (2)
2 மேலப்பாளையூர்-கீரமங்கலம் சாலையை (கி.மீ. 0/0 முதல் 9/3 வரை) மேம்படுத்துதல்.	10.32
3 சி.டி.ஏ.சாலையில் கி.மீ. 9/6 லிருந்து திருமணிக் குழி வழியாக சாத்தான்குப்பம் வரையிலான சாலையை மேம்படுத்துதல்.	30.56
4 சி.என். பாளையம் சாலையில் கி.மீ. 8/6-ல் நரியன் ஓடையின் குறுக்கே உயர்மட்டப் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	9.90
5 தலையம்பள்ளம் வழியாக வானாபுரத்திலிருந்து வெரையூர் வரையிலான சாலைகள் மேம் படுத்துதல்.	16.00
6 திருவண்ணாமலை-கள்ளக்குறிச்சி சாலையில் வலவச்சனூர் எல்லைக்குள் உள்ள பள்ளத் திற்கு மறுதரலரிசை அமைத்தல்.	4.90
7 வெங்காவிலிருந்து நத்தபூர் வரையிலான சாலையை மேம்படுத்துதல்.	20.40
8 விழுப்புரம்-பாண்டி சாலையிலிருந்து காகுப்பம் மற்றும் பொய்யப்பாக்கம் வழியாக, சென்னை—கும்பகோணம், தஞ்சாவூர் சாலைக்குச் செல்லும் சாலையை மேம் படுத்துதல்.	15.45
9 மேலக்குப்பத்திலிருந்து சிவரந்தகம் வரையி லான சாலையை மேம்படுத்துதல்.	11.25
கரும்பாலை சாலை வளர்ச்சித் திட்டம், திருச்சி.	
1 மாரியம்மன்கோவில் புதுப்பட்டியிலிருந்து புங் காத்து வரை ஓடை சாலை வரையில் சாலையை அமைத்து மேம்படுத்துதல்.	4.95
2 அரிஜன காலனி வழியாக எஸ். புதுக்கோட்டை யில் இருந்து பெருகமளி வரையில் சாலையை அமைத்து மேம்படுத்துதல்.	12.80
3 நாய்க்கர்பட்டியிலிருந்து கருங்குளம் வரை சாலையை அமைத்து மேம்படுத்துதல்.	19.80
4 அழகர்கோயிலிலிருந்து நத்தம் சாலைவரையில் (கி.மீ. 0/0-0/4) சாலையை அமைத்து மேம்படுத்துதல்.	11.00

இணைப்பு-9.

(பத்தி 5-3—ல் பார்க்கவும்)

மீனவர் குடியிருப்புகளுக்கு இணைப்புச் சாலைகள் அமைக்கும் திட்டத்தின் கீழ் 1984-85 ஆம் ஆண்டில் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

வரிசை எண்ணும், பணிகளின் பெயரும். (1)	நீளம். (2) கி.மீ.	மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1. (1) செங்கற்பட்டு மாவட்டம் :		
1. திருவான்மியூர்-முத்துக்காடு சாலையில் கி.மீ. 12/8 இல் பிரிந்து நைனாக்குப்பம் செல்லும்சாலையை மேம்பாடு செய்தல்	1.00	2.25
2. மகாபலிபுரம்.கல்பாக்கம் சாலையில் கி.மீ. 2/8 இல் பிரிந்து கோகிலமேடு குப்பம் செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்	0.50	1.15
3. திருவான்மியூர்-முத்துக்காடு சாலையில் கி.மீ. 4/2 இல் பிரிந்து சின்ன நீலங்கரைக் குப்பம் செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல் ..	1.00	2.25
4. கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையில் கி.மீ. 31/0 இல் பிரிந்து பெருந்துருவக்குப்பம் செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்	0.70	1.50
	3.20	7.15

வரிசை எண்ணும் பணிகளின் பெயரும். (1)	நீளம். (2) கி.மீ.	மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(2) தஞ்சாவூர் மாவட்டம் :		
5. திருக்கடையூர்—புதுப்பேட்டை சாலையின் பகுதி 3-ஐ மேம்பாடு செய்தல்	2.00	2.80
6. அடைக்கத் தேவன் வடபுறச் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்	1.60	2.20
7. வேளாங்கண்ணி— வேதாரண்யம் சாலையின் பகுதி 1இல் கி.மீ 16/6இல் பிரிந்து காமேஸ்வரன் மீனவ குடியிருப்புக்குச் செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்	2.00	2.00
	5.60	7.00
(3) இராமநாதபுரம் மாவட்டம் ;		
8. இராமேஸ்வரத்திலுள்ள தமிழ் நாடு சுற்றுலா மாளிகையிலிருந்து ஓலைகுடாஜ் வரை செல்லும்சாலையை மேம்பாடு செய்தல் கி.மீ. 0/0—முதல் 2/0	2.00	3.50
9. இராமேஸ்வரத்திலுள்ள தமிழ் நாடு சுற்றுலா மாளிகையிலிருந்து ஓலைகுடாவரை செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல் கி. மீ. 2/0—4/0 ..	2.00	3.50
	4.00	7.00

(4) புதுக்கோட்டை மாவட்டம் :		
10. முத்துப்பேட்டை-மிமிசல் சாலையில் பிரிந்த அரசனகிரிப்பட்டினம் செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல் ..	1.30	1.80
	1.30	1.80
(5) தென்னார்காடு மாவட்டம் :		
11. பாண்டி-கடலூர் சாலையில் கி.மீ. 187/10 இல் பிரிந்து செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	1.60	2.20
12. ஆண்டமுல்லி பாலத்திலிருந்து அன்னப்பன் பேட்டை வரை செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல் (பகுதி 1) ..	2.00	2.80
13. முழுக்குத் துறையிலிருந்து திருநல் தோப்பு வரை செல்லும் 2.5 கி.மீ. நீளச் சாலையை மேம்பாடு செய்தல் ..	2.50	3.50
14. முடசோடையிலிருந்து சிதம்பரம் செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்	2.00	3.50
	8.10	12.00
(5) திருநெல்வேலி மாவட்டம் :		
15. ஒவரி-பெரியதாழை சாலையில் கி.மீ. 10/10 இல் பிரிந்து பெரியதாழை மேற்புறம் செல்லும் சாலை அமைத்தல்	2.00	3.00
16. ஒவரி-பெரியதாழை சாலையில் கி.மீ. 10/10 இல் பிரிந்து காயல்பட்டினம் கடற்கரை செல்லும் சாலை அமைத்தல்.	1.60	2.00
	3.60	5.00

மொத்த நீளம் : 25.80 கி.மீ.
மொத்த மதிப்பீடு : ரூ. 40.75 இலட்சம்.

இணைப்பு 10.

(பத்தி, 6.2.2.3.—ல்)

மத்திய சாலை நிதித் திட்டத்தின்கீழ் கிடைக்கும் தடை செலவினங்களைக் காட்டும்

வரிசை எண்ணும் காலமும்.	தடையற்ற நிதி.	அங்கீகரிக்கப்பட்ட வேலைகள்.	
		எண்.	தொகை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1. 1960–69 ..	507.77	69	507.77
2. 4-வது திட்டம் 1969–74.	368.40	16	470.79
3. 5-வது திட்டம் 1974–78.	252.80	13	314.51
4. ஆண்டுத் திட்டம் 1978–80.	..	..	..
5. 6-வது திட்டம் 1980–85.	334.605	6	137.30
மொத்தம் ..	14,63.575	104	14,30.37

பார்க்கவும்)
பற்ற நிதி மற்றும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட வேலைகள்.
அட்டவணை.

தொழில் நுட்ப முறையில் அனுமதிக்கப்பட்டது.		முடிவடைந்த வேலைகளின் எண்ணிக்கை.	நடந்துக் கொண்டு இருக்கும் வேலைகளின் எண்ணிக்கை.	செலவு. (ரூபாய் இலட்சத்தில்).
எண்.	தொகை.			
(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
69	550.00	69	..	542.91
16	470.79	14	2	224.10
13	353.93	7	6	266.31
..	..	..	..	109.23
..	..	..	..	303.46
98	13,74.72	90	8	1,446.01

அடுத்தபடியாக, 1971 ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து
1.3. உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 உரிமங்களுக்குக் குறையாத தனியார் பேருந்துகள், அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்டன. இச்சட்டத்தின் கீழ் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை, ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ் போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி, ராமன் அன்ட் ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம், ஸ்ரீ ராம விலாஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும் சத்திவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கையகப் படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளும், வழித்தடங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன.

1.4. 1973 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் பயணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டுகளுக்குள் மாவட்ட வாரியாக நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பின்னர் சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தை செயல் திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத் தில் அரசு மேல்முறையீடு செய்தது. இவ்வழக்கு உச்ச நீதி மன்றத்தில் பத்து ஆண்டுகள் முடிவுபெறாமல் இருந்தது.

1.5. இதன் மத்தியில் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைத் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அரசுப் போக்கு வரத்து நிறுவனங்களுக்கு, வழித் தடங்களுக்கான உரிமத்தைப் பெறும் வகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொள்ளுமாறும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி IV, IV-எ கீழ் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை தொடர்ந்து செயல் படுத்த வேண்டும் எனவும், அரசு கட்டளை வழங்கியுள்ளது. சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு இணங்கவும், ஒருங் இணைந்ததாகவும், திறம்படவும், ஆதாயம் அளிக்கும் வகை யிலும் போக்குவரத்து முறையை அளிக்கவே மேற்கண்ட நடவடிக்கை தேவைப்பட்டது.

1.6. கடைசியாக 1983 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்துதல் சட்டம் செயல் திறனுடையதாகும் என்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பை மனதிற் கொண்டும், அரசின் முன்னு ரிமைப் பணிகளை கருத்திற் கொண்டும், பேருந்துகளை நாட்டு டைமையாக்கும் திட்டத்தைப் படிப்படியாக செயல்படுத்தலாம் என்ற அடிப்படையில் அவசரச் சட்டம் மூலமாக பிரதான சட்டத்தில் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டது. இவ்வணுகு முறையை மத்திய திட்டக் கமிஷனும் அறிவுறுத்தியிருக்கிறது.

இணைப்பு— 10—தொடர்ச்சி.

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்).
1980–81 ஆம் ஆண்டில் செலவு	45.61
1981–82 ஆம் ஆண்டில் செலவு	41.62
1981–82 ஆம் ஆண்டில் அளிக்கப்பட்ட ஒருவர் இணக்க தீர்ப்பின்படி	53.45
1982–83 ஆம் ஆண்டில் செலவு	80.01
1983–84 ஆம் ஆண்டில் செலவு	82.77
	303.46

இணைப்பு III

(454-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க).

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1985-86.

1. நாட்டுடைமையாக்குதல் :

1.1. தமிழ்நாட்டில் 1948 ஆம் ஆண்டு சென்னை நகர வழித் தடங்கள், அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டதன்மூலம் பேருந்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் முறை கொண்டு வரப்பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் அரசால் இயக்கப்பட வேண்டும் என்கிற அப்போதையக் கொள்கைப்படி, முன்னாள் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை 1959 ஆம் ஆண்டு முதல் தொலை தூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது.

1.2. அடுத்தபடியாக 1967 ஆம் ஆண்டில் அரசு கீழ்க்கண்ட வகைத் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க முடிவு செய்தது:—

(அ) 75 மைலுக்கும் (120 கிலோ மீட்டர்) அதற்கும் மேற்பட்ட வழித்தடங்கள்; சாதாரண, விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்து ;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள், அவற்றின் தொலைவு என்னவாயிருப்பினும், அத்தகைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் யாவும்.

இணைப்புகள்.

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும். (1)	செயல்படத் தொடங்கிய நாள். (2)	செயல்படும் முதன்மை பகுதி. (3)	31—1—1985 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை. (4)
6 ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1–4–1983	பெரியார் மாவட்டம் ..	378
7 சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1–3–1972	தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்கள்.	884
8 அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	15–2–1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்.	730
9 கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1–1–1974	திருநெல்வேலி மாவட்டம் ..	505
10 நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1–4–1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம் ..	388
11 தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	16–1–1975	தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் தெற்குப் பகுதி.	564
12 திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1–4–1980	தமிழகம் முழுவதும் - விரைவுப் பேருந்துகள்.	556
		மொத்தம் ..	9,026

இணைப்புகள்.

2. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் :

2.1. தமிழ் நாட்டில் தற்பொழுது நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட பன்னிரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

அவை எந்த நாளில் அமைக்கப்பட்டன, அவை செயல்படும் பகுதிகள் முதலியன பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

தொடர் எண்ணும், கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	செயல்படும் முதன்மைப் பகுதி.	31–1–1985 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை
(1)	(2)	(3)	(4)
1 பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1–1–1972	சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி.	2,080
2 பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.	1–12–1982	வட ஆர்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி.	60[illegible]
3 பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.	17–1–1972	மதுரை, காமராசர் மாவட்டங்கள்.	954
4 மருது பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக்குடி.	1–4–1983	புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம் மாவட்டங்கள்.	425
5 சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1–3–1972	கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	962

சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் 'தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம்' என்ற பெயருடன் திருச்சியைத் தலைமையகமாகக் கொண்டு, திருச்சி மாவட்டத்தில் 1-4-1985 முதல் தனியாக இயங்க ஏற்பாடாகியுள்ளது. சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் தஞ்சை மாவட்டத்தில் இயங்கும்.

3. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்முறை:

3.1. திட்டச் சாதனை:

3.1.1. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் அகில இந்திய ரீதியில், உற்பத்தித் திறனுக்காக இவ்வாண்டு பரிசு பெற்றுள்ளது. பேருந்துகளை உபயோகிப்பதிலும், மாநகர பேருந்துப் பணிகளைச் செம்மையாக இயக்குவதிலும், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகமும், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகமும் அகில இந்திய ரீதியில் பரிசுகள் பெற்றிருக்கின்றன. மத்திய திட்ட கமிஷனும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்தியாவிலுள்ள சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்றாகும் என அறிவித்திருக்கிறது. கடந்த 1984 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு நமது பன்னிரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், இம் மாநிலத்தில் மொத்தம் உள்ள 14,140 பேருந்துகளில், 8,994 பேருந்துகளை இயக்கின. பொதுத் துறையில் 63.6 சதவிதம் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன. அவை நாள் தோறும் சுமார் 28 இலட்சம் கிலோ மீட்டரில் சுமார் 89 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன. இந்த நிதியாண்டில் (1984–85) 1985 சனவரி இறுதி வரை, மொத்தம் சுமார் 35 கோடி ரூபாய் செலவில் 1,159 புதிய பேருந்துகளை வழித் தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 712 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன; ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடப் பேருந்துகளுடன், கூடுதலாக 447 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. சுமார் 11 இலட்சம் மக்கள் வாழும் 1,157 கிராமங்களில் இதுவரை பேருந்து வசதி இல்லாமலிருந்தது. இப்பேருந்துகள் புதிதாக மேற்படி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலை தூர இடங்களுக்கு 320 சிறிய பேருந்துகளையும், குறுஞ்சக்கர அடிப்பகுதி கொண்ட பேருந்துகளையும் (Short wheel base buses) இக்கழகங்கள் இயக்குகின்றன. இப்புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுவதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு விரயம் ஏற்பட்ட போதிலும் கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற பொது நோக்கத்துடன் அவை இவற்றை நடத்தி வருகின்றன. கிராம மக்கள் காய்கறி, உணவுத் தானியங்கள், பால் போன்ற விற்பனை செய்யத்தக்க பொருட்களை எடுத்துச் செல்ல உதவும் பொருட்டு 11 'அங்காடிப் பேருந்துகளை' விட்டுள்ளன.

3.2. நிதிநிலை

3.2.1. 1984-85 ஆம் ஆண்டில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக அனைத்து கழகங்களும் சிறு ஆதாயம் ஈட்டியிருக்கின்றன. சென்னை பெருநகர் பகுதியின் இயக்கத்தில் ஏற்படும் தனித் தன்மையினால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மிகுந்த இழப்பு ஏற்படுவதால் பயணக் கட்டணத்தை உயர்த்துவது அவசியமானது.

போக்குவரத்து இனத்திற்கு கடனுதவி:

3.2.2. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அவைகளுக்கு தேவையான நிதியில் ஒரு பகுதியை பேருந்துகளை திறம்பட இயக்கியும் சிக்கனத்தை கடைபிடித்தும் ஈடுகட்டுகின்றன. தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந் நிறுவனம் பொது மக்களிடமிருந்து வைப்பு நிதியாகப் பெற்று அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு தேவையான நிதியை அளித்து வருகிறது. இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் மட்டும் தான் இது போன்ற நிறுவனம் போக்குவரத்து பொதுத் துறையில் இயங்கி வருகிறது.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்தின் கடனுதவி:

3.2.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, பேருந்துகள் வாங்குவதற்காக இந்திய ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து 1981-82-ல் ரூபாய் 3.78 கோடியும், 1982-83-ல் ரூபாய் 1.79 கோடியும், 1983-84-ல் ரூபாய் 2.40 கோடியும் கடனாக வாங்கியுள்ளது. இவ்வாண்டிலும் (1984-85) ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து ரூபாய் 2.64 கோடி கடன் வாங்கப்பட்டது.

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள்:

4.1. கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் சுமார் 1,800-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்து நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டு உள்ளன. சேலத்தில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகமும், நகராட்சியும் சேர்ந்து எல்லா வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு நவீன பேருந்து நிலையம் அமைக்கப்பட்டு வருகிறது. ஈரோடில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு புதிய விரைவுப் பேருந்து நிலையம் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. விழுப்புரத்தில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமும், கோடைக்கானலில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமும், கன்னியாகுமரியில் நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகமும் நவீன பேருந்து நிலையங்களைக் கட்டப் போகின்றன.

4.2. சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரம், பெங்களூர், கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களுக்கு சிர்வளிப் பேருந்துகள் 6 விடப்படுகின்றன. அப் பேருந்துகளில் வீடியோ கேசட் படங்களும் காட்டப்படுகின்றன. இவை தவிர, திருவள்ளுவர் போக்கு

வரத்துக் கழகம் 112 சொகுசுப் பேருந்துகளை (சிர்வளி வசதி அமைக்கப்படாதவை) விட்டுள்ளது. சென்னைக்கும் ஈரோடுக்கும் நடுவே தூங்கும் வசதி கொண்ட இரு சிர்வளிப் பேருந்துகளை ஓடவிட்டுள்ளது.

5. சமூக நல ஏற்பாடுகள்:

5.1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளில்,
புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காக செல்கையில்,
அவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்
படுகின்றனர். பிற இடங்களில் அவர்கள் மருத்துவமனை, பணிக்
கூடங்கள் பள்ளிகள் ஆகியவற்றுக்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப்
பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். சென்னை
மாநகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்களது இருப்பிடத்
திலிருந்து பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்து
களில் இலவசமாகச் சென்று திரும்ப பேருந்து அனுமதிச்
சீட்டுகள் அளிக்கப்படுகின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள்
கழகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண விதங்களில் பயணம்
செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். நெரிசல் நேரங்களில் பள்ளி
செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்கு செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின்
தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன் மாநகரங்களில்
"மகளிர், குழந்தைகள் மட்டும்" பேருந்துகள் கணிசமான
அளவிற்கு விடப்பட்டுள்ளன. கழகப் பேருந்துகளில் பத்திரிகை
நிருபர்கள் சில நிபந்தனைகளின் பேரில் இலவசமாகப் பயணம்
செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்டமன்ற
உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய
அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். தற்போது அவர்களது கணவர்/
மனைவிக்கும் இச் சலுகை (அவர்களிருவரும் சேர்ந்து பயணம்
செய்யும்போது) நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

6. ஆற்றிய சிறப்புப் பொதுச் சேவைகள்:

6.1. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள்,
பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்கு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்
சிறப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை
கட்டுப்பாட்டிற்குள் கொண்டுவர, போதுமான எண்ணிக்கையில்
தனிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. போக்குவரத்தை முறைப்
படுத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்
காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன.
குடிநீர் கழிப்பிட வசதிகள் ஆகியவை செய்துக் கொடுக்கப்படு
கின்றன.

6.2. பயணம் செய்யும்போது மக்களின் வசதிக்காக பத்து
நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு
செய்து கொள்ளும் வசதி உள்ளது. இத்தகைய வசதிகள் பெரிய
பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் பயண இறுதி முனை
களிலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் செய்து
கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர முக்கியமான இடைப் பயண
நிலைகளிலும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன.

6.3. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருட்டிணகிரி, வேலூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், கழிப்பிட வசதிகளுடன் பயணி ஓய்வு அறைகளை கட்டியுள்ளது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை ஆகிய இடங்களில் சிற்றுண்டிச்சாலைகளும் அமைக்கப் பட்டுள்ளன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம் புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் ஓய்வறைகளும், பயணப் பொருள் பாதுகாப்பு அறை வசதிகளும் உள்ளன. தொகுதி தொகுதியாக வரும் பயணிகளுக் காக சென்னையில் துயிலிட வசதியுடன் கூடிய இட வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் மாவட்டங்கள் அனைத்திலுமுள்ள மாவட்ட சுற்றுலா நிலையங் களில் வண்டி நிறுத்துவதற்காக வசதிகள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் ஓய்வறைகள் ஆகியவற்றுடன் மேம்பாடு செய்யும் படி மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவ்வசதிகள் அனைத்தையும் அக் கழகங்கள் தங்களது வாலாயமான தேவைகளை நிறைவு செய்த பின்னர் உபரி நிதியைக் கொண்டு படிப்படியாக நிறைவேற்றும் படி கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. நடப்பு ஆண்டில் போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் நெடுஞ்சாலை ஓரத்தில் சுமார் 60 இடங் களில் சாலையோர விடுதிகள் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடாகி வரு கின்றது. இச்சாலையோர விடுதிகளில் நெடுஞ்சாலையில் பயணம் செய்யும் அனைவருக்கும் அவர்களது வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்கவும், சிறிது இளைப்பாறவும் வசதிகள் செய்து தரப்படும்.

6.5. நாட்டிற்குத் தேவையான, போக்குவரத்துப் பொறி யியல் துறையில் தேர்ச்சிப் பெற்றவர்கள் கிடைக்குமாறு செய் வதற்கு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்று சேர்ந்து 'சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியல் நிறுவனம், தமிழ் நாடு' என்ற ஒரு அமைப்பை ஈரோடில் அமைத்திருக்கின்றன. இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாக துவக்கப்பட்ட இத்தனித் தன்மை வாய்ந்த கல்லூரி, நாட்டில் இதர பொறியியல் கல்லூரி களில் இல்லாத துறைகளில் பட்டம் வாங்குவதற்கு கல்வி புகட்டும். இதற்காக ஆகும் மொத்த மூலதனச் செலவான ரூபாய் 5 கோடியையும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களின் உபரி நிதியிலிருந்தே ஈடுகட்டும். சுமார் 60,000-க்கும் மேற் பட்ட போக்குவரத்து தொழிலாளர்கள் தாங்களாகவே முன் வந்து திருப்பியளிக்கக்கூடிய வைப்பு நிதியிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வட்டியின் மூலம் இந்நிறுவனத்தை இயக்குவதற்காக ஆகும் அன்றாடச் செலவில் ஒரு பகுதியை ஈடுகட்ட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதன் காரணமாக இக்கல்லூரியிலுள்ள இருக்கைகளில் ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதம் போக்குவரத்து தொழி லாளர்களின் குழந்தைக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

6.6 அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தலை மையகங்களில் தொழிற் பயிற்சி கேந்திரங்களையும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளையும் துவக்கியிருக்கின்றன. நாட்டிற்கு நல்ல தேர்ச்சி பெற்ற மெக்கானிக்குகளையும், சிறந்த கனரக வண்டி ஓட்டுநர்களையும் உருவாக்குவதே இவர்களின் நோக்கமாகும்.

7. <u>சாலை விபத்துக்களைத் தடுத்தல்:</u>

7.1. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும் பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாகவும் கவனமாகவும் இயக்குவதற்கும் அரசு போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் கணிசமான அளவிற்குக் குறைந் துள்ளன. இலட்சம் கிலோ மீட்டருக்கு விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை கடந்த ஆண்டில் 0.96 ஆக இருந்தது. இந்த ஆண்டில் 0.61 ஆக குறைந்துள்ளது.

7.2. பேருந்து ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை மிக விரைந்து ஓட்டுவதை கண்காணிக்கவும் கட்டுப்படுத்தவும் நமது போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் டெகோகிராப் என்ற சாதனங்களையும் மின்னணுவியல் வேகத்தடைக் கருவிகளையும் தொடர்ந்து உப யோகித்து வருகின்றனர். மிகத் திறமையான மின்னணுவியல் வேகத்தடை கருவியை நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்று சொந்தமாக தயாரித்து உபயோகித்து வருகிறது.

7.3. ஓட்டுநர்கள் கவனமாகவும் எச்சரிக்கையுடனும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பாதுகாப்புப் பரிசுத் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது.

7.4. வாகனங்களை ஓட்டுகையில் தவறான வழக்கங்களை ஓட்டுநர்கள் கடைப்பிடிப்பதால் பல விபத்துக்கள் நிகழ்கின்றன. பேருந்து ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்கென்று, முறையான பள்ளி ஏதும் இல்லாததால், லாரிகள் ஓட்டப் பழகியோர் திண்மை வாய்ந்த (கனரக) வண்டி ஓட்டும் அனுபவத்தின் அடிப் படையில் பேருந்துகளை ஓட்டவும் நியமிக்கப்படுகின்றனர். அந்த லாரி ஓட்டுநர்கள், கரடு முரடான பாதையில் பெரிய லாரிகளை ஓட்டுகையில் ஏற்பட்ட பழக்க வழக்கம் பேருந்துகளை அவர்கள் ஓட்டும் முறையிலும் கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது. வண்டி ஓட்டுகை யில் பழக்கங்கள் ஏதும் இன்றி, முறைப்படி ஓட்டுநர்கள் பலரை உருவாக்க ''சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்'' தலைமையின் கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டமொன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி, தேவையான உடற் கட்டுடைய எஸ்.எஸ்.எல்.சி. கல்வித் தகுதி பெற்று வண்டி ஓட்டத் தெரியாத இளைஞர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு திண்மை யற்ற வண்டிகளையும், திண்மை வாய்ந்த வண்டிகளையும் ஓட்டு வதிலும், மோட்டார் எந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி முதலியவற்றிலும் 26 வாரங்களுக்குத் தீவிர பயிற்சி

[1985 ஜூன் 6

அளிக்கப்படுவர். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் மற்றவர் களுக்கும் நன்கு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை உருவாக்கித்தரும் பொருட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகள் அமைத்துள்ளன. விபத்துக்கள் நிகழாமல் தடுப்பது பற்றியும் ஓட்டுநர்களுக்கு கல்வியூட்டுவதற்கும், பல் வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், போக்குவரத்து தொடர் பான வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

7.5. விபத்துக்களில் பலியானோருக்கு உடனடியாக ரொக்க உதவி அளிக்க, இறந்துவிட்டால் 1,000 ரூபாயும், காயமடைந் தால் கால நிலைக்கு ஏற்ப ரொக்க உதவி அளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கு இடருதவி தொடர் பான முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது. மேலும், இத்திட்டம் மாவட்ட ஆட்சியர்கள் வாயிலாகப் போக்கு வரத்து ஆணையரால் நிருவகிக்கப்படுகின்றது.

8. டீசல் எண்ணெய் செலவை மிச்சப்படுத்துதல்:

8.1. பேருந்து இயக்குநரின் செலவு இனங்களில் மிகப்பெரிய தனிச்செலவு இனம் டீசல் எண்ணெய் வாங்குவதாகும். நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் ரூ. 90 கோடி பெறுமான டீசல் எண்ணெயை உபயோகித்து வருகின்றன இதில் ஒரு சிறிய அளவு சேமிப்பு கூட மிகவும் உபயோகமாக இருக்கும். இதனைக் கருத்தில் கொண்டு, நமது போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் டீசல் எண்ணெய் மிச்சப்படுத்தும் திட்டங்களை சமீபத்தில் உருவாக்கியிருக்கின்றன; அதில் ஒன்றான 'டீசல் மிச்சப்படுத்தும் ஊக்கத் திட்டம்' சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சோதனை முறையாகப் புகுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இத்திட்டத்தில் ஓட்டுநர்களின் ஓட்டும் விதத்தில் உள்ள முக்கிய பங்கினையும், பேருந்துகள் பராமரிப்பதில் உள்ள பட்டறை ஊழியர்களின் பங்கினையும் கருத்திற் கொண்டு, கழகத்திற்கு இத்திட்டத்தினால் மிச்சமாகும் தொகையை அவர்களோடு பங்கு கொள்ளும்படி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. நிறைவாண்டான 1983-84 மத்தியில் பத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் புகுத்தப் பட்ட இந்த ஊக்கத்திட்டத்தினால் டீசல் எண்ணெய் மிச்சப் படுத்துவதில் முன்னேற்றம் காணப்பட்டுள்ளது. 1983-84-ல் பேருந்துகள் ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு ஓடிய தூரம் 3.80 கி.மீ. ஆக இருந்தது. 1984-85-ல் 3.95 கி.மீ. ஆக அதிகரித்துள்ளது. இதன் பயனாக போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உபயோகிக்கப்படும் டீசல் எண்ணெய் அளவு ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் ஒரு கோடி லிட்டருக்கு மேல் குறைந்து ரூ. 3.50 கோடி மீதப்படுத்தப் பட்டுள்ளது.

9. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்:

9.1. தங்கள் பணியாளர்களின் நலத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து நாட்டம் செலுத்தி வருகின்றன.

1985 ஜூன் 9]

9.2. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், தற்போது செயலிலுள்ள நீண்ட நாள் சம்பளச் சீரமைப்புத் திட்டம் தொடர்ந்து செயலாக்கப்பட்டு வருகிறது.

9.3. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பிரிவு பணியாளர்களையும் உள்ளிட்ட செயலூக்கத் திட்டங்கள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் உள்ளன. இத்திட்டங் களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கூடுதல் உற்பத்தித் திற னால் வருவாய் அதிகரிக்கும்பொழுது, அதில் பணியாளர்களும் பங்கு பெற்று வருகின்றனர்.

9.4. ஊதிய ஒப்பந்தம்:

9.4.1. ஊதியம் குறித்து புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழி லாளர்களுடன் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இது 1983 செப்டம்பர் முதல் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்துள்ளது. இது மூன்றாண்டுக்காலம் அமுலில் இருக்கும். இந்த ஒப்பந்தத்தால் ஊதியத்தில் குறைந்த அளவு உயர்வு ரூ. 75-ம் அதிக அளவு உயர்வு ரூ.150-ம் ஆகும். எல்லாப் போக்குவரத்துக்கழகங்களுக்கும் ஆகும் மொத்தச் செலவு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 10 கோடியாகும்.

9.5. படிகள்:

9.5.1. சென்னை நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண் 437 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.30 ரூபாய் விதம், தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கு அகில இந்திய நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண் அடிப்படையில் அகவிலைப் படி வழங்கப்படுகிறது.

9.5.2. சென்னையில் ஏனைய மாவட்டத் தலைநகர்கள், கழகத் தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் வசிக்கும் எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற விதத்திலும் ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற விதத்திலும் வீட்டு வாடகைப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

9.5.3. சென்னை நகரத்தில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்படுகிறது. மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய நகரங்களில் வசிக்கும் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் 5 சத வீதம் என்றும் ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பிற பணியாளர் களுக்கு இதே 5 சதவீதம் என்றும் முறைப்படுத்தப்பட்டு கிரமப்படியாக அளிக்கப்படுகிறது.

9.5.4. அடிப்படைச் சம்பளம் அகவிலைப்படியில் 4 சத வீதம் என்ற விதத்தில் உயரளவு மாதம் 40 ரூபாய் என்ப தற்கு உட்பட்டு மருத்துவப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

9.5.5. சலவைப்படி திங்கள் ஒன்றுக்கு 8 ரூபாயிலிருந்து 10 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.5.6. மலைவாழ்விடப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பணியாளர் ஒருவருடைய அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவிதம் என்ற விதத்தில், குறைந்த அளவு 25 ரூபாய், உயரளவு 50 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டுத் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

9.6. விடுப்புப் பயன்கள்:

9.6.1. எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 1980-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் அளிக்கப் பட்டு வருகின்றன.

9.6.2. மகளிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப் படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.6.3. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு 6 நாட்களி லிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.6.4. குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தில் அறுவை சிகிச்சை செய்துகொள்வதற்கு ஊழியருக்கு " தனித் தற்செயல் விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊழியரின் மனைவியோ, கணவரோ சிகிச்சை பெற்றாலும் இவ்விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊக்கத் தொகையும் ரூ. 200-லிருந்து ரூ. 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

9.7. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 25-க்கு அதிகமாகப் பேருந்துகளையுடைய பணிமனைகளில் சிற்றுண்டிச் சாலை களையும், வானொலி, தொலைக்காட்சிப் பெட்டி போன்ற பொழுது போக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வறைகளையும் அமைத்துள்ளது. சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும் தேநீரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும், விடுப்புக் காலங்களிலும், விடுமுறை நாட்களிலும் தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக் கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டக் கருதியுள்ளன. அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் சேர்ந்த பணியாளர்; தமது குடும்பத்தைச் சேர்ந்த இவருக்கு மேற்படாதவர்களுடன் ஆண்டுக்கொரு முறை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து களில் மாநிலம் முழுவதிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங் களிலுள்ள பணியாளர்கள், ஆண்டொன்றுக்கு மொத்தம் 2,750 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு எத்தனை முறை வேண்டு

மானாலும், பயணம் செய்யலாம். அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் 2 பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்றுவர இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுக்களை வழங்கி வருகின்றன.

9.8. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால் அவருடைய ஈமக் கடன்களுக்காக ரூ. 150 உடனடி யாக மானியம் அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அவருடைய குடும் பத்திற்கு இடருதவி அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலைவாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஊழியர் பணி செய்து கொண்டிருக்கும் பொழுது பிறரின் வன்முறைச் செயலால் இறந்துவிட்டால் அவரது வாரிசுக்கு ரூ. 5,000 உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. பணிக் காலத்தில் ஏலாமையுற்ற பணியாளர்கள் பொருத்தமானதொரு பணியில் புதியதாக நியமனம் செய்யப்படுவது போலவே தொடர்ந்து பணிபுரிய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். மூச்சக்கர வண்டி வாங்குவதற்காக, 50 சதவீதம் உதவித் தொகையையும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டிக்கு நீண்ட காலத் தவணையில் கடனும் உடல் ஊனமுற்ற பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. பணியாளர்களது ஊனமுற்ற குழந்தைகளுக்கும் மூன்று சக்கர வண்டிகள் அளிக்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

9.9. அரசு மருத்துவ மனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி மருத்துவ வசதி, போக்குவரத்துக் தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இத்திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

9.10. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம் அல்லது கூட்டுக் காப்பீட்டுத் திட்டம் செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்த ஒரு வாரத்திற்குள் இறப்பீட்டுத் தொகையையும், பணிக்காலப் பயன்களையும் வழங்கும்படிக் கழகங்களுக்குக் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு உள்ளன.

9.11. கழகங்கள் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குத் தேவையான புத்தகங்கள், குறிப்பேடுகள், எழுது பலகைகள் முதலியன வாங்க நிதியுதவி அளித்து வருகின்றன. தொழி லாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தேர்வில் மாவட்டத்தின் முதலாவதாகத் தேறியிருப்பார்களாயின் அவர்களுடைய உயர் கல்விக்காகும் செலவில் ஒரு பகுதியை அனைத்துக் கழகங்களும் ஏற்று வருகிறது. பத்து, பன்னிரண்டாவது வகுப்பு இறுதித் தேர்வில் ஒவ்வொரு கழகத்திலுள்ள ஊழியர் குழந்தைகளில் முதல் மூவருக்கு ரூ. 500 முதல் ரூ. 1,500 வரை ரொக்கப் பரிசு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. எழுபது சதவீதமதிப்பெண்களுக்கு

[1985 ஜூன் 6

மேல் வாங்கிய குழந்தைகளுக்கு ஆறுதல் பரிசுகளும் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

முன் பணங்கள்:

9.12. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன் பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன் பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்கப்படத்தக்கதாகும். பெண் தொழிலாளியின் திருமணத் திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு வழங்கப் படும் முன் பணம் ரூ. 1,000-லிருந்து 1,500 ஆகவும் தொழி லாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன் பணம் 500 லிருந்து ரூ.1,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டு உ ளது. பண்டிகை முன் பணம் ரூ. 400 லிருந்து ரூ. 500 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன் பணத்தை வசூலிப்பதற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6 லிருந்து 8 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.13. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் பாண்டியன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம் ஆகியவை தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பண்டங்கள் வழங்குவதற்காக பணியாளர் கூட்டுறவு பண்டக சாலைகளுக்கு குறைந்த வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றி யமையாப் பொருட்களை வழங்குவதற்காக கூட்டுறவுச் சங்கங் களை அமைக்க ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஊழியர்களுக்குவீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தைத் தொடங்கியிருக்கின்றன. ஹட்கோ நிறுவனத்திடமிருந்தோ அல்லது தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகத்திட மிருந்தோ அவர்கள் கடன் வாங்குவதற்கு உதவி செய்து, வீடுகளையும் அவர்கள் சார்பில் கட்டி முடிப்பதற்கு கழகங்கள் உதவி செய்கின்றன. நில அபிவிருத்திக்கான செலவிலும், மற்ற பொதுவான வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவிலும் ஒரு பங்கை கழகங்கள் ஏற்றுக் கொள்கின்றன. இத்திட்டம் வரும் ஆண்டில் இன்னும் தீவிரமாக செயல்படுத்தப்படும்.

9.14. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும் ஓட்டுநருக்கு குளுமைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகள் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர்களே கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க தொழிலாளி ஒருவருக்கு ரூ. 45 என்ற வீதத்தில் தையற் கூலியுடன் துணிகளை இக்கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு ஆண்டும் 3 பருத்தி சீருடைகளுக்குப் பதிலாக, முதல் வருடம் ஒரு

1985 ஜூன் 6]

டெரிக்காட்டன் சீருடையும் ஒரு பருத்தி சீருடையும், இரண்டாம் ஆண்டு 2 பருத்தி சீருடைகளும் அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. ஐந்து ஆண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக் கண்ணாடி தேவைப்படின், அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்கள் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக்கழகம் அவர்களுக்குக் கைக் கடிகாரங்களைப் பரிசளிக்கிறது. நீலகிரி மலைப் பகுதிகளில் பணி புரியும் தொழிலாளர்களுக்கு கம்பளிக்குட்டையும் (MUFFLER) கம்பளிச் சட்டையும் ஆண்டு தோறும் வழங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

ஊதியக் கொடை.

9.15. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் அவற்றைச் சார்ந்த பொறியியல் கழகங்கள் ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த அனைத்துப் பணியாளர் களுக்கும் சென்ற 1983-84 ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக் கொடை 8.33 சதவிகிதமும், கருணை படியாக தலா ரூ. 425-ம் அளிக்கப்பட்டது. சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் பொறியியல் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு ரூ. 400-ம் வழங்கப்பட்டன. பல்லவன் போக்குவரத்து கழகம், பொறியியற் கழகம், பட்டுக் கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர் களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு தலா ரூ.325-ம் அளிக்கப்பட்டது. அத்துடன் 1984-ஆம் ஆண்டிற்கான அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொறியியல் கழகங் களைச் சேர்ந்த பணியாளர்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 350 "சாதனை ஊக்கத் தொகையாக" வழங்கப்பட்டது.

10. பொது—

10.1. புதிய, நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்குவதற்காக, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும்—

1. மாவட்ட ஆட்சியர் (தலைவர்).
2. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.
3. போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநர்.
4. கோட்டப் பொறியாளர் (நெடுஞ் சாலை கிராமப்புறப் பணிகள்).
5. மாவட்ட ஆட்சியரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊரக வளர்ச்சி).

6. தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமை யாளர்கள் ஆகியவர்களைக் கொண்ட குழு அமைக்கப் பட்டுள்ளது.

11. பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரை பணிக்குழு.

11.1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு பிரிவாக இயங்கி வந்த இப்பரிந்துரைக் குழு, அதிகமான செயல் திறனுடன் இயங்க வேண்டும் என்ற குறிக்கோளுடன் அரசு இதைத் தனி நிறுவனமாக 'பல்லவன் போக்குவரத்துப் பரிந்துரை பணிக்குழு' என்ற பெயருடன் ரூ. 5 இலட்சம் மூலதனத்துடன் இயங்க ஏப்ரல் 1984-ல் ஏற்பாடு செய்தது. இந்நிறுவனம் போக்குவரத்துப் பிரிவு, தொழில் நுட்பப் பிரிவு மற்றும் செயல் முறைப் பிரிவு என்ற மூன்று பிரிவுகள்மூலம் அநேக பரிந்துரைப் பணிகளைச் செய்து வருகிறது.

11.2. அரசுத்துறைகளிலும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங் களிலும், மற்ற பொதுத்துறை நிறுவனங்களிலும் இந்நிறுவனம் பரிந்துரைப் பணிகளை ஏற்றுக் கொண்டு செயல் படுத்தி வருகின் றது. கடந்த இரண்டாண்டுகளாக மத்திய கிழக்கு நாடுகளில் ஆராய்ந்ததின் மூலம் டான்சானியா நாட்டிற்கு தொழில் நுட்ப பரிந்துரைகள் அளிக்கும் பணி இந்நிறுவனத்திற்குக் கிடைக்கும் வாய்ப்பிருக்கிறது.

12. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

12.1. தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தைச் சார்ந்த தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்குத் தேவையான நிலக்கரியை கடல் மார்க்கமாக கொண்டு செல்வதோடு இக்கழகம் பணிகளை விரிவு படுத்துவதற்காக வேறு சில கடல் போக்குவரத்து சம்பந்த மான நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது. அண்மையில் கன்னியாகுமரியில் பயணிகள் படப் போக்குவரத்து இக்கழகத் திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்தை மேம்படுத்த சிறிய துறைமுகங்களில் தூர்வாரி ஆழப்படுத்தும் கருவி விரைவில் வாங்குவதற்குள்ளது.

12.2. சென்னை வடபகுதியில் பக்கிங்ஹாம் கால்வாயில் பயணிப் போக்குவரத்தை மறுபடி துவக்குவதற்காக, வரும் 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி அறிக்கையில் ரூ. 20 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

12.3. தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு நிலக்கரி கொண்டு செல்வதற்கு ஏற்றவாறு ஜப்பானில் உள்ள கப்பல் கட்டும் தளத்தில் ஒரு தனிச்சிறப்பான வடிவமைக்கப் பெற்ற கப்பல்கட்டுவதற்கு ஏற்பாடாயிருக்கிறது. மேலும் இரண்டு கப்பல் களை வாங்குவதற்கான திட்டம் மத்திய அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

V2l1,31 N85
N85.6.4

13. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத்துறை :

13.1. 1955-ஆம் ஆண்டு வருவாய் வாரியத்தின் ஒரு பிரிவாக செயல்பட ஆரம்பித்த மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை படிப்படியாக பலகட்டங்களைத் தாண்டி 1977 ஆம் ஆண்டிலிருந்து இயக்குநரை தலைமையாகக் கொண்ட தனித் துறையாக செயல்பட்டு வருகின்றது. 1-4-1981-லிருந்து பணித் துறையாக இயங்கி வருகின்றது. சற்றேறக் குறைய 7,000 தமிழ்நாடு அரசுத்துறை வாகனங்களுக்கு ஏற்படும் பழுதுப் பணிகளை செப்பனிட்டு பராமரிக்க 11 மோட்டார் வாகனப் பணிமனைகளும், ஒரு பணி நிலையமும் இத்துறையின் கீழ் செயல் பட்டு வருகின்றன.

13.2. ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் 1982-ல் தர்மபுரியில் ஒரு பணிமனை திறக்கப்பட்டது. வேலூரிலும், இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திலும் இரு பெரிய பணிமனைகளும் ஈரோடு, உதகமண்டலம், புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம் முதலிய இடங்களில் சிறிய பணிமனைகளும் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன.

13.3. அரசு வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் விநியோகம் செய்யும் பொருட்டு, சென்னையில் இரண்டும், தஞ்சாவூர், சேலம், மதுரை, கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொன்றாக ஆறு எரிபொருள் நிலையங்கள் உள்ளன. ஆறாவது திட்டக் காலத்தில் கோயம்புத்தூர், திருச்சி, தர்மபுரி, கடலூர், நாகர் கோயில் ஆகிய ஐந்து இடங்களில் எரி பொருள் நிலையங்கள் அமைக்கத்திட்டமிடப்பட்டது. இந்த ஐந்து இடங்களிலும் எரி பொருள் நிலையங்கள் அமைக்கப்பட்டுவிட்டன.

13.4. அரசு வாகனங்களை தவறாகப் பயன்படுத்துவதை கண்டுபிடிக்கவும், எரிபொருள் பயன்படுத்துவதில் ஏற்படும் முறைகேடுகளைக் கண்டுபிடிக்கவும், டயர்கள் பேட்டரிகள் பராமரிப்பதில் உள்ள முறைகேடுகளை கண்டு பிடிக்கவும், உத்தரவின்றி தனியார் பணிமனைகளில் ரிப்பேர் செய்வதை கண்டுபிடிக்கவும், துறை வாகனங்களின் கணக்கு ஏடுகளையும் பதிவேடுகளையும் தணிக்கைக் குழுக்களைக் கொண்டு தணிக் கைச் செய்யும் முறை செயலாக்கப்பட்டு வருகின்றது. முறை கேடுகளை அவ்வப்போது அரசு வாகனங்களை உபயோகிப் போர்களுக்கும் துறைத்தலைவர்களுக்கும் தெரியப்படுத்தப்படு கின்றது.

136398
சென்னை-600 005.

LIST OF AGENTS FOR THE SALE OF
TAMIL NADU GOVERNMENT PUBLICATIONS.

IN MADRAS CITY.

1 Account Test Institute, Egmore, Madras-8.
2 The City Book Company, Madras-4.
3 Higginbothams (Private) Limited, Madras-2.
4 P. Varadachary and Company, Madras-1.
5 C. Subbiah Chetty and Company, Madras-5.
6 The Universal Book House, Moore Market, Madras-3.
7 C. Sitharaman and Company, Madras-14.
8 Mohan Pathippagam and Book Depot, Madras-5.
9 C. Venkatesan Chetty and Company, No. 8-C, Pycrofts Road, Ma...
10 The South India Saiva Siddhanta Works Publishing Society (...) Limited, Madras-1.
11 The Sangam Publishers, No. 11, Sunkurama Chetty Street, Madras-1.
12 New Century Book House (Private) Limited, Madras-2
13 Kalaivani Book Centre, No. 1, Ponniamman Koil Street, Egmore, Madras-8.

IN MOFUSSIL OF TAMIL NADU.

1 A. Venkatasubban & Company, Vellore (North Arcot District)
2 Bharathamatha Book Depot, Thanjavur (Tanjore District).
3 P. V. Nathan Company, Kumbakonam (Tanjore District).
4 Appar Book Stall, Thanjavur.
5 P. N. Swaminathan and Company, Bazaar Street, Pudukkottai.
6 Palaniappa Bros., Tiruchirappalli-2.
7 S. R. Subramania Pillai, Tirunelveli Junction.
8 B. Aruldoss, Villupuram (South Arcot District).
9 Vasantham Stores, Booksellers, 9/31, Cross Cut Road, Coimbatore-12
10 Mercury Book Company, 20, Karuppa Gounder Street, Coimbatore-1
11 S. M. Jegannatham Book House, 35, Nandhi Koil Street, Tiruchirappa...
12 Ganesh Stores, South Car Street, Sivakasi.
13 Mary Martin, Booksellers, Kottagiri (The Nilgiris).
14 A. K. Chandriah Chettiar & Sons, Salem-1.
15 Parameswari Book Shop, No. 45D, Old Market Street, Salem.
16 Meenakshi Pathipagam, Pudukkottai.
17 K. V. Narayana Iyer & Sons, Dindigul, Madurai District.
18 Jayakumari Stores, Nagercoil (Kanyakumari District).
19 Baby Stores, Booksellers, Villupuram (South Arcot District).
20 Dinamani Stores, No. 3/1, Old Post Office Road, Coimbatore-10.
21 Kumaran Book Depot, Booksellers, Erode-1.
22 Vela Book Company, No. A, Annaji Rao Street, Erode-1.
23 Radhamani Stores, 6-A, Raja Street, Coimbatore-1.
24 Ajantha Book Centre, Salem-1.
25 Sri Vidya, 63, Tennure High Road, Tiruchirappalli-2.
26 Sri Ramavilas Book Shop, 90, Amman Sannathi, Madras-1.

IN OTHER STATES.

1 Jain Book Agency, New Delhi.
2 Inter National Book House, Trivandrum.
3 The Book Syndicate, Hyderabad-1.
4 Labour Law Publications, Hyderabad.
5 Puthaghalayam, Pondicherry.
6 Prabu Book Service, Gurgaon, Haryana.
7 K. P. Bagchi & Company, 286, R.B. Gandhi Street, Calcutta-11.

© Published under Rules 234 and 237 of the Tamil Nadu Legislative Assembly Rules and printed by the Director of Stationery and Printing, Madras.