2938

T.N.L.A. Debates

Official Report

VOL 25, NO 1

2nd May 1986

D 1
V211,31 N86
N86.25.1
136483

வெளியீடு 6 12-1986] [Issued 6-12-1986

2438

9/10/87

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPORT

வெள்ளிக்கிழமை, மே 2, 1986 - தொகுதி 25 எண் 1

Friday, 2nd May 1986 - Volume 25 No. 1

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை - 600 009
Legislative Assembly Secretariat, Fort St. George,
Madras - 600009

விலை ரூ. 3-00] [Price Rs. 3-00

D
V211,31 N86
N86.25.1

தமிழ்நாடு ஆவணக்காப்பக நூலகம்
136483
சென்னை-600 008.

உள்ளடக்கம்.

2—5—1986

	பக்கங்கள்.
தமிழ்நாடு அரசின் ஆளுநரும் அமைச்சரவையும்	i—iii
Personnel of the Government of Tamilnadu	v—vi
தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் முக்கிய அலுவலர்கள்	vii—viii
தொகுதிகள் உள்ளிட்ட தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினர்களின் (தமிழ் அகர வரிசைப் படி தயாரிக்கப்பட்ட) பெயர்ப் பட்டியல்	ix—xv
1. வினாக்கள்—விடைகள் :	
உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்	1—35
2. கவன ஈர்ப்புகள் :	
(அ) இலங்கைக்கும் தனுஷ்கோடிக்கும் இடையிலுள்ள மணல் திட்டில் கடத்தல் காரர்கள் சிலர் சுட்டுக் கொல்லப் பெற்றுள்ளது	35—38
(ஆ) தஞ்சாவூர் மாவட்டம் அகரமணக்கால் தேசிய ஆரம்பப் பள்ளி சத்துணவு மையத்தில் உணவு உண்ட மாணவர்கள் பாதிக்கப் பெற்றுள்ளது.	38—41
3. வரவு-செலவுத் திட்டம் 1986-87 வாக்கெடுப்பு	
(அ) கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.	
(ஆ) கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.	

பக்கங்கள்.

3. வரவு-செலவுத் திட்டம் 1986-87 வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி).

(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. 42—168

மாண்புமிகு திரு சு. முத்துசாமி	47, 141—165
திரு ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்	47—54, 165
திரு சோ. மா. இராமச்சந்திரன்	54—59
திரு இரா. சா. முனிரத்தினம்	60—65
திரு எம். இராசரத்தினம்	65—69
திரு வி. பி. சிந்தன்	69—81
திரு சா. ஞானசுந்தரம்	82—86
திரு சு. சிவராஜ்	86—92
திரு எச். ஜி. ஆறுமுகம்	92—96
திரு கு. சுப்பராயன்	97—103
திரு ஏ. தங்கராசு	103—107
திரு குமரி அனந்தன்	107—117
திரு ஆ. சந்திரசேகரன்	117—122
திரு கே. முத்துவேல்	122—125
டாக்டர் த. முகம்மது சலீம்	126—128
திரு கா. சொர்ணலிங்கம்	128—134
திரு ஆர். ரெங்கசாமி	134—141

4. பேரவை முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள் 169—170

தமிழ்நாடு அரசின் ஆளுநரும் அமைச்சரவையும்.

தமிழ்நாடு ஆளுநர்.

திரு. சுந்தர்லால் குரானா

அமைச்சரவையின் உறுப்பினர்கள்

1. மாண்புமிகு டாக்டர் எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் (முதலமைச்சர்): இந்திய ஆட்சிப் பணியாளர் மற்றும் அனைத்திந்தியப் பணியாளர்கள், காவல், இலஞ்ச ஒழிப்பு, கால்நடை பராமரிப்பு, பால், பால் பெருக்குத் திட்டம், ஆவணப் பதிவுத்துறை மற்றும் முத்திரைச் சட்டம்.

2. மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் (நிதி அமைச்சர்): நிதி, வருவாய், பொது நிர்வாகம், சட்டமன்றம், தேர்தல்கள், புள்ளி விவரங்கள், இளைஞர் அணி, முன்னாள் இராணுவத்தினர் மற்றும் தொழிலாளர்.

3. மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் (மின் துறை அமைச்சர்): மின்சாரம், இரும்பு எஃகு கட்டுப்பாடு, அச்சு காகித கட்டுப்பாடு, எழுது பொருள் அச்சுத் துறை மற்றும் அரசு அச்சகம்.

4. மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் (செய்தி-அறநிலையத் துறை அமைச்சர்): செய்தி மற்றும் விளம்பரம், திரைப்படத் தொழில் நுட்பவியல், சுற்றுலா, சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகம், பொது, மாவட்ட வருவாய் அதிகாரிகள், திரைப்படச் சட்டம், அறநிலையத் துறை, வனங்கள், சின்கோனா, மது அருந்த அனுமதி வழங்கல், திட்டம், தொல்பொருள் இயல் மற்றும் பயண இசைவுச் சீட்டு.

5. மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் (தொழில் துறை அமைச்சர்): பெருந்தொழில்கள், சுரங்கம் மற்றும் கனிவளம், மின்னணுவியல், அறிவியல் மற்றும் தொழில் நுட்பவியல்.

6. மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் (உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர்): நகராட்சிகள், ஊராட்சிகள் மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், சமுதாய வளர்ச்சி, கிராமப்புறக் கடன் சம்பந்தப்பட்டவை.

7. மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் (கல்வி அமைச்சர்): கல்வி, ஆட்சிமொழி, தமிழ் வளர்ச்சி மற்றும் பண்பாடு.

8. மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து (வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்): வேளாண்மை, வேளாண்மை மறு நிதி, வேளாண்மைப் பொறியியல் பிரிவு, வேளாண் பொறியியல், வேளாண் பணி கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், குடிநீர் வழங்கு மற்றும் கழிவு நீரகற்று வாரியம்.

9. மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் (சட்ட அமைச்சர்): சட்டம், நீதி மன்றங்கள், மாவட்ட துணை ஆட்சியாளர் சம்பந்தப்பட்டவை, சிறைகள், எடைகள்-அளவைகள் பற்றி சட்டம் இயற்றுதல், கம்பெனிகள் பதிவு கடன் நிவாரணம் (கடன் வழங்கல், சீட்டு நிதி இவைகள் பற்றி சட்டம் இயற்றல் உள்பட) மற்றும் சர்க்கரைப்பாகு கழிவு.

10. மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே (மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர்): மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை,சுற்றுச் சூழல் மாசுக் கட்டுப்படுத்தல்.

11. மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி (போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்): போக்குவரத்து, அரசுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து, இயக்கூர்திகள் சட்டம், துறைமுகங்கள் மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள்.

12. மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு (உணவு அமைச்சர்): உணவு விலைவாசிக் கட்டுப்பாடு மற்றும் மக்கள் தொகைக் கணக்கு.

13. மாண்புமிகு திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன் (ஆயத்துறை மற்றும் கைத்தறி துறை அமைச்சர்): மதுவிலக்கு (மது அருந்த அனுமதி வழங்கல் நீங்கலாக) ஆயத்துறை, கைத்தறி மற்றும் நெசவாலைகள்.

14. மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன் (சத்துணவு அமைச்சர்): சமுதாய வளர்ச்சி, சத்துணவு.

15. மாண்புமிகு திரு. தா. வீராசாமி (வணிக வரித்துறை அமைச்சர்): வணிக வரிகள்.

16. மாண்புமிகு திரு. என். நல்லுசாமி (வீட்டு வசதித்துறை அமைச்சர்): வீட்டுவசதி மற்றும் குடிசைமாற்று வாரியம், நகர அமைப்பு மற்றும் இடவசதிக் கட்டுப்பாடு.

17. மாண்புமிகு திரு. ஆனூர் பு. கோ. ஜகதீசன் (ஊரகத் தொழில் அமைச்சர்): கிராம, குடிசை, சிறு தொழில்கள் உள்ளிட்ட ஊரக தொழில்கள்.

18. மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி (மறுவாழ்வு மற்றும் வேலை வாய்ப்புத் துறை அமைச்சர்): வேலை வாய்ப்பு மற்றும் பயிற்சி, வெளிநாடு வாழ் இந்தியர்கள், அகதிகள் மற்றும் வெளியேற்றப்பட்டவர்கள்.

19. மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம் (ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர்): ஆதி திராவிடர் நலம், மலைவாழ் பழங்குடியினர் மற்றும் பிணைத் தொழிலாளர்.

20. மாண்புமிகு திரு. எம். ஆர். கோவேந்தன் (பிற்பட்டோர் நலத்துறை அமைச்சர்): பிற்பட்டோர் நலம் மற்றும் மீன் வளம்.

21. மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன் (சமூக நலத் துறை அமைச்சர்): மகளிர்,குழந்தைகள் உள்ளிட்ட சமூக நலம், பிச்சைக்காரர்கள் விடுதி, அனாதை விடுதிகள், சீர்திருத்த நிர்வாகம்.

22. மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி (கதர்த் துறை அமைச்சர்): கதர், பூமிதானம் மற்றும் கிராமதானம்.

23. மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப் (பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்): பொதுப்பணித்துறை, சிறு பாசனம் உள்ளிட்ட பாசனத் திட்டங்கள் மற்றும் வக்ஃப்.

24. மாண்புமிகு திரு. கே.கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் (கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்): கூட்டுறவு.

PERSONNEL OF THE GOVERNMENT OF TAMIL NADU

GOVERNOR OF TAMIL NADU

2938

THIRU SUNDAR LAL KHURANA

MEMBERS OF THE COUNCIL OF MINISTERS :

1. THE HON. DR. M. G. RAMACHANDRAN (CHIEF MINISTER): Indian Administrative Service and other All India Services, Police, Prevention of Corruption, Animal Husbandry, Milk, Dairy Development, Registration and Stamp Act.

2. THE HON. DR. V. R. NEDUNCHEZHIAN (MINISTER FOR FINANCE): Finance, Revenue, General Administration, Legislature, Elections, Statistics, Youth Service Corps, Ex-Servicemen and Labour.

3. THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN (MINISTER FOR ELECTRICITY): Electricity, Iron and Steel Control, Newsprint Control, Stationery and Printing and Government Press.

4. THE HON. THIRU R. M. VEERAPPAN (MINISTER FOR INFORMATION AND RELIGIOUS ENDOWMENTS): Information and Publicity, Film Technology, Tourism, Tourism Development Corporation,. Public, District Revenue Officers, Cinematograph Act, Hindu Religious and Charitable Endowments, Forest, Cinchona and grant of Liquor permits, Planning, Archaeology and Passports.

5. THE HON. THIRU K. RAJARAM (MINISTER FOR INDUSTRIES): Large Scale Industries, Mines and Minerals, Electronics Science and Technology.

6. THE HON. THIRU P. U. SHANMUGAM (MINISTER FOR LOCAL ADMINISTRATION): Municipal Administration, Panchayats, Panchayat Unions, Community Development and Rural Indebtedness.

7. THE HON. THIRU C. ARANGANAYAGAM (MINISTER FOR EDUCATION): Education, Official Language, Tamil Development and Culture.

8. THE HON. DR. K. KALIMUTHU (MINISTER FOR AGRICULTURE): Agriculture, Agricultural Refinance, Agricultural Engineering Wing and Agro-Engineering, Agro-Service Co-operative Societies, Water Supply and Drainage Board.

9. THE HON. THIRU C. PONNAIYAN (MINISTER FOR LAW): Law, Courts, Prisons, Deputy Collectors, Legislation on Weights and Measures, Registration of Companies, Debt Relief including Legislation on Money Lending, Legislation on Chits and Molasses.

10. THE HON. DR. H. V. HANDE (MINISTER FOR HEALTH): Health and Environmental Pollution Control.

11. THE HON. THIRU S. MUTHUSAMY (MINISTER FOR TRANSPORT): Transport, Nationalised Transport, Motor Vehicles Act, Ports and Highways.

12. THE HON. THIRU S. THIRUNAVUKKARASU (MINISTER FOR FOOD): Food, Price Control and Census.

13. THE HON. THIRU V. V. SWAMINATHAN (MINISTER FOR EXCISE AND HANDLOOMS): Prohibition excluding grant of Liquor Permits, Excise, Handlooms and Textiles.

14. THE HON. THIRU R. SOUNDARARAJAN (MINISTER FOR NUTRITIOUS MEALS): Nutritious Meals.

15. THE HON. THIRU T. VEERASAMY (MINISTER FOR COMMERCIAL TAXES): Commercial Taxes.

16. THE HON. THIRU N. NALLUSAMY (MINISTER FOR HOUSING): Housing, Slum Clearance Board, Town Planning and Accommodation Control.

17. THE HON. THIRU ANOOR P. G. JAGADEESAN (MINISTER FOR RURAL INDUSTRIES): Rural Industries including Village Cottage and Small Industries.

18. THE HON. THIRU T. RAMASAMY (MINISTER FOR REHABILITATION AND EMPLOYMENT): Employment and Training, Indian Overseas, Refugees and Evacuees.

19. THE HON. THIRU A. ARUNACHALAM (MINISTER FOR ADI-DRAVIDAR WELFARE): Adi Dravidar Welfare, Hill Tribes and Bonded Labour.

20. THE HON. THIRU M. R. GOVENDAN (MINISTER FOR BACKWARD CLASSES): Backward Classes and Fisheries.

21. THE HON. Tmt. GOMATHI SRINIVASAN (MINISTER FOR SOCIAL WELFARE): Social Welfare including Women and Children Welfare, Beggars Home, Orphanages and Correctional Administration.

22. THE HON. TMT. VIJAYALAKSHMI PALANISAMY (MINISTER FOR KHADI): Khadi, Bhoodan and Gramdhan.

23. THE HON. THIRU Y. S. M. YUSUF (MINISTER FOR PUBLIC WORKS): Public Works Department, Irrigation including Minor Irrigation and Wakf.

24. THE HON. THIRU K.K.S.S.R. RAMACHANDRAN (MINISTER FOR CO-OPERATION): Co-operation.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் முக்கிய அலுவலர்கள்.

பேரவைத் தலைவர் :

மாண்புமிகு திரு. பி. எச். பாண்டியன்.

பேரவைத் துணைத் தலைவர் :

மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியம்.

மாற்றுத் தலைவர்கள் பட்டியல் :

திரு. மா. சின்னராசு.
திரு. செ. செம்மலை.
திரு. சைதை சா. துரைசாமி.
திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன்.
திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம்.

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலாளர் :

திரு. சி. கு. இராமசாமி, பி.ஏ., பி.எல்.

இணைச் செயலாளர் :

திரு. பி. எம். பத்மநாபன் நம்பியார், பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.

துணைச் செயலாளர்கள் :

திரு. வெ. சீதாராமன், பி.காம்., பி.ஜி.எல்.
திரு. செ. சு. ஜானகிராமன், பி.ஏ., பி.எல்.

குழு அலுவலர்கள் :

திரு. சா. சீனிவாசன், பி.எஸ்சி.
திரு. கு. ஆ. சீனிவாசன், பி.ஏ.

சார்புச் செயலாளர்கள் :

திரு. ப. பாலகிருஷ்ணன், பி.காம்.
திரு. பெ. ச. கனகசபாபதி, பி.ஏ., பி.எல்.
திரு. ஜே. ரெஜினால்ட் ஜான், பி.ஏ.
திரு. கே. தியாகராஜன், பி.ஏ., பி.எல்.
திரு. வ. சா. ஜான், பி.ஏ.
திரு. கா. செ. சுந்தரராஜன், பி.ஏ.,பி.ஜி.எல்.
திரு. டி. சாலமன் ஜெயபால், பி.எஸ்சி., பி.எல்.
திரு. மா. கு. ஜோசப், பி.ஏ.

எஸ்டேட் அலுவலர்கள்.

திரு. கேசவராம், பி.ஏ.

திரு. டி. ஜேகப் ஆர்தர், பி.ஏ., பி.எல்.

பேரவைத் தலைவரின் தனிச் செயலாளர் :

திரு. கோ. வெங்கட்டராமன்.

தலைமை நிருபர் :

திரு. வை. இராமச்சந்திரன், எம்.ஏ., எல்.எல்.

துணைச் செயலாளர் (பதிப்பாளர்) :

திரு. ஜி. எஸ். அனந்தநாராயணன், எம்.ஏ. (தமிழ்).

தொகுதிகள் உள்ளிட்ட தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினர் களின் (தமிழ் அகர வரிசைப்படி தயாரிக்கப்பட்ட) பெயர்ப் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும், உறுப்பினர் களின் பெயரும்.	தொகுதியின் பெயர்.
(1)	(2)
1 அண்ணாதாசன், திரு. எம்.	திருவரம்பூர்.
2 அப்துல் சமத், திரு. ஆ.கா.அ.	திருவல்லிக்கேணி.
3 அப்துல் மஜீத், திரு. எச்.	வாணியம்பாடி.
4 அரங்கநாயகம், திரு. செ.	தொண்டாமுத்தூர்.
5 அரிக்குமார், திரு. இரா.	பெரணமல்லூர்.
6 அருணாசலம், திரு. இரா.	நாமக்கல் (செ.வ.).
7 அருணாசலம், திரு. எ.	வரகூர் (செ.வ.).
8 அன்பழகன், திரு. க.	பார்க் டவுன்.
9 அன்பழகன், திரு. கே.	ஓமலூர்.
10 அன்பழகன், திரு. தி.	நாட்ராம்பள்ளி.
11 அன்பழகன், திரு. பொ.	இளையான்குடி.
12 ஆண்டி அம்பலம், திரு. மெ.	நத்தம்.
13 ஆதிமூலம் என்கிற தில்லை காந்தி, திரு.	ஆண்டிமடம்.
14 ஆபிரகாம், திரு. ம.	ஆலந்தூர்.
15 ஆறுமுகம், திரு. அ.	வந்தவாசி.
16 ஆறுமுகம், திரு. எச். ஜி.	பென்னாகரம்.
17 ஆறுமுகம், திரு. ஆர். எஸ்.	ஒட்டப்பிடாரம் (செ.வ.)
18 ஆறுமுகம், திரு. எ.எஸ்.ஏ.	விருதுநகர்.
19 ஆறுமுகம், திரு. செ.	மதுராந்தகம்.
20 ஆறுமுகம், திரு. மு.	சேலம்-2.
21 ஆனந்த கிருஷ்ணா, திரு. ஜி.	பூந்தமல்லி.
22 ஆனந்தன், திரு. மு.	உளுந்தூர்பேட்டை.
23 இரகுபதி, திரு. கோ.	காட்பாடி.
24 இரத்தினம், திரு. எப் வி.	பொள்ளாச்சி.
25 இரத்தினவேலு, திரு. சே.	முசிறி.
26 இராசமாணிக்கம், திரு. ஆர்.	அரூர் (செ.வ.).
27 இராசமாணிக்கம், திரு. எல்ல.	தாம்பரம்.
28 இராசரத்தினம், திரு. எப்.எம்.	கொளச்சல்.
29 இராசரத்தினம், திரு. எம்.	விழுப்புரம்.
30 இராசாங்கம், திரு. மு.	திருவிடைமருதூர்.
31 இராசாம்பாள், திருமதி த.	தலைவாசல் (செ.வ.)
32 இராசாராம், திரு. க.	பனமரத்துப்பட்டி
33 இராசாராமன், திரு. எஸ்.	பாபநாசம்.
34 இராசு, திரு. வி. கே.	அரக்கோணம் (செ.வ.)
35 இராசேந்திரன், திரு. எஸ்.என்.	தூத்துக்குடி.
36 இராமச்சந்திரன், டாக்டர் எம். ஜி.	ஆண்டிப்பட்டி.

தொடர் எண்ணும், உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
37 இராமச்சந்திரன், திரு. கே.எஸ்.எம்.	போடிநாயக்கனூர்.
38 இராமச்சந்திரன், திரு. கே.கே.எஸ்.எஸ்.ஆர்.	சாத்தூர்.
39 இராமச்சந்திரன், திரு. ச.	பண்ருட்டி.
40 இராமச்சந்திரன், திரு. சோ.மா.	அண்ணா நகர்.
41 இராமச்சந்திரன், திரு. ப. ந.	பட்டுக்கோட்டை.
42 இராமசாமி, திரு. எஸ். என்.	சாத்தான்குளம்.
43 இராமசாமி, திரு. த.	இராமநாதபுரம்.
44 இராமநாதன், திரு. மு.	கோயம்புத்தூர் மேற்கு.
45 இராமலிங்கம், டாக்டர் கே. பி.	ராசிபுரம்.
46 இளங்கோவன், திரு. ஈ.வே.கி.ச.	சத்தியமங்கலம்.
47 ஈஸ்வரன், திரு. ஆர்.	வாசுதேவநல்லூர் (செ.வ.).
48 உச்சி, திரு. கே.	கூடலூர்.
49 உத்திராபதி, திரு. பொ.	திருத்துறைப்பூண்டி. (செ.வ.).
50 எத்திராசன், திரு. கி.	அச்சரப்பாக்கம் (செ.வ.).
51 கணபதி, திரு. கே. ஆர்.	சிதம்பரம்.
52 கதிர்வேலு, திரு. மா.	ராணிப்பேட்டை.
53 கந்தசாமி, திரு. கா. வே.	கிணத்துக்கடவு.
54 கந்தசாமி, திரு. பி.	பொங்கலூர்.
55 கல்லன், திரு. கே.	உதகமண்டலம்.
56 கலிதீர்த்தான், திரு. சோ.	சங்கராபுரம்.
57 காளிமுத்து, டாக்டர் கா.	மதுரை கிழக்கு.
58 கிருஷ்ணசாமி, திரு. கே. ஏ.	ஆயிரம் விளக்கு.
59 கிருஷ்ணசாமி, திரு. வி. இரா.	அணைக்கட்டு.
60 கிருஷ்ணமூர்த்தி, திரு. கி.	கும்பகோணம்,
61 கிருஷ்ணராஜ், திரு. ஜி.	சேலம்-1.
62 குப்புசாமி, திரு. கே.	ஒட்டன்சத்திரம்.
63 குப்புசாமி, திரு. வே.	செய்யாறு.
64 குமர குருபர ராமநாதன், திரு. ச.	விளாத்திகுளம்.
65 குமரி அனந்தன், திரு.	ராதாபுரம்.
66 குமாரதாஸ், டாக்டர் தே.	கிள்ளியூர்.
67 கோமதி சீனிவாசன், திருமதி	வலங்கைமான் (செ.வ.).
68 கோவிந்தசாமி, திரு. ஆர்.	குடியாத்தம்.
69 கோவிந்தசாமி, திரு. ச.	எடப்பாடி.
70 கோவேந்தன், திரு. எம்.ஆர்.	பேராவூரணி.

தொடர் எண்ணும், உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
71 சங்கரலிங்கம், திரு. ச.	சங்கரநாயனார் கோவில் (செ.வ.).
72 சண்முகம், திரு. இரா.	திருத்தணி.
73 சண்முகம், திரு. என்.	சோளிங்கர்.
74 சண்முகம், திரு. ப. உ.	மேல் மலையனூர்.
75 சண்முகையா பாண்டியன், திரு. எம்.	ஆலங்குளம்.
76 சந்திரசேகரன், திரு. ஆ.	சோழவந்தான்.
77 சந்திரசேகர், திரு. மு.	முகையூர்.
78 சம்சுல் ஆலம், திரு. வி. எஸ். டி.	பாளையங்கோட்டை.
79 சமரசம், டாக்டர் கே.	காவேரிப்பட்டினம்.
80 சரோஜா, திருமதி இரா.	உப்பிலியாபுரம் (ஆ.வா.)
81 சாமிக்கண்ணு, திரு. தா.	செங்கம் (செ.வ.).
82 சித்தன், திரு. என்.எஸ்.வி.	திருமங்கலம்.
83 சிந்தன், திரு. வி. பி.	வில்லிவாக்கம்.
84 சிவக்குமார், திரு. ஆர்.	சமயநல்லூர் (செ.வ.).
85 சிவக்குமார், திரு. எம்.	கூனூர் (செ.வ.).
86 சிவஞானம், திரு. ந.	திருவோணம்.
87 சிவப்பிரகாசம், திரு. சீ.	சேந்தமங்கலம் (ஆ.வா.).
88 சிவராமன், திரு. எஸ்.	சின்னசேலம்.
89 சிவராஜ், திரு. சு.	ரிஷிவந்தியம்.
90 சின்னக்குழந்தை, திரு. மு.	ஆரணி.
91 சின்னச்சாமி, திரு. ரா.	தர்மபுரி.
92 சின்னசாமி, திரு. வே. கு.	பவானிசாகர்.
93 சின்னராசு, திரு. க. இரா.	கிருஷ்ணகிரி.
94 சின்னராசு, திரு. மா.	மேட்டுப்பாளையம்.
95 சுந்தரதாஸ், திரு. மா.	விளவன்கோடு.
96 சுப்பராயன், திரு. கு.	திருப்பூர்.
97 சுப்பிரமணிய ஆதித்தன், திரு. எஸ். ஆர்.	திருச்செந்தூர்.
98 சுப்பிரமணியன், திரு. உ.	சிவகங்கை.
99 சுப்பிரமணியன், திரு. வீ.	கண்டமங்கலம் (செ.வ.).
100 சுப்புராயர், திரு. சி.	கம்பம்.
101 சுவாமிநாதன், திரு. வி. வி.	புவனகிரி.
102 செங்காளியப்பன், திரு. ஆர்.	சிங்காநல்லூர்.
103 செங்கோட்டையன், திரு. கு. அ.	கோபிச்செட்டிப் பாளையம்.
104 செங்கோட்டையன், திரு. பெ.	கபிலர்மலை.
105 செம்மலை, திரு. செ.	தாரமங்கலம்.
106 செல்லமுத்து, திரு. எம்.	திருவாரூர் (செ.வ.).

	தொடர் எண்ணும், உறுப்பினர்களின் பெயரும்.	தொகுதியின் பெயர்.
	(1)	(2)
107	செல்லப்பா, திரு. வி. கோ.	கடலூர்.
108	செல்வராசன், திரு. அ.	துறைமுகம்.
109	சேகர், திரு. கே.பி.கே.	பொன்னேரி (செ.வ.).
110	சைதை துரைசாமி, திரு. சா.	சைதாப்பேட்டை.
111	சொர்ணலிங்கம், திரு. கா.	திருவாடனை.
112	சோலைராசு, திரு. க.	மருங்காபுரி.
113	சௌந்திரராஜன், திரு. ஆர்.	ஸ்ரீரங்கம்.
114	சௌரிராஜன், டாக்டர் கே.	தியாகராயநகர்.
115	ஞானசுந்தரம், திரு. சா.	மன்னார்குடி.
116	டேனியல்ராஜ், திரு. எஸ்.	ஸ்ரீவைகுண்டம்.
117	தங்கமணி, திரு. மு.	மாயூரம்.
118	தங்கமணி, திரு. கே. எம்.	திண்டிவனம்.
119	தங்கராசு, திரு. ஏ.	குறிஞ்சிப்பாடி.
120	தங்கராசு, திரு. செ.	மங்களூர் (செ.வ.)
121	தங்கவேல்ராஜ் , திரு. பி.எம்.	கிருஷ்ணராயபுரம் (செ.வ.).
122	தங்கவேலு, திரு. வி.	வால்பாறை (செ.வ.)
123	தமிழ்மணி, திரு.	திருப்போரூர் (செ.வ.)
124	தமிழரசன், திரு. கு.	பேரணாம்பட்டு (செ.வ.).
125	தனபால், திரு. ப.	சங்கரி (செ.வ.).
126	தாமரைக்கனி, திரு. இரா.	ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர்.
127	தியாகராசன், திரு. ஆர்.	விருத்தாசலம்.
128	திருஞானம், திரு. பி. ஆர்.	ஏற்காடு (ஆ.வா.).
129	திருநாவுக்கரசு, திரு. எஸ்.	அறந்தாங்கி.
130	திருமலைச்சாமிக் கவுண்டர், திரு. சு.	உடுமலைப் பேட்டை.
131	தீர்த்தகிரி கவுண்டர், திரு. டி.	மொரப்பூர்.
132	தீர்த்தராமன், திரு. ப.	பாலக்கோடு.
133	துரை அன்பரசன், திரு.	நெல்லிக்குப்பம்.
134	துரை கிருஷ்ணமூர்த்தி, திரு.	தஞ்சாவூர்.
135	துரை கோவிந்தராசன், திரு.	திருவையாறு.
136	துரைராசு, திரு. எஸ். பி.	காரைக்குடி.
137	துரை ராமசாமி, திரு.	வெள்ளக்கோவில்.
138	தெய்வநாயகம், திரு. எ.	மதுரை சென்ட்ரல்.
139	தேவராஜ், திரு. வி. எம்.	வேலூர்.
140	நடராசன், திரு. ஆ.	பேரூர்.
141	நரசிம்ம பல்லவன், திரு. க.	உத்திரமேரூர்.
142	நரசிம்மன், திரு. பூ. மு.	பள்ளிப்பட்டு.
143	நல்லமுத்து, டாக்டர் க.	பெரம்பலூர் (செ.வ.).
144	நல்லுசாமி, திரு. என்.	திருச்சிராப்பள்ளி-2.
145	நாச்சிமுத்து, திரு. கே. பி.	மேட்டூர்.

	தொடர் எண்ணும், உறுப்பினர்களின் பெயரும்.	தொகுதியின் பெயர்.
	(1)	(2)
146		திருநெல்வேலி.
147	நாராயணன், திரு. பு. கோ.	பவானி.
148	நெடுஞ்செழியன், டாக்டர் இரா.	ஆத்தூர்.
149	பட்டாபிராமன், திரு. செ.	திருவள்ளூர்.
150	பரமசிவம், திரு. பா. ந.	பல்லடம்.
151	பரிதி இளம்வழுதி, திரு.	பெரம்பூர்.
152	பழனி, திரு. த.	ஆற்காடு.
153	பழனிச்சாமி, திரு. கா. செ.	காங்கேயம்.
154	பழனிமுத்து, திரு. சி.	ஆத்தூர்.
155	பாண்டியன், திரு. பி. எச்.	சேரன்மாதேவி.
156	பாண்டுரங்கன், திரு. மு.	கலசபாக்கம்.
157	பாப்பா சுப்பிரமணியன், திரு.	குத்தாலம்.
158	பாரதி, திரு. ஜி.கே.ஜெ.	திருவொற்றியூர்.
159	பாரமலை, திரு. க.	மானாமதுரை (செ.வ.).
160	பாலகிருஷ்ணன், திரு. ச.	மொடக்குறிச்சி.
161	பாலகிருஷ்ணன், திரு. வி.	சிவகாசி.
162	பாலச்சந்திரன், திரு. வை.	பத்மநாபபுரம்.
163	பாலசுப்பிரமணியன், திரு. க.	சீர்காழி (செ.வ.).
164	பாலசுப்பிரமணியன், திரு. எஸ்.	அம்பாசமுத்திரம்.
165	பாலசுப்பிரமணியன், திரு. வேடசந்தூர் வி. பி.	வேடசந்தூர்.
166	பாலன், திரு. சு.	எழும்பூர்.
167	பாலாஜி, திரு. கே.	காஞ்சீபுரம்.
168	பாலுச்சாமி, திரு. ஏ.	பரமக்குடி (செ.வ)
169	பாலுசாமி, திரு. அ.	நிலக்கோட்டை (செ.வ.).
170		அருப்புக்கோட்டை.
171	பிரணவநாதன், திரு. அ.	கடலாடி.
172	பிரேம்குமார், திரு. ஆ.	திண்டுக்கல்.
173	புருசோத்தமன், திரு. எஸ்.	அரியலூர்.
174	புஷ்பராசு, திரு. த.	திருமயம்.
175	பெரியசாமி, திரு. அ.	தாராபுரம் (செ.வ.).
176	பெரியசாமி, திரு. ரா.	தொட்டியம்.
177	பெருமாள், திரு. தெ.	கடையநல்லூர்.
178	பெருமாள் பிள்ளை, திரு. கோ.	கன்னியாகுமரி.
179	பொன் முத்துராமலிங்கம், திரு.	மதுரை (மேற்கு).
180	பொன்னம்மாள், திருமதி ஏ. எஸ்.	பழனி (செ.வ.).
181	பொன்னுசாமி, டாக்டர் அ.	பெருந்துறை.
182	பொன்னுரங்கம், திரு. ப.	ராயபுரம்.
183	பொன்னையன், திரு. சி.	திருச்செங்கோடு.

தொடர் எண்ணும், உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
184 மணவாளன், திரு. எஸ். பி.	திருப்பத்தூர்.
185 மணிமாறன், திரு. மா.	நன்னிலம் (செ.வ.).
186 மலர்மன்னன், திரு. அ.	திருச்சிராப்பள்ளி-1.
187 மனோகரன், திரு. கி.	புரசைவாக்கம்.
188 மனோகரன், திரு. தி. நா. கோ. அ.	திருநாவலூர்.
189 மாசிலாமணி, டாக்டர் ந.	ஜெயங்கொண்டான்.
190 மாதவன், திரு. செ.	திருப்பத்தூர்.
191 மாதையன், திரு. யு. பி.	அந்தியூர் (செ.வ.).
192 மாரிமுத்து, திரு. த.	குளத்தூர் (செ.வ.).
193 மாரிமுத்து, திரு. மு.	திருப்பரங்குன்றம்.
194 மீனாட்சிசுந்தரம், திரு. மா.	வேதாரண்யம்.
195 முகம்மது கனி, திரு. ஜே.	புதுக்கோட்டை.
196 முகம்மது சலீம், டாக்டர் த.	பெரியகுளம்.
197 முசிறிபுத்தன், திரு. பி.	குளித்தலை.
198 முத்துசாமி, திரு. சு.	ஈரோடு.
199 முத்துராமலிங்கம், திரு. பி.கே.எம்.	உசிலம்பட்டி.
200 முத்துவேல், திரு. கே.	முதுகுளத்தூர்.
201 முத்தையா, திரு. இரா.	சேடப்பட்டி.
202 முருகானந்தம், திரு. டி. என்.	செஞ்சி.
203 முனிரத்தினம், திரு. இரா. சா.	கும்மிடிப்பூண்டி.
204 யசோதா, திருமதி டி.	ஸ்ரீபெரும்புதூர் (செ.வ.).
205 ரகுமான்கான், திரு. அ.	சேப்பாக்கம்.
206 ரமணி, திரு. கு.	கோயம்புத்தூர் கிழக்கு.
207 ரவீந்திரன், திரு. ஏ. எஸ்.	திருவண்ணாமலை.
208 ராமஜெயம், திரு. ம. நா.	வானூர் (செ.வ.).
209 ராமன், திரு. கி.	ராஜபாளையம் (செ.வ.).
210 ராஜாபாபு, திரு. ஜெ.	போளூர்.
211 ரெங்கசாமி, திரு. ஆர்.	கோவில்பட்டி.
212 ரெத்தினராஜ், திரு. எஸ்.	நாகர்கோவில்.
213 லட்சுமி, திருமதி, பி.	அவினாசி (செ.வ.).
214 வடிவேல், திரு. கு.	கரூர்.
215 வளர்மதி, திருமதி பா.	மயிலாப்பூர்.
216 விஜயபாலன், திரு. என்.	பூம்புகார்.
217 விஜயலட்சுமி பழனிச்சாமி, திருமதி.	வீரபாண்டி.
218 வீராணம்பலம், திரு. க. வெ.	மேலூர்.
219 வீரய்யன், திரு. கோ.	நாகப்பட்டினம்.
220 வீராசாமி, திரு. தா.	ஒரத்தநாடு.
221 வெங்கடரெட்டி, திரு. டி.	ஓசூர்.

தொடர் எண்ணும், உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
222 வெங்கடாசலம், திரு. அ.	ஆலங்குடி.
223 வெங்கடாசலம், திரு. கி.	வால்குடி.
224 வெங்கடாசலம், திரு. டி. எம்.	பரகூர்.
225 வேங்கடரமணன், திரு. டி. ஆர்.	தென்காசி.
226 வேணுகோபால், திரு. எஸ்.	டாக்டர் ராதாகிருஷ்ண நகர்.
227 வேணுகோபால், திரு. கே. வி.	தல்லி.
228 வேலு, திரு. கூடலூர் இ. வி.	தண்டராம்பட்டு.
229 ஜகதீசன், திரு. ஆனூர் பு. கோ.	செங்கல்பட்டு.
230 ஜான் வின்சென்ட், திரு. மு.	நாங்குநேரி.
231 ஜெகதீசன், திரு. சு.	அரவக் குறிச்சி.
232 ஜெயச்சந்திரன், திரு. சா.	காட்டுமன்னார்கோவில் (செ.வ.).
233 ஜெயராமன், திரு. வே. இரா.	தேனி.
234 ஹேமச்சந்திரன், திரு. ஜே.	திருவட்டாறு.
235 பிரான்சிஸ், திரு. ஜி. கே.	நியமன உறுப்பினர்.

பேரவை நடவடிக்கைகளில் பங்கு கொள்ள உரிமை பெற்றவர்கள்

1 மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்—அமைச்சர்.

2 மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே—அமைச்சர்.

3 மாண்புமிகு திரு. யா.சை.மு. யூசுப்—அமைச்சர்.

4 திரு. ஆர். கிருஷ்ணமூர்த்தி—தலைமை வழக்கறிஞர்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை.

1986, மே 2, வெள்ளிக்கிழமை.

சித்திரை 19, அக்ஷய, திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2017.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் மாலை 4.00 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. பி. எச். பாண்டியன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :

"கடலோடா கால்வல் நெடுந்தேர் கடலோடும்
நாவாயும் ஓடா நிலத்து."

வலிய சக்கரங்களையுடைய பெரிய தேர்கள் கடலில் ஓட முடியாது; கடலில் ஓடுகின்ற கப்பல்களும் நிலத்தில் ஓட முடியாது.

1. வினாக்கள்—விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

நெல்லிக்குப்பத்தை துணை வட்டமாக்கல்.

626—(*வினா எண். 5221)—**திரு. துரை அன்பரசன் :** மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

பண்ருட்டி வட்டத்திலுள்ள நெல்லிக்குப்பத்தை துணை வட்டமாக (Sub-taluk) ஆக்கும் உத்தேசம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : இல்லை.

தென் மாவட்டங்களில் வருவாய் நீதிமன்றங்கள்.

627—(*வினா எண். 7771)—**திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன் :** மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாக நெல்லை, மதுரை பிரிக்கப்படாத இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களுக்காக தனியாக் வருவாய் நீதிமன்றம் செயல்படாததால் பல வழக்குகள் தேங்கிக் கிடப்பதை அரசு அறியுமா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதை மாற்ற அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: (அ) மற்றும் (ஆ) கூடுதலாக நீதிமன்றங்கள் தோற்றுவிப்பது பற்றிய செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே இந்த ரெவன்யூ கோர்ட்ஸ் என்று சொல்லக்கூடிய வருவாய் நீதிமன்றங்கள் நெல்லை மாவட்டத்திலும், தென் மாவட்டங்களிலும் இயங்காமல் இருக்கின்றன. கூடுதல் நீதிமன்றங்கள் என்றால் ஏற்கனவே உள்ளவை இயங்கி அதனால் ஏற்பட்ட தேக்கங்களைச் சமாளிப்பதற்காக என் கேள்வி, இந்த நீதிமன்றங்கள் ஏற்கனவே செயல்படவில்லையே, அவற்றைச் செயல்படச் செய்ய அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது? அவை எவ்வளவு ஆண்டுகளாகச் செயல்படவில்லை? இதனால் எவ்வளவு வழக்குகள் தேங்கி இருக்கின்றன என்பதை தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தென் ஆற்காடு, வட. ஆற்காடு, செங்கற்பட்டு உள்பட தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தில் கடலூரிலும், திருச்சி, புதுக்கோட்டை, மதுரை ஆகிய மாவட்டங்களுக்கு திருச்சிராப்பள்ளியிலும், திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி ஆகிய மாவட்டங்களுக்கு திருநெல்வேலியிலும், இராமநாதபுரம், காமராசர், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம், கோவை, உதகை, பெரியார், சேலம், தர்மபுரி ஆகிய மாவட்டங்களுக்கு கோவையிலும் இப்படிப்பட்ட வருவாய் நீதிமன்றங்கள் 1—3—1985-ல் தோற்றுவிக்கப்பட்டன. அவற்றை இயக்கி வைக்க வேண்டும் என்பதுதான். அதில், கூடியவரையில் அதை இயக்கி வைப்பதற்கான முழு முயற்சிகளும் மேற்கொள்ளப்படும்.

திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பலவிதக் காரணங்களினால் இந்த ரெவன்யூ கோர்ட்ஸ் சரிவர இயங்காமல் வழக்குகள் தேங்கி

நிற்கின்ற காரணத்தினால் இந்த ரெவன்யூ கோர்ட்ஸ் என்பதை யெல்லாம் கூட இன்றையதினம் அது ஈக்வல் காடர் என்று சொல்லப்படுகிற அளவில் சமநிலை பெற்றிருக்கிற காரணத்தினால் கூடுதல் நீதிமன்றங்களின் முறைகளில் பொறுப்பேற்று தெளிவாகத் தெரிந்திருக்கிற காரணத்தினால் ஸப்பார்டினேட் ஜட்ஜ் கோர்ட்டுகளுக்கு இந்த ரெவன்யூ கோர்ட்ஸின் அதிகாரங்களை வழங்க அரசாங்கம் முன்வருமா? அவ்வாறு செய்வதனால் இப்போது நீங்கள் சொன்னதுபோல் காமராஜ் மாவட்டத்திலிருந்து ஒரு நபர் கோவை சென்று வழக்காட வேண்டிய அவசியம் தவிர்க்கப்படும். அதனால் ஏற்படும் பல செலவுகளும் குறையும். எனவே அந்தந்த பகுதிகளில் இருக்கக்கூடிய சபார்டினேட் ஜட்ஜ் மூலம் அந்த வழக்குகளை தீர்வு செய்து பரிகாரம் காண இந்த அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோட்டாட்சித் தலைவர்கள் இந்த வருவாய் நீதிமன்றங்களைப் பார்த்துக் கொண்டு பிற பணிகளையும் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டிய சூழ்நிலை இருப்பதன் காரணமாக இந்த வழக்குகளை எல்லாம் சரிவர அவர்களால் கவனிக்க இயலவில்லை. அதனால் நிலுவைகளும் தேக்கங்களும் ஏற்பட்டு வருகின்றன. வருவாய் நீதிமன்றங்கள் அமைத்தும் அதன் முழுப் பொறுப்பையும் இந்தக் கோட்டாட்சித் தலைவர்களிடத்திலே முழுவதும் ஒப்படைப்பதன் மூலமாக இந்த வழக்குகள் விரைவில் தீர்க்கப்படும் என்ற நோக்கத்தின் அடிப்படையில் இந்த நான்கு இடங்களிலும் வருவாய் நீதிமன்றங்கள் உருவாக்கப்பட்டன. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலரும் இங்கே எடுத்துத் தெரிவித்ததற்கு இணங்க வழக்குகள் ஏராளமாக தேங்கி இருப்பதன் காரணமாக அவற்றைத் தீர்க்க வேண்டும் என்பதற்காக மேலும் ஒரு ஏழு இடங்களில் மயிலாடுதுறை, கும்பகோணம், தஞ்சாவூர், திருவாரூர், மதுரை, லால்குடி, கோவில்பட்டி ஆகிய ஏழு இடங்களில் வருவாய் நீதிமன்றங்கள் அமைப்பதற்கான செயற்குறிப்பு உருவாக்கப் பட்டு இருக்கிறது. விரைவில் மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்களின் ஆணை பெற்றதற்குப் பிறகு அந்த இடங்களில்

வருவாய் நீதிமன்றங்கள் அமைக்கப்படும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறுவது போன்று ஏற்கனவே கோட்டாட்சியினர் இதைப் பற்றிய முழு விவரங்களையும் தெரிந்து வைத்திருக்கின்ற காரணத்தால், அவர்களிடத்திலே இந்த வருவாய் நீதிமன்றங்கள் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களின் இந்தக் கருத்து தனியாக பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிக்க பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவை முன்னவர் அவர்கள் பதில் சொல்லுகின்ற நேரத்திலே கழிந்த ஆண்டு மார்ச்சு மாதத்திலே தோற்றுவிக்கப்பட்டு, அவைகள் இயக்கி வைக்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். காலதாமதத்திற்கான காரணம் என்ன? அப்படி இயக்கி வைக்கப்படாத காரணத்தால், இதுவரை எத்தனை வழக்குகள் தேங்கிக் கிடக்கின்றன என்பதை அறிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுபற்றிய விவரக் குறிப்புகள் இல்லை. திருநெல்வேலியிலே இயங்கவில்லை என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற இடங்களில் இயங்குவதாக தெரிய வருகிறது. ஆனால், ஏராளமான வழக்குகள் தேங்கிக் கிடக்கின்றன என்ற நிலைமை இருப்பதன் காரணமாக, இப்போது நான் இதிலே தலையிட்டு தஞ்சை மாவட்டத்திலே நான்கு இடங்களிலே வைக்க வேண்டுமென்று மயிலாடுதுறை, கும்பகோணம், தஞ்சை, திருவாரூர் ஆகிய இடங்களிலும், மதுரையிலே ஒன்றும், லால்குடி, கோவில்பட்டி ஆகிய இடங்களிலும் உடனடியாக வைக்க வேண்டுமென்ற தன்மையில், இதுகுறித்து முதல் அமைச்சர் அவர்களிடம் ஆணை பெற வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி பெற்று மிக விரைவிலே இந்த நீதிமன்றங்கள் அமைக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மதுக்கரை அசோசியேட்ட் சிமெண்ட் கம்பெனி தொழிலாளர்கள்.

628—(*வினா எண். 3086)—**திரு. கு. ரமணி :** மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவை மாவட்டம் மதுக்கரையில் உள்ள அசோசியேட்ட் சிமெண்ட் கம்பெனியில் கில்லன் பிரிவில் ஐந்து கில்லன்கள் உள்ளதை மாற்றி ஒரே நவீன கில்லன் மட்டும் அமைக்கப் போவதால் பல தொழிலாளர்கள் வேலை இழக்கும் ஆபத்து வர உள்ளது அரசின் கவனத்திற்கு வந்ததா?

(ஆ) ஆம் எனில், இந்த நவீன இயந்திரம் புகுத்தப் படுவதால் தொழிலாளர்கள் வேலை இழக்காமல் தடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: (அ) இல்லை.

(ஆ) இக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

மதுரை ஜெய்ஹிந்துபுரம் அங்காடி.

629—(*வினா எண். 5709)—**திரு. மு. மாரிமுத்து :** மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மதுரை "ஜெய்ஹிந்துபுரம்" காய்கறி மார்க்கெட்டுக்கு, மதுரை மாநகராட்சி மூலம் தனியாக இடம் ஒதுக்கிக் கட்டிடம் கட்டித் தரும் திட்டம் அரசின் கவனத்தில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், திட்ட மதிப்பீடு எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : (அ) இல்லை.

(ஆ) இவ் வினாவிற்கு இடமில்லை.

திரு. மு. மாரிமுத்து : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த "ஜெய்ஹிந்துபுரம்" மார்க்கெட்டிற்கு உட்பட்ட 'எம்.கே. புரம், ஜீவா நகர், டி.வி.எஸ். நகர்' போன்ற சுமார் 10,000 குடும்பங்கள் அடங்கிய பகுதிகளுக்குப் பயன் பெறுகின்ற மார்க்கெட்டாக விளங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. இந்த

மார்க்கெட் தற்போது "ஜெய்ஹிந்துபுரம்" மெயின் வீதியில் இருக்கிறது. தற்போது சாலை ஓரங்களில் காய்கறிகளைப் பரப்பி வைத்து விற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த நிலையை மாற்றி, அங்குள்ள மக்கள் பயன் பெறுகின்ற வகையில் ஒரு நவீன கட்டிடத்தை மாநகராட்சி மூலம் கட்டித் தந்து, அந்தப் பகுதியில் இருக்கக்கூடிய மக்கள் பயன் பெறுகின்ற வகையில் நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது இல்லை என்று சொன்னேன். இதைப் பற்றி அரசு பரிசீலிக்கும்.

பட்டுக்கோட்டை நகராட்சி சேமிப்புக் கிடங்கு.

630—(*வினா எண். 7699)—**திரு. ப. ந. இராமச்சந்திரன்:** மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பட்டுக்கோட்டையில் நகராட்சி சேமிப்பு கிடங்கு கட்டும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விபரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: (அ) ஆம்.

(ஆ) பட்டுக்கோட்டை நகர், காசாங்குளம் தென் கரையில் ச. எண். 26-ல் சுமார் 78 சென்ட் நிலத்தில் சேமிப்பு கிடங்கு கட்டும் பணி மத்திய அரசின் ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழக அரசின் நகர் ஊரமைப்பு வாரியத்தினால் பரிந்துரை செய்யப்பட்டு மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. திட்டத்திற்கான நிதி உதவி கிடைக்கப் பெற்றவுடன் பணி துவக்கப்படும்.

திரு. ப. ந. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பட்டுக்கோட்டையில் நகராட்சி சேமிப்பு கிடங்கு கட்டுவதற்கு ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். நன்றி. இதற்காக

அரசுக்கும், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அப்படி கட்ட இருக்கின்ற அந்த சேமிப்புக் கிடங்கின் திட்ட மதிப்பீடு எவ்வளவு? அது எவ்வளவு காலத்திற்குள் கட்டப்படும் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்திற்கு ரூ. 80 இலட்சம் தேவை என்று கோரப்பட்டிருக்கிறது. மத்திய அரசின் அங்கீகாரத்திற்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ப. ந. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே; பொதுவாக நகராட்சிகளில் நகராட்சி அலுவலகங்களுக்கான கட்டிடங்கள் வாடகைக் கட்டிடங்களிலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. பட்டுக்கோட்டை நகராட்சி அலுவலகமும் அப்படித்தான் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. அடுத்து, திருமணக் கூடங்கள் கட்டுவதற்கு, நகராட்சி அலுவலகங்கள் கட்டுவதற்கு அரசின் உதவியோ, கடன் வசதியோ செய்து தரப்படுவதில்லை என்று அதிகாரிகள் கூறுகிறார்கள். இப்படி சேமிப்பு கிடங்கு என்ற வகையில் நாம் செய்ய வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது என்று அதிகாரிகள் சிரமப்படுகிறார்கள். இந்த நிலையைப் போக்குவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இன்றையதினம் ஆயிரம், இரண்டாயிரம் ரூபாய் கொடுத்து வாடகை கட்டிடங்களில் அலுவலகங்கள் இயங்கி வருகின்றன. இந்த நிலையை மாற்றி நிரந்தரமாக பயனளிக்கும் வகையில் நகராட்சி கட்டடங்களையும், திருமணக் கூடங்களையும் ஏழை எளிய மக்கள் பயன் பெறுகிற அளவிற்கு கட்டுவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(மாலை 4-10)

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: தலைவர் அவர்களே, நகராட்சி அலுவலகங்களைக் கட்டுவதற்கு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் கடன் தர இயலாது. திருமணக் கூடங்களைக் கட்டுவதற்கு வேண்டுமானால் முயற்சிக்கலாம்.

[1986 மே 2

திரு. எல்ல. இராசமாணிக்கம்: தலைவர் அவர்களே, நகராட்சியின் வருவாயைப் பெருக்குவதற்காக கடைகளையும், கூடங்களையும் கட்டி வருகிறோம். ஆனால் நகராட்சிக்குச் சொந்தமான இடங்கள் மார்க்கெட் பகுதியில் பல இடங்களில் காலியாக இருக்கின்றன. அந்த இடங்களில் கடைகள் கட்டுவதைப் பொறுத்தவரையில் நம்மிடம் பணம் இல்லையென்ற காரணத்தினால் ஓரளவிற்குத்தான் கட்டுகிறோம். பெருத்த அளவிற்கு கடைகள் கட்டி நகராட்சியின் வருவாயைப் பெருக்க வாய்ப்பில்லாமல் இருக்கிறது. இந்த நிலையில், நகராட்சிக்குச் சொந்தமான இடங்களை ஏலம் விட்டு அதன் மூலமாக வருகிற பணத்தை வைத்து கடைகள் கட்டி நகராட்சியின் வருவாயைப் பெருக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா? இதுபோன்று கண்டோன்மெண்ட் பகுதியில் 10 கடைகளுக்கு உரிய இடத்தை ஏலம் விட்டு அதிலே வந்த பணத்தை வைத்து இன்றைய தினம் பெருத்த அளவில் 10 கடைகள் கட்டி, மாதம் ஒன்றுக்கு அந்த 10 கடைகள் மூலமாக 5 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேலாக கன்டோன்மெண்டிற்கு வருவாய் வருவதை அரசு ஆராய்ந்து, அதுபோன்ற நடவடிக்கையை தமிழகம் முழுவதிற்கும் எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: தலைவர் அவர்களே, நகராட்சிக்குச் சொந்தமான இடத்தை விற்று அந்தப் பணத்தைக் கொண்டு இன்னொரு இடத்தில் கட்டடம் கட்டலாம் என்று சொல்கிறார்கள். இடத்தை விற்று கட்டடம் கட்டுவதும் ஒன்றுதான், கடனாக வாங்கி கட்டடம் கட்டி கடனை அடைப்பதும் ஒன்று தான். எனவே இப்போது எந்த இடத்தையும் விற்பதாக அரசுக்கு உத்தேசம் இல்லை.

சென்னை மாநகராட்சியில் கட்டப்படும் புதிய கடைகள்.

631—(*வினா எண். 8969)—திரு. சைதை சா. துரைசாமி: மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னை மாநகரில் மாநகராட்சி சார்பில் எந்தெந்த இடங்களில், எத்தனை கடைகள் கட்டப்படுகின்றன?

1986 மே 2]

(ஆ) இக்கடைகளை, நடைபாதை கடை அகற்றப்பட்டவர்களுக்கு முன்னுரிமை வழங்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: (அ) சென்னை மாநகராட்சி சார்பில், கோட்டம் 114-ல் உள்ள ஆற்காடு சாலையில் கீழ்ப் பகுதியில் தற்போதுள்ள கடைகளின் மேல், முதல் மாடியில் 21 கடைகளும், கோட்ட எண். 8-ல் உள்ள திருவொற்றியூர் நெடுஞ்சாலையில் 9 கடைகளும் தற்போது கட்டப்படுகின்றன.

(ஆ) நடைபாதைக் கடை அகற்றப்பட்டவர்களிடமிருந்து மனுக்கள் பெறப்பட்டால் பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. சைதை சா. துரைசாமி: தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கடைகள் எந்த அடிப்படையில் வழங்கப்பட இருக்கின்றன? ஏலம் விடுகிற முறையா அல்லது நியாயமான வாடகை நிர்ணயித்து விடுகிற முறையா? சென்னை மாநகராட்சியில் பல இடங்களில் நெருக்கடியான சாலைகளில் கடைகள் வைத்திருந்தவர்கள் அப்புறப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஏற்கனவே மாநகராட்சிக்கு கடைகள் கோரி விண்ணப்பித்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே அந்த அடிப்படையில் நியாயமான தொகை நிர்ணயம் செய்து கடைகள் வழங்கப்படுமா? அதேபோல வாகன போக்குவரத்து இல்லாத சாலைகளில் காலியாக இருக்கிற இடங்களில் இந்த நடைபாதை கடைகளை அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: தலைவர் அவர்களே, எந்த அடிப்படையில் விடுவது என்று அரசு முடிவெடுக்கவில்லை. இருந்தாலும் கூட ஏற்கனவே அப்புறப்படுத்தப்பட்டவர்கள் மனு செய்தால் அதுபற்றி பரிசீலிக்கலாம் என்று தான் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அரசே விலை நிர்ணயித்து, வாடகை நிர்ணயித்து கொடுப்பதென்றால் போட்டி அதிகமாகி, குறிப்பிட்டவர்களுக்கு கொடுத்து விட்டார்கள் என்று புகார் தான் வரும். மாநகராட்சிக்கு வருவாய் வர வழியில்லாமல் போய் விடும்.

திரு. சைதை சா. துரைசாமி: தலைவர் அவர்களே, மாநகராட்சின் வருவாயைப் பெருக்குவதற்கு ஏற்கனவே தியேட்டர்களை சென்னையில் ஐந்து இடங்களில் கட்டப்படுமென்று அறிவித்தார்கள். அந்த அறிவிப்பு என்னவானது? மாநகராட்சி வருவாயைப் பெருக்க அந்தத் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா? இப்பொது அகற்றப்பட்ட நடைபாதை வியாபாரிகளுக்கு மாற்று இடமாக, சாலை போக்குவரத்து இல்லாமல், மக்கள் மட்டும் நடக்கிற பகுதியாக இருக்கிற பகுதிகளில் கடைகளை ஒதுக்குவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கையெடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: தலைவர் அவர்களே, மாநகராட்சியில் திரையரங்கங்கள் கட்டுவதைப்பற்றிய விவரங்கள் தற்போது என்னிடத்தில் இல்லை. இப்போது இருக்கிற இடங்களில் கட்டடங்கள் கட்டுவதைப் பற்றி கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நான் இந்த அவைக்கு தகவலுக்காக மீண்டும் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். ஏற்கனவே சிலர் மாநகராட்சிக்குச் சொந்தமான இடங்களில் கடைகளைப் பிடித்துக் கொண்டு, வசூலை தாங்களே செய்து கொண்டு, மாநகராட்சியில் கட்டாமல் இருக்கிறார்கள்.

அதை வசூலிப்பதற்கு நாம் போனால், நீதிமன்றத்திற்குச் சென்று, தடை வாங்கி வைத்துக்கொண்டு 10 ஆண்டுக்காலமாக ஒரு இடத்தில் இப்படி நடைபெற்றுக் கொண்டு இருப்பது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரியும். இதுபோன்று தனியார்கள் பெயரில் இப்படி கொள்ளை அடிப்பதை தடுக்க மாநகராட்சி முழு முயற்சியிலே ஈடுபட்டு இருக்கிறது. இதை முதலிலே செய்து முடித்த பிறகு, மற்ற வேலைகளில் ஈடுபடலாம்.

திரு. ஜி. கே. ஜெ. பாரதி: மாண்புமிகு பேரவையின் தலநாயகர் அவர்களே, மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நன்மான் நடைமுறை நுட்பமாக அறிந்தவர். அவர்கள் மாநகராட்சியிலே கடைகளை கட்டி வைத்து முறையாக

கேட்பவர்களுக்கு தரப்படும் என்று சொன்னார்கள். முறையாக கேட்பவர்களுக்குத் தரப்படும் என்றால், வேலையில்லாத பட்டதாரி இளைஞர்களுக்குத் தரப்படுமா? ஊனமுற்ற இளைஞர்களுக்கு தரப்படுமா? என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் பதில் சொல்லியது ஏற்கனவே நடைபாதைக் கடைகளில் இருந்து அகற்றப்பட்டவர்கள் மனு கொடுத்தால், அதை அரசு பரிசீலிக்கும் என்று சொன்னேனே தவிர, பட்டதாரி இளைஞர்களுக்கும், ஊனமுற்றவர்களுக்கும் கடைகளைக் கொடுப்பதாக அரசிடம் இப்போது உத்தேசம் இல்லை.

திரு. சு. பாலன்: மாண்புமிகு அவைத் தலைவர் அவர்களே, மூர் மார்க்கெட் மூடப்பட்டு பக்கத்தில் உள்ள அல்லிக் குளத்தில் கடைகள் கட்டப்படும் என்று அறிவிக்கப்பட்டது. அதற்கு ஏதேனும் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, கடைகள் கட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு உள்ளதா? அது எப்போது முடியும் தருவாயில் உள்ளது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த விவரம் நீதிமன்றத்தில் இருக்கிற காரணத்தாலே இப்போது நான் எதையும் சொல்வதற்கு இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண்கள் 632 முதல் 635 வரை மாண்புமிகு வேளாண்மைத்துறை அமைச்சரின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க ஒத்திவைக்கப் பெறுகின்றன.

பகுதிநேர குற்றவியல் வழக்கறிஞர்களின் ஊதியம்

636—(* வினா எண். 4581)—மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்): மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மாநிலத்தில் பகுதிநேர அரசு வழக்கறிஞர்களாகப் பணியுரியும் குற்றவியல் வழக்கறிஞர்களுக்கு ஊதியம் எந்த அடிப்படையில் வழங்கப்படுகிறது?

(ஆ) அதை உயர்த்தும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

[1986 மே 2

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: (அ) மாநிலத்தில் குற்றவியல் அரசு வழக்கு நடத்துநர்கள்/கூடுதல் அரசு வழக்கு நடத்துநர்களாக பணிபுரிவோருக்கு அவர்கள் நாளொன்றுக்கு நடத்தும் வழக்குகளின் அடிப்படையில் ஊதியம் வழங்கப்படுகிறது. அவர்களது ஒரு நாளைய உச்சளவு கட்டணம் மாவட்டங்களில் ரூ. 120-ம், சென்னை மாநகரில் ரூ. 150-ம் ஆகும். சென்னை மாநகரில் அவதூறு வழக்குகளுக்கு ரூ. 120 ஆக இருந்த கட்டணம் ரூ. 175 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. மேலும், குற்றவியல் பல்வகை மனுக்கள், குற்றவியல் மேல்முறையீடு, மறு விசாரணை மனுக்கள் ஆகியவை குறித்த ஒவ்வொரு வழக்குகளுக்கும் தனியாக ரூ. 30 கட்டணம் வழங்கப்படுகிறது.

(ஆ) எதுவுமில்லை.

மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்): மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கூடுதல் குற்றவியல் வழக்கறிஞர்களுக்கான ஊதிய விகிதங்களை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இந்த ஊதியம் எப்போது நிர்ணயிக்கப்பட்டது. ஊதியம் குறைவாக இருக்கிற காரணத்தாலே பல சிறந்த வழக்கறிஞர்கள் இந்த கூடுதல் குற்றவியல் வழக்கறிஞர்கள் பதவிக்கு வருவதற்கு தயங்குவதோடு, வழக்குகளும் பைசல் ஆகாமல் காலதாமதம் ஆவதற்கும், அரசுத் தரப்பிலே நடத்தப்படுகிற வழக்குகள் அரசுக்குச் சாதகமாக வெற்றி பெறுகிற வாய்ப்பும் இழந்து கொண்டு வருகிறது. எனவே அவர்களுக்கு ஊதியத்தை உயர்த்த மறு பரிசீலனை செய்து கூட்டுவதற்கு ஆவன செய்யப்படுமா? என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 20—3—1985 இந்த மாற்றம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. ஊதியம் உயர்த்தப்பட்ட போதிலும் இந்த ஊதியம் கூட சிறந்த வழக்கறிஞர்கள் இந்தப் பணிக்கு வருவதற்கு ஊக்குவிப்பதாக இல்லை என்பதை அரசு உணர்கிறது. இதை மீண்டும் மாற்றி ஊதியத்தினுடைய அளவை சற்று அதிகப்படுத்தி, திறமைமிக்க வழக்கறிஞர்களை இந்தத் துறைக்கு வரச் செய்ய நடவடிக்கைகளை எடுக்க அரசு உத்தேசித்து உள்ளது.

1986 மே 2]

திரு. மா. சின்னராசு: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு குற்றவியல் வழக்கறிஞர்களுக்கான கட்டணத்தைப் பொறுத்த வரையில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலமாக பரிந்துரை செய்யப்பட்டு, அரசு வழங்க வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. பல ஆண்டுக்காலம் ஆகியும், அவர்களுக்கு வரவேண்டிய கட்டணம் வராமல் 5 ஆண்டுக்காலம், 6 ஆண்டுக்காலம் என்று நிலுவையில் இருக்கிற நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே இதைத் தவிர்ப்பதற்காக, நேரடியாக, உடனுக்குடன் அவர்களுக்கு கட்டணங்களை 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறையாவது வழங்குவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறுவதில் உண்மை இருக்கிறது. இதை அண்மையில் அரசு கண்டறிந்து 'Technicalities and formalities standing in the way' என்னென்ன என்பதை எல்லாம் ஆய்ந்து அதைக் களைந்து உடனடியாக அவர்களுக்கு ஊதியம் சென்று சேர நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

திரு. மு. பாண்டுரங்கன்: பெருமைக்குரிய அவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னையில் இருக்கும் கூடுதல் குற்றவியல் வழக்கறிஞர்களுக்கும், மாவட்டங்களில் பணி புரியும் கூடுதல் குற்றவியல் வழக்கறிஞர்களுக்கும், ஒரே ஊதியத்தை அளிக்க அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஊதிய மாறுபாடு தற்போது இருக்கிறது. அதை மாற்றுகிற செயற்குறிப்பு தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

(மாலை 4-20)

மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்): பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஊதியங்கள் பெறுவதுகூட மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அலுவலகத்தில், போலீஸ் துறையினுடைய அதிகாரிகளின் மூலமாக 'சர்ட்டிபிகேட்' பெற்று வாங்கக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. இந்தச் சூழ்நிலையில் மாநிலம் முழுவதும் அரசு வழக்கறிஞர்களை

[1986 மே 2

ஒரு துறையின் கீழே கொண்டு வருகிற வகையில் Directorate of Prosecutions ஏற்படுத்துகிற முயற்சியில் அரசு ஈடுபட்டிருக்கிறது. அப்படி வருகிறபோது கூடுதல் குற்றவியல் வழக்கறிஞர்களையும் அந்த Director of Prosecutions கன்ட்ரோலிலே கொண்டு வருவார்களா அல்லது இப்போது இருப்பதைப் போலவே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடைய ஆளுகையிலேயே இருப்பார்களா என்ற விவரங்களை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, Directorate of Prosecutions பொறுத்தவரைக்கும் கிரிமினல் வழக்குகளுக்கு மட்டும்தான் பொருந்தும் என்ற நிலை இருக்கிறது. ஆனால் 'டென்யூர் போஸ்ட்' என்று சொல்லக்கூடிய தற்காலிகப் பதவியிலே 2 ஆண்டு, 3 ஆண்டு காலத்திற்குப் பணியாற்றுகின்ற வழக்கறிஞர் களைப் பொறுத்தவரைக்கும்

They should be monitored by the District Collector

என்ற முறையில்தான் தற்போது இருந்துவருகிறது. அந்த முறையே சிறந்த பலனை அளிக்கும் என்று அரசு நம்புகிறது.

ஆயுள் தண்டனை சிறைவாசிகள்.

637—(* வினா எண். 5570)--திரு. மு. இராமநாதன்: மாண்புமிகு சட்டத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:—

(அ) ஆயுள் தண்டனை பெற்று 14 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக தண்டனை அனுபவித்து வரும் கைதிகள் எத்தனை பேர்?

(ஆ) இத்தகைய ஆயுள் கைதிகளின் மனுக்களை பரிசீலனை செய்ய அரசு மேற்கொண்டுள்ள நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: (அ) 14 ஆண்டு காலங்கள் முழுமையாக தண்டனை அனுபவித்த ஆயுள் தண்டனை சிறைவாசிகளின் எண்ணிக்கை 30 மற்றும் தண்டனை குறைப்புடன் 14 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக சிறைவாசம் அனுபவிக்கும் ஆயுள் சிறைவாசிகள் எண்ணிக்கை 453 ஆகும்.

1986 மே 2]

(ஆ) 14 ஆண்டுகள் முடிந்த ஆயுள் சிறைவாசிகளோ மற்ற ஆயுள் தண்டனை சிறைவாசிகளோ அளிக்கும் மனுக்களோ அல்லது அவர்கள் சார்பில் அவர்களுடைய உறவினர்களோ அல்லது நண்பர்களோ அளிக்கும் மனுக்களோ அல்லது சிறையிலுள்ள புகார் பெட்டியிலிருந்து வரப்படும் மனுக்களோ அரசிற்கு நேரடியாக கிடைக்கப் பெறின், சிறைத் துறை இயக்குநரை ஆலோசித்து பின் பரிசீலனை செய்து அரசு ஆணை பிறப்பிக்கின்றது. மேலும் சிறைத் துறை இயக்குநரால் பெறப்படும் இத்தகைய மனுக்கள் அவரால் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு தக்க குறிப்புரையுடன் அரசின் ஆணைக்கு அனுப்பப்படுகிறது, அரசும் ஆய்வு செய்து தக்க ஆணை பிறப்பிக்கின்றது.

திரு. வி. பி. சிந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 14 ஆண்டுகள் முடிந்ததற்குப் பிறகும் விடுதலை செய்யப்படாதவர்கள் சிறையிலே இருக்கிறார்கள். ஆனால் பிரிட்டிஷ் ஆட்சிக் காலத்தில் 14 ஆண்டுகள் முடிந்த உடனே அவர்கள் விடுதலை செய்யப்படுகிற ஒரு பழக்கம் இருந்தது. இப்போது . . . . .(குறுக்கீடு)

Mr. SPEAKER : 433-A was upheld by the Supreme Court. மினிமம் 14 வருடங்கள் ஜெயிலில் இருக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள், சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே.

திரு. வி. பி. சிந்தன் : அதற்குமேலே உள்ளவர்களைத்தானே நாங்கள் குறிப்பிடுகிறோம். 14 ஆண்டுகள் சிறையிலே இருந்தவர்களை விடுதலை செய்ய வேண்டும். ஆனால் துரதிருஷ்டவசமாக போலீஸ் அதிகாரிகள் அரசியல் காரணங்களுக்காக, யாரேனும் விடுதலை செய்யப்படக்கூடாது என்று சொன்னால் அவர்களை விடுதலை செய்யாமலேயே வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் இதுபற்றி என்ன சொல்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய இயக்கத்தைச் சேர்ந்த மதிப்பிற்குரிய உமாநாத் அவர்களுடைய பரிந்துரையை அரசு ஆய்ந்து நக்சலைட் பிரிவினர்களை—7 பேர்களை இதுகாறும் விடுதலை செய்திருக்கிற அரசுதான் இந்த அரசு என்பதை நான் இந்த அவைக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள

[1986 மே 2

விரும்புகிறேன். இந்தக் குறிப்பைப் பொறுத்தவரைக்கும் 14 ஆண்டு காலம் முழுமையாக without taking into account the remission period அவர்கள் அனுபவிக்க வேண்டுமென்று உச்ச நீதி மன்றம் தீர்ப்பினை வழங்கி இருக்கிறது. ஆனாலும்கூட 18—2—1972-க்கு பின்னாலே சிறைக்குச் சென்றவர்கள் 14 ஆண்டு காலம், not taking into account the remission they are entitled to அந்த அடிப்படையில் அவர்கள் இருந்துதான் ஆகவேண்டும். இதற்கு முன்னாலே சிறையிலே இருக்கின்றவர்களை அரசு விடுதலை செய்துகொண்டு வருகிறது. 'அட்வைசரி போர்ட'லே அவர்கள் ஆய்ந்து அந்த ஆய்வு அரசுக்கு வந்தவுடன் அந்த அடிப்படையில் கிட்டத்தட்ட 1,600 பேர்கள் இதுகாறும் விடுதலை செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. வே. இரா. ஜெயராமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 14 ஆண்டுக் காலம் ஆயுள் தண்டனை பெற்றிருக்கின்ற கைதிகள் நன்னடத்தை காரணமாக, 10 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக சிறையில் இருந்தால், தண்டனைக் காலத்தைக் குறைத்து அவர்களை விடுதலை செய்கின்ற புதிய செய்திக்குறிப்பு ஏதாவது அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 10 ½ ஆண்டுகாலம் அவர்கள் சிறையிலே இருந்து விட்டால், பிறகு அவர்கள் விடுதலைக்கு உரியவர்களாகக் கருதப்பட வேண்டுமென்று 'அட்வைசரி போர்டு' அரசுக்கு தாக்கீது அனுப்பி இருக்கிறது. 'அட்வைசரி போர்டு' ஆய்வினை நடத்தி அரசுக்கு தாக்கீது அனுப்புகிறது. அரசு தக்க ஆணையை அதன் அடிப்படையில் வெளியிடுகிறது.

திரு. கு. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆயுள் தண்டனை 10 ஆண்டுகாலம் என்ற முறையில், உரிய சட்ட திருத்தத்தைக் கொண்டுவர மத்திய அரசை மாநில அரசு வற்புறுத்துமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1986 மே 2]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆயுள் தண்டனை என்பதனை 20 ஆண்டுகள் வரையில் அல்லது ஆயுள் காலம் முழுவதுமே அவர்கள் சிறையில் இருக்க வேண்டுமென்றுதான் பொருள் என்று உச்சநீதி மன்றம் தீர்ப்பினை வழங்கிவிட்டது. அதனால், மாநில அரசுகள் ஆங்காங்கே 20 ஆண்டு காலம என்ற உச்ச அளவை வைத்து அந்த 20 ஆண்டு காலம் என்ற கணக்கை வைத்திருந்த போதிலும் 14 ஆண்டு காலத்திற்கு பரிசீலனை செய்து அவர்களை விடுதலை செய்ய வேண்டும். 18—12—1978-க்கு முன்னாலே சிறைக்குச் சென்றவர்களாக இருப்பார்களேயானால் 10½ ஆண்டு காலம் ஆனவுடனேயே அவர்களை விடுதலைக்குப் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று அரசு நடைமுறையைக் கடைபிடித்து வருகிறது.

திரு. மா. சுந்தரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 14 ஆண்டுக் காலம் இங்கே சிறையில் இருந்த கைதிகளும் மீண்டும் அட்வைசரி போர்டு ரெக்கமண்டு செய்தால் தான் விடப்படும் என்று சொல்லுகிறார்களே அது அரசுக்குத் தெரியுமா? அத்தகைய 14 ஆண்டு காலம் சிறையில் இருந்த பின்னாலும் அட்வைசரி போர்டு தேவையில்லை என்று சொல்லுகின்ற ஒரு செய்திக்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. சி பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அத்தகைய செய்திக்குறிப்பு ஒன்றும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை. காரணம் அந்த அந்த கொலைகளை பொறுத்தவரையில் அதற்கான காரணத்தையும் கருத்தில் கொண்டு (if it is a murder for gain) என்ற முறையில் சம்பாதிக்க வேண்டும் என்று, கொள்ளை அடிக்க வேண்டும் என்று அதையே ஒரு தொழிலாக கொள்ள வேண்டும் என்று அதையே ஒரு தொழிலாக வைத்துக்கொண்டு அந்த முறையில் பலர் ஈடுபடுகிறார்கள். அத்தகையவர்கள் 14 ஆண்டு காலம் ஆனபின்னாலும் கூட விடப்படுவது இல்லை. அதேபோல் பல்வேறு காரணங்களின் அடிப்படையில் அவர்கள் ஆராய்ந்து விடுதலை செய்ய வேண்டும் என்று இருக்கிற காரணத்தால் அந்த அட்வைசரி போர்டு என்ற முறை தொடர்ந்து இருக்கத்தான் வேண்டும்.

திரு. டி. என். முருகானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆயுள் தண்டனை என்று சொன்னால் அதிலே முழு தண்டனையையும் அனுபவிக்க வேண்டும் என்பது தான் பொது கருத்து. ஆனால் 14 ஆண்டுக் காலம் என்பதை எந்த விதத்தில் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்? அதோடு 14 ஆண்டு காலம் என்பது 168 மாதங்கள் முழுமையாக அவர்கள் சிறையில் தண்டனை அனுபவிக்க வேண்டுமா என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 18—12—1978-க்கு பிறகு Criminal Procedure Code மாற்றம் செய்த பிறகு actual imprisonment for a period of fourteen years என்று இருக்கிறது. பல்வேறு தண்டனை குறைப்பு எல்லாம் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளாமல் 14 ஆண்டுக் காலம் முழுமையாக அவர்கள் சிறையில் இருக்க வேண்டும் என்ற ஒரு சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டது. அதற்கு விளக்கமும் நீதிமன்றம் அளித்து இருக்கின்றது. இதை மாற்ற வேண்டும் என்று முன்பு போலவே 10 ஆண்டு காலம் ஆனால் அவர்கள் விடுதலை செய்யவேண்டும் என்று இந்த அவையில் ஒரு சட்டத்தை நிறைவேற்றி நாம் மத்திய அரசுக்கு அனுப்பினோம். அவர்கள் அதை ஏற்கவில்லை. இப்போது மீண்டும் வலியுறுத்தி வருகிறோம்.

திரு. சைதை சா. துரைசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆயுள் தண்டனைப் பெற்ற கைதிகள் பரோலில் விடுதலை செய்யும் போது அவர்கள் வெளியே வந்து வேறு எந்தவிதமான தவறும் செய்யாமல் இருக்க வெளியே வந்தவர்கள் அந்த உள்ளூரில் உள்ள காவல் நிலையத்தில் காலையிலும் மாலையிலும் கையெழுத்துப் போடுகின்ற முறையையோ அல்லது அவர்கள் முழுக்க ஒரு உண்மையான காரணத்திற்காக வெளியே வந்தார்களா என்பதை கண்காணிக்க

செக்யூரிட்டி முறை கொண்டு வரப்படுமா? இந்த பரோல் விடுதலையில் எடுக்கப்படுகின்ற விடுமுறை காலமும் இந்த தண்டனை காலத்தில் இருந்து குறைக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பரோல் விடுமுறை நாட்கள் தண்டனை குறைப்பில் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட மாட்டாது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லுவது போல் பரோலில் வெளியே வருகிறவர்களைப் பொறுத்தவரையில் காவல் நிலையம் சென்று கையெழுத்து போடுகின்ற முறையை நாம் நடைமுறைக்கு கொண்டு வருவது உகந்ததாக இராது. காரணம் அவர்கள் விடுதலை செய்வதற்கு முன்னால் தக்க காரணங்கள் இருப்பின் காரணங்களின் அடிப்படையில்தான் திருமணம் அல்லது வீட்டில் ஒரு நல்ல காரியம், கெட்ட காரியம் என்ற முறையில் அவர்கள் பரோல் லீவில் விடுகிறார்கள். இதுகாறும் அந்த முறை சிறந்த முறையாக இருந்து வருகிறது. மாற்றுகின்ற செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

திரு. க. நரசிம்மபல்லவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆயுள் தண்டனை பெற்ற கைதிகளின் நன்னடத்தையின் மீது கடந்த ஆண்டுகளில் எவ்வளவு பேர் விடுதலை செய்யப்பட்டு இருக்கிறார்கள்? அடுத்த ஆயுள் தண்டனைப் பெற்றவர்கள் சிறையில் (Warders) ஆக நியமிக்கப் படுகிறார்களா? அப்படி அவர்கள் எந்த அடிப்படையில் நியமிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆயுள் தண்டனை பெற்றவர்கள் (Convict warders) நியமிக்கப்படுகிறார்கள். சென்ற ஆண்டு எத்தனை பேர் விடுதலை பெற்றார்கள் என்ற குறிப்பு என்னிடத்தில் இல்லை. கடந்த 6 ஆண்டு காலமாக 1,116 பேர் விடுதலை செய்யப்பட்டு இருக்கிறார்கள்.

[1986 மே 2

திரு. கூடலூர் இ. வி. வேலு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆயுள் தண்டனை என்பது 14 ஆண்டு காலம் என்று சொன்னது இப்போது அல்ல, வெகு நாட்களுக்கு முன்னால். அப்போது எல்லாம் மிருகத்தனமாக மிகவும் மோசமான சூழ் நிலையில் இது போன்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டு ஆயுள் தண்டனை அடைந்தார்கள். இப்போது பண்பட்டவர்கள் இந்த நாட்டில் அதிகமாக வாழ்கின்ற சூழ்நிலையின் காரணமாக அந்த மாதிரி தவறுகள் நடைபெறுகின்றன. எனவே அந்த 14 ஆண்டுகள் என்பது குறைத்து — பல சலுகைகளை நாம் செய்கிறோம் நாட்டு மக்களுக்காக — எனவே அந்த வகையில் இந்த சலுகையை 7 ஆண்டுகளாக குறைப்பதற்கு நியாயத்தினை அதிகமாக வழங்குகின்ற நம்முடைய பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் மூலமாக . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இதிலும் நான் தான் செய்ய வேண்டுமா ?

திரு. எஸ். என். இராமசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 14 ஆண்டு காலம் சிறைவாசத்தில் இருந்த அவர்களுக்கு கொடுக்கப்பட்ட தண்டனை காலம் முடிவாகி அவர்கள் விடுதலை ஆவதற்கு அவர்கள் பெயர் போர்டு பலகையில் வரவேண்டும் என்பதற்கு 4 ஆண்டு காலம் 5 ஆண்டு காலம் மீண்டும் அவர்கள் சிறையில் இருக்க வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. உடனடியாக அவர்களுக்கு கொடுக்கப்பட்ட கெடு முடிந்த உடன் 14 ஆண்டு காலம் முடிந்ததும் அவர்கள் வெளியே அனுப்புவதற்கு ஏற்பாடு செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

(மாலை 4-30)

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அத்தகைய குறைபாடு முன்னர் இருந்தது. தற்போது மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு தாக்கீது அனுப்பி, 15 தினங்களுக்கு ஒரு முறை ஆய்வுக் குழு கூடவேண்டும். முன்பு விடுபட்டவர்களை எல்லாம் மீண்டும் ஆய்வு செய்து அரசுக்கு உடனடியாக அனுப்பவேண்டும் என்று தாக்கீது அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. இது தற்போது நடைமுறையில் உள்ளது.

1986 மே 2]

டாக்டர் ந. மாசிலாமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது ஆயுள் கைதியாக இருப்பவர்கள், இளைஞர் களாக இருந்தால், ஜெயிலில் இருக்கிறபோது அவர்கள் தொழில், சட்டம், பொறியியல், மருத்துவம் போன்ற மேற் படிப்பிற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா? அதுபோன்று இப்போது எத்தனை மாணவர்கள் படித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, இளைஞர்கள் ஆயுள் கைதியாக இருப்பவர்கள் மேற்படிப்பு படிக்க பள்ளியில், கல்லூரியில் படிக்க வசதியிருக்கிறது. அப்படிப் படித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு மாணவர் மருத்துவக் கல்லூரியில் படித்துக் கொண்டிருக்கிறார்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வழக்கு மன்றங்கள் தீர்ப்பையளிக்கின்ற நேரத்தில், இத்தகைய தண்டனை என்று சொல்லி, 14 ஆண்டுக் காலம் தண்டனை கொடுத்ததற்குப் பின்னரும்கூட, அவர்களை சிறையி லேயே வைத்திருப்பது நீதிமன்றங்களின் தீர்ப்பை மீறியதாக ஆகாதா? அவர்களுடைய தண்டனைக் காலம் முடிந்ததற்குப் பின்னரும், ஆயுள் கைதிகளாக இன்னும் 30 பேர்கள் இருப்ப தாகச் சொன்னார்கள். அந்த 30 பேர்கள் எப்போது விடுதலை செய்யப்படுவார்கள் ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே நான் சொன்னது போன்று நீதிமன்றங்களின் கணிப் புப்படி, ஆயுள் தண்டனை என்பது ஆயுள் காலம் பூராவும் அவர்கள் சிறையில் இருக்க வேண்டுமென்பது தான். பிற மாநிலங்களிலே 20 ஆண்டுகள் என்று உச்ச வரம்பு வைத்திருக்கி றார்கள். நம்முடைய தமிழக அரசைப் பொறுத்தவரையில் 1978-க்குப் பிறகு 14 ஆண்டுக் காலம் கட்டாயம் இருக்க வேண்டு மென்று வைத்திருக்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு, 14 ஆண்டுக் காலத்திற்குப் பின்னர், விடுதலை செய்யப்பட ஆய்வுக் குழுவினால் அவ்வப்போது பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது. சில யிடங்களில், 'டபுள் மர்டர், டிரிபிள் மர்டர், மர்டர் ஃபார் கெயின் என்று 4, 5 பேரைக் கொன்றிருக்கின்ற 'மாஸ் மர்டர்', நடந்திருக்குமேயானால், அவர்கள் வெளியிலே வருகிறபோது,

அவர்கள் உயிருக்கு ஆபத்தோ அல்லது மீண்டும் அவர்களால் மற்றவர்களுக்கு ஆபத்து ஏற்படும் நிலை வருமேயானால், அந்த அடிப்படையில் தான் இன்னும் 30 பேர் விடுதலை செய்யப்படாமல் இருக்கிறார்கள்.

திரு. ஜி. கே. ஜெ. பாரதி: மாண்புமிகு அவைத் தலைநாயகர் அவர்களே, ஆயுள் கைதியினுடைய குற்றங்களை நிர்ணயிக்கிற, 'அட்வைசரி கமிட்டியிலே' யார் யார் நியமிக்கப் படுகிறார்கள்? எந்த அடிப்படையில் நியமனம் செய்யப் படுகிறார்கள்? இதிலே எல்லா சமயவாதிகளையும், சமய தத்துவங்களை பரப்புகின்றவர்களையும் நியமிக்கின்ற வாய்ப்பினை அரசு இனிமேல் உருவாக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: தலைவர் அவர்களே, 'அட்வைசரி போர்டு' பொறுத்தவரைக்கும் அரசினுடைய பிரதிநிதிகள் இருக்கிறார்கள், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் இருக்கிறார்கள். டி.ஜி. ஆஃப் பிரிசன்ஸ் இருக்கிறார்கள். காவல் துறையைச் சார்ந்தவர்கள் இருக்கிறார்கள், சைக்கியாட்ரிஸ்ட் இருக்கிறார்கள். அதைபோலவே ப்ரோபேஷனரி ஆபீசர், சிறையினுடைய கண்காணிப்பாளர் இருக்கிறார்கள்.

சேதனிபுரத்தில் புதிய சத்துணவு மையம்.

638—(*வினா எண் 7550)— **திரு. பாப்பா சுப்பிரமணியன்:** மாண்புமிகு சத்துணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சை மாவட்டம், குடவாசல் ஊராட்சி ஒன்றியம், சேதனிபுரம் கிராமத்தில் புதியதாக துவக்கப்பட்டுள்ள ஆரம்பப் பள்ளிக்கு ஒரு முதலமைச்சர் சத்துணவு மையம் ஆரம்பிக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: தஞ்சை மாவட்டம், குடவாசல் ஊராட்சி ஒன்றியம், சேதனிபுரம் கிராமத்தில் புதிய சத்துணவு மையம் துவங்குவதற்கான செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை. முதன்மைக் கல்வி அலுவலர்

மற்றும் மாவட்டக் கல்வி அலுவலரிடமிருந்து கருத்துரு பெற்று தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். அரசின் அனுமதியை எதிர் நோக்கி அருகில் உள்ள அமைப்பாளரைப் பொறுப்பேற்கச் செய்து, 31—1—1986 முதல் மேற்கண்ட பள்ளிச் சிறார்களுக்கு சத்துணவு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. பாப்பா சுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆரம்பப் பள்ளி இல்லாமல் இருந்த அந்த ஊரில் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் தான் கிட்டத் தட்ட 39 ஆண்டுக் காலத்திற்குப் பின்னர், இப்போது தான் ஆரம்பப் பள்ளி துவக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட அந்தப் பள்ளியிலே தற்போது சத்துணவு வழங்கப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். எனவே அதற்கு ஒரு சத்துணவு அமைப்பாளரை உடனடியாக நியமனம் செய்வார்களா? அவர்களுக்கு தற்போது அளிக்கப்படும் சம்பளம் போதுமானதாக இல்லாத காரணத்தால், தற்போது கொடுக்கப்படும் ரூ. 200-லிருந்து ரூ. 300-ஆக உயர்த்தித் தரும் நோக்கம் அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: தலைவர் அவர்களே, இது புதியதாக துவங்கப்பட்டிருக்கும் பள்ளிக்கூடத்தில் சத்துணவு வழங்கப்படுவதைப் பற்றிய கேள்வியாகும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஊதியத்தைப்பற்றி பேசிக் கொண்டிருக் கிறார்கள். அதற்குத் தனி கேள்வி போடவேண்டும். புதிய தாக துவங்கப்பட்ட பள்ளிக்கூடத்தில் சத்துணவு போடவேண்டு மென்றால், அதற்கு மாவட்ட முதன்மைக் கல்வி அலுவலர், அங்கே இருக்கின்ற மாவட்டக் கல்வி அதிகாரிகள் ஆகியோர், அதற்குரிய தாக்கீதுகளை அனுப்பினால், அதற்குப் பிறகு அரசு அதற்கான ஆணையை வழங்கும்.

திரு. பாப்பா சுப்பிரமணியன்: தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்திலே பணியாற்றுகின்ற சத்துணவு அமைப்பாளர் களுக்கு சம்பளத்தை உயர்த்தித் தரவேண்டுமென்று கோரிய அதே நேரத்திலே உடன் பிறந்தே கொல்லும் நோய் போல் இந்தத் திட்டத்தில் சிலர் புகுந்து கொண்டு சத்துணவுத் திட்டத்

தையே இழித்தும் இந்த அரசுக்குக் களங்கம் கற்பிக்கின்ற நோக்கத்திலேயும் செயல்படுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட சத்துணவு அமைப்பாளர்கள் மீது உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: தலைவர் அவர்களே, ஏதாவது தவறு நடைபெறுகிறதா என்பதைப் பார்க்க பல்வேறு துறைகளைச் சேர்ந்தவர்கள் அங்கே கண்காணிப்பிலே இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். தவறு ஏற்படுகிறபோது தவறு சுட்டிக் காட்டப்படுகிறபோது உரிய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப் படுகின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் தன்னுடைய தொகுதியில் எப்படிப்பட்ட தவறுகள் நடைபெறுகின்றன என்பதைச் சுட்டிக் காட்டினால் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

திரு. இ. அன்பழகன்: தலைவர் அவர்களே, புதிதாக சத்துணவு மையம் ஒன்று ஆரம்பிப்பதற்கு அரசுக்கு எவ்வளவு செலவா கிறது? புதிதாகத் துவக்கப்படுகிற தொடக்கப்பள்ளிகளிலே சத்துணவு மையங்களையும் ஆரம்பிப்பதற்கு நீண்ட காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. பள்ளிகளை ஆரம்பிக்கிறபோதே சத்துணவு மையங்களை ஆரம்பிப்பதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: தலைவர் அவர்களே, ஒரு சத்துணவு மையம் அமைப்பதற்கு ஆகிற செலவு என்ன என்று நாம் கணித்துச் சொல்ல முடியாது. அந்த அந்த சத்துணவு மையங்களில் இருக்கிற குழந்தைகளைப் பொறுத்துதான் அந்த சத்துணவு மையத்திற்கு எவ்வளவு செலவு ஆகும் என்று மாவட்ட முதன்மைக் கல்வி அலுவலரும் மாவட்டக் கல்வி அலுவலரும் ஆராய்ந்து பார்த்து எவ்வளவு குழந்தைகள் அங்கே இருக்கிறார்கள் என்று பார்த்து அரசுக்குத் தெரிவித்தால் அரசு உரிய நடவடிக்கையை எடுக்கும். ஆகவே அந்த வகையில் சத்துணவு மையங்களை உருவாக்க முடியும். பள்ளிகளைத் தொடங்குகிறபோதே சத்துணவு மையங்களைத் துவங்குவது என்பது அவ்வளவு சுலபம் அல்ல. எவ்வளவு பேர்கள் சேர்கிறார்கள் என்பதைப் பொறுத்துத்தான் மாதா மாதம் எவ்வளவு பொருள்கள் வாங்க வேண்டும் என்று முடிவு செய்ய முடியும். ஆகவே, அதைத் தெரிந்து கொண்ட பிறகுதான் சத்துணவு மையங்களைத் துவங்க முடியும்.

திரு. சா. ஜெயச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, சத்துணவு மையங்கள் புதிதாகத் துவக்க வேண்டுமானால் அரசினுடைய சென்னையில் உள்ள தலைமை அலுவலகத்திற்கு வந்துதான் அதற்கான அனுமதி பெற வேண்டியிருக்கிறது. அதனால் இரண்டு வருடங்கள் ஆகிறது. ஆகவே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடைய முழு உரிமையில் அவர்களே, புதிய சத்துணவு மையத்திற்கு உத்திரவிடுகிற முறையில் அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: தலைவர் அவர்களே, புதிய சத்துணவு மையங்கள் துவங்குவதற்கு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் பரிந்துரை செய்து அரசுதான் முடிவுசெய்ய வேண்டும். ஆகவே அரசின் அனுமதியில்லாமல் அதைத் தொடங்குவதற்கு இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண்கள் 639 மற்றும் 640 மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் நலத் துறை அமைச்சரின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க ஒத்திவைக்கப்படுகின்றன.

கதர் வாரியத்திற்கு வரவேண்டிய தொகை.

641—(*வினா எண். 7775)—திருமதி பா. வளர்மதி: மாண்புமிகு கதர்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா:—

31—3—1984 முடிய கதர் மற்றும் இதர வகை பொருட்கள் தமிழக அரசுத் துறைகளுக்கு விற்பனை செய்து இன்றுவரை வசூலாகாமல் நிலுவையில் உள்ள தொகை எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி: தலைவர் அவர்களே, 31—3—1984 முடிய கதர் மற்றும் இதர வகைப் பொருட்கள் தமிழக அரசுத் துறைக்கு விற்பனை செய்த நிலுவையில் உள்ள தொகையில் 31—3—1986 முடிய வசூலாகாமல் ரூ. 50,10,236 ஆகும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மார்த்தாண்டம் தேன் உற்பத்தியாளர் கூட்டுறவுச் சங்கம்.

642—(* வினா எண். 6988)—திரு. எப். எம். இராசரத்தினம்: மாண்புமிகு கதர்த் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:—

(அ) கன்னியாகுமரி மாவட்டம் மார்த்தாண்டம் தேன் உற்பத்தியாளர் கூட்டுறவு சங்கத்தில் தேன் தேங்கி இருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அது குறித்து எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி: (அ) மார்த்தாண்டம் தேன் உற்பத்தியாளர் சங்கத்தில் தேன் தேக்கம் எதுவும் இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை

திரு. மா. சுந்தரதாஸ்: தலைவர் அவர்களே, தேன் தேக்கம் இல்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். என்னுடைய தொகுதியைச் சேர்ந்த சொசைடியில் பல லட்சக் கணக்கான ரூபாய் தேன் தேங்கி இருப்பதாக அங்கே இருக்கிற அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள். தேன் உற்பத்தி செய்வது சீசனல் பிசினஸ் ஆக இருப்பதால் உடனடியாக அவர்களுக்கு ஊதியம் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். தேனை அரசே ஏற்று அதை மார்க்கெட்டிங் செய்து கொடுப்பதற்கு முன்வருமா?

(மாலை 4-40)

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி: தலைவர் அவர்களே, இந்த மார்த்தாண்டம் தேன் சொசைடியில் தேன் உற்பத்தியாகும் பருவ காலம் ஒரு ஆண்டிலே ஜனவரி, பிப்ரவரி, மார்ச், ஏப்ரல், மே ஆகிய மாதங்கள் ஆகும். 1—1—1986-ல் 6 ஆயிரம் கிலோ தேன் இருப்பில் இருந்தது. ஜனவரி, பிப்ரவரி, மார்ச் மாதங்களில் கொள்முதல் செய்யப்பட்டது 35 ஆயிரம் கிலோ. விற்பனை போக 31—3—1986 முடிய 17,787 கிலோ தேன்

இருப்பில் உள்ளது. அதன் மதிப்பு ரூ. 3.02 லட்சம் ஆகும். இப்பருவ காலத்தில் தேன் இருப்பு சாதாரண நிலையில் உள்ள இருப்புத்தான். தேக்கம் என்பதற்கு இல்லை. ஆயினும் தமிழ்நாடு கதர்-கிராமத் தொழில் வாரியத்திற்குச் சொந்தமான அங்காடிகளுக்கும் மற்றும் சர்வோதய சங்கத்திற்குச் சொந்தமான சிறப்பு அங்காடிகளுக்கும் பருவம் அல்லாத காலங்களில் விற்பனை செய்வதற்குத் தேவைப்படுகிறது. ஒரு வருஷ காலம் வரையில் தேன் கெடாமல் இருக்கிறது. 1—4—1986-ல் தேன் கொள்முதல் விலை 18 ரூபாயாக உயர்த்தப் பட்டுள்ளது. ஆனால் இந்தத் தேன் முதலில் 20 ரூபாய் 50 காசு என்று விற்றதைப் போலவே இப்பொழுதும் பழைய விலைக்கே விற்க வேண்டும் என்று கதர்-கிராமத் தொழில் வாரியம் ஏற்பாடு செய்துள்ளது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஜி. கே. ஜெ. பாரதி: மாண்புமிகு பேரவையின் தலைநாயகர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் பெருந்தகை அவர்கள் குறிப்பிடுகின்றபொழுது தேன் சேகரிக்கப்பட்டு ஓராண்டுக் காலம் வரையில் கெடாமல் இருக்கும் என்று சொல்கிறார்கள். எத்தனை ஆயிரம் ஆண்டுக் காலம் இருந்தாலும் தேன் கெடாது. "தேனாய் இன்னமுதமுமாய் தித்திக்கும் சிவபெருமான்" என்று மணிவாசகப் பெருந்தகை அவர்கள் குறிப்பிடுகிறார்கள். எனவே, தேன் என்ற அந்த அழியாத பொருளில் போட்டிருக்கும் பொருள் அழியாமல் இருக்கும்படி அரசாங்கம் பார்த்துக்கொள்ளுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, மூலக் கேள்வி கேட்ட மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் தேன் தேங்கியிருப்பதைப் பற்றிக் கேள்வி கேட்டிருந்தார்கள். அதனால்தான், அதிகமாகத் தேன் தேக்கம் இல்லை என்று குறிப்பிட்டேன். குறைந்த அளவுதான் இருக்கிறது. அதை ஒரு வருட காலத்திற்குள்ளாக விற்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது என்று சொன்னேன். ஆனால், மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் பழைய தேன் இருப்புகளில் செய்த பொருட்களை அழியாமல் விற்பனை செய்வது சம்பந்தமாகக் கேட்டு, அதற்கு அரசு வழிவகை செய்யுமா என்று

கேட்டிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். அதைப்பற்றி தற்போது என்னிடத்திலே விவரம் இல்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் தனிக் கேள்வி போட்டால் அதைப் பற்றி விவரமாகப் பதில் அளிக்க முடியும்.

பச்சையாறு அணைத் திட்டம்.

643—(*வினா எண். 3446)—திரு. மு. ஜான் வின்சென்ட்: மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நெல்லை மாவட்டம், பச்சையாறு அணைத் திட்டம் எந்நிலையில் உள்ளது?

(ஆ) அதன் விபரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப்: (அ) மற்றும் (ஆ) இத் திட்டம் மேற்கொள்ள சாத்தியக் கூறுகள் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை.

திரு. ஆர். எஸ். ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சாத்தியக் கூறுகள் ஏன் இல்லை என்பதை அறிவதோடு தங்கவால் குரங்கு அங்கே இருப்பதாகவும் சிலர் சொல்கிறார்கள். அந்த குரங்குகளுக்கும் தண்ணீர் பெருக்கெடுத்து வருவதற்கும் சம்பந்தம் இல்லை என்றும் சொல்கிறார்கள், அது உண்மையா? வன இலாக்கா அதிகாரிகள் பார்த்தும், அதற்குச் சம்பந்தம் இல்லை என்று சொல்கிறார்களே, தமிழக அரசு இது சம்பந்தமாகத் தீர்க்க ஆலோசனை செய்து மத்திய அரசோடு பேச முடியுமா? இது சம்பந்தமாகப் பரிசீலனை செய்யுமா என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தை நாம மேற்கொண்டோம் என்றால், குறைந்த அளவு 100.5 ஏக்கரா வனப் பிரதேசத்திற்குச் சொந்தமான நிலத்தை இந்த அரசு கையகப்படுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அவ்வாறு கையகப்படுத்தினால்தான் இந்தத் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த முடியும். அதைக் கையகப்படுத்த வேண்டுமென்றால் வனத் துறையின் அனுமதி வேண்டும். அந்த அனுமதி மத்திய அரசின் ஒப்புதலோடுதான் தர முடியும். தங்க வால் குரங்கு என்று சொன்னார்கள்; தங்க வால் குரங்கு அல்ல, சிங்கவால் குரங்கு—ஆதலால் அந்த அனுமதியை வழங்க மறுக்கிறது. அநத அனுமதியை வழங்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை தொடர்ந்து வைக்கப்படுகிறது. ஆனால் அந்தக் கோரிக்கை இதுவரையில் ஏற்கப்படவில்லை. ஆகவே, மைய அரசு அனுமதியை வழங்கினால்தான் தொடர்ந்து அதற்கான ஆய்வுகளை மேற்கொள்ள முடியும். இன்னும் ஆய்வே மேற்கொள்ளப்படவில்லை.

இரவிமங்கலம் கண்மாய்.

644—(*வினா 7825)—திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) அண்ணா மாவட்டம் பழனித் தொகுதி இரவிமங்கலம் கிராமம், இரண்மங்கலம் கண்மாயை செப்பனிட பணம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில் வேலை எப்போது ஆரம்பிக்கப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப் (அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த இரவிமங்கலம் கண்மாய் சம்பந்தமாக ஏற்கனவே ஆய்வு செய்யப்பட்டு, 44 இலட்சம் ரூபாய் சேங்க்ஷன் செய்யப்பட்டு, வேலை செய்யப்படவில்லை என்று அந்த இலாக்காவைச் சேர்ந்தவர்கள் சொன்னார்கள்; அந்த மக்களும் சொல்கிறார்களே, ஆனால் அமைச்சரவர்கள் இது ஆய்வே செய்யப்படவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். இதில் எது உண்மை என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்தப் பணியை ஆய்வு செய்யவில்லை என்று எங்கேயுமே நான் சொல்லவில்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் தம்முடைய மூலக் கேள்வியில் இந்தக் கேள்வியைக் கேட்கவில்லை. அவர்கள், பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளதா என்றுதான் கேட்டிருந்தார்கள்; அதற்குத் தான் இல்லை என்று கூறினேன். காரணம், இந்தத் திட்டத்தை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று மாநில அரசு கருதியது. இந்தத் திட்டத்தை ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்பு உறுதித் திட்டத்தின் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்ற எண்ணம் இந்த அரசுக்கு வந்தது. ஆனால் இந்தத் திட்டத்தை மேற்கொள்வதற்கு முன்னால் ஆங்காங்கு இருந்து வர வேண்டிய நிதியே வரவில்லை. அந்த முறையிலே அந்தத் திட்டத்தை மேற்கொள்ள முடியவில்லை. வேறு ஏதாவது வழிவகையிலே அல்லது வேறு சிறுபாசன திட்டம் போன்ற பல்வேறு திட்டங்களின் அடிப்படையிலே, இந்தத் திட்டத்தை மேற்கொள்ள முடியுமா என்ற ஆய்வு இப்பொழுது நடந்து கொண்டு வருகிறது. ஆகவே, அந்த ஆய்வுக்குப் பிறகுதான் நாம் ஒதுக்கீடு செய்ய முடியும். நிதி ஒதுக்கீடு செய்தால்தான் மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய கேள்விக்கு ஆம் என்ற பதில் வரும்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சருடைய பதிலுக்கு என் நன்றி. அந்தக் கண்மாய் ஆயிரத்து சொச்சம் ஏக்கர்கள் பாயக் கூடிய கண்மாய். அது மேடிட்ட காரணத்தால் அங்கே தண்ணீர் தேங்காமல் விவசாய மக்கள் கஷ்டப்படுகிற காரணத்தால், மாண்புமிகு அமைச்சரிடத்திலே மிக்கப் பணிவோடு கூறிக் கொள்கிறேன். எனவே, மீண்டும் துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்து, நம்மிடத்திலே பணம் இல்லாவிட்டாலும் புல்டோசர் வைத்து அந்த மேட்டை எடுத்து பிறகு ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டத்தின் மூலமாக அதைச் செய்வதற்கு விரைவாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த இரவிமங்கலம் கிராமத்திலுள்ள இரவிமங்கலம் கண்மாயைச் செப்பனிட, சிறப்பு சிறுபாசனத் திட்டத்தின் கீழ், ஆய்வுகள் செய்யப்பட்டு, மதிப்பீடுகளும் தயாரிக்கப்பட்டன. எனினும், நான் முன்பே சொன்னது போல், ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்பு உறுதித் திட்டத்தின்கீழ், அந்தத் திட்டத்தை மேற்கொள்ள அரசு முனைந்தாலும், அந்தத் திட்டத்தின் கீழ் நிதி ஒதுக்கீடு இல்லாத காரணத்தால், அந்தத் திட்டத்தை நாம் மேற்கொள்ள இயலவில்லை. அவ்வாறு மேற்கொள்ள இயலா விட்டாலும் வேறு பல்வேறு திட்டங்களின் கீழ் அந்தத் திட்டத்தை நடைமுறை செய்ய இயலுமா என்ற சாத்தியக் கூறுகளை இந்த அரசு பரிசீலித்து வருகிறது. ஏதாவது, வாய்ப்பு ஏற்படுமானால், அந்தத் திட்டத்தை மேற்கொள்வதில் இந்த அரசு மகிழ்ச்சி அடையும்.

சித்தப்பட்டிணம் கால்வாய் திட்டம்.

645—(** வினா எண். 5055*)—**திரு. மு. சந்திரசேகர்:** மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

தென் ஆற்காடு மாவட்டம் திருக்கோவிலூர் வட்டம் முகையூர் தொகுதியில் உள்ள சித்தப்பட்டிணம் ஏரியில் நீரை தேக்கி—புதிய கால்வாய்களை அமைத்து சொரையப்பட்டு—நெடுகம்பட்டு மற்றும் 10 கிராம ஏரிகளுக்கு நீர் கொண்டு செல்லும் சித்தப்பட்டிணம் கால்வாய் திட்டம் எந்த நிலையில் உள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப்: இத்திட்டம் தல அதிகாரிகளின் விரிவான ஆய்வில் உள்ளது.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சித்தப்பட்டிணம் ஏரியானது, சாத்தனூர் அணையில் நீர் பிடிக்கும் ஏரியாக உள்ளது. ஆகவே, தென் பெண்ணையாற்றிலே, வீணாகப் பாய்கின்ற நீரைத் தேக்கி வைத்து, வறண்ட பகுதியாக இருக்கிற சொரையப்பட்டு—

நெடுகம்பட்டு போன்ற கிராமங்களுக்குப் பாசன வசதி செய்து கொடுக்க முன்னுரிமை எடுத்துக் கொண்டு, இந்தத் திட்டத்தை கூடிய விரைவிலே நிறைவேற்ற அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 14 ஏரிகளுக்குத் தண்ணீரை வழங்குகின்ற இந்தத் திட்டத்தைத் தல அதிகாரிகள் ஆய்வு செய்ய வேண்டுமென்ற உத்தரவினை இந்த அரசு போட்டது. அந்த உத்தரவின் அடிப்படையிலே, மேலெழுந்தவாரியாக ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, சுமார் ரூ. 53.58 இலட்சம் செலவில், அந்தத் திட்டத்தை மேற்கொள்ள முடியும் என்ற கருத்தினை இந்த அரசுக்குத் தல அதிகாரிகள் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகுதான், அதனால் எவ்வளவு தூரத்திற்கு நிலங்கள் பயனடையும் என்பதையெல்லாம் பார்த்து, அந்தப் பயனுக்கு ஆகும் செலவு விகிதம், பயன் பெறும் பரப்பு போன்றவைகளை ஆய்வு செய்த பிறகுதான், மேற்கொண்டு நடவடிக்கைகள் எடுக்க முடியும். அந்தப் பணிதான் இப்பொழுது நடைபெற்றுக் கொண்டு வருகிறது.

திருமுட்டம் பகுதியை ஒன்றியமாக்கல்

குறுகிய கால வினா எண் 8—(*வினா எண். 9124) திரு. சா. ஜெயச்சந்திரன், கே. ஆர். கணபதி: மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தென் ஆற்காடு மாவட்டம் காட்டுமன்னார் கோவில் ஊராட்சி ஒன்றியம், கீரப்பாளையம் ஊராட்சி ஒன்றியம் இரண்டையும் உள்ளடக்கிய திருமுட்டம் பகுதியை தனியாக பிரித்து ஊராட்சி ஒன்றியம் அமைக்கப்படுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது அமுல்படுத்தப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: (அ) மற்றும் (ஆ) திருமுட்டம் பகுதிக்கெனத் தனியான ஊராட்சி ஒன்றியத்தை அமைக்கும் செயற்குறிப்பு எதும் பரிசீலனையில் இல்லை.

திரு. சா. ஜெயச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காட்டுமன்னார்கோவில் ஊராட்சி ஒன்றியம், கீரப்பாளையம் ஊராட்சி ஒன்றியம் என்ற இந்த இரண்டு ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் அலுவலகத்திலேயிருந்து சுமார் 35, 40 கிலோ மீட்டர் தூரத்திலே திருமுட்டம் இருக்கிறது. காட்டுமன்னார்கோவில் ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் கீழ் அந்தப் பகுதியில் சுமார் 16 கிராமப் பஞ்சாயத்துக்களும், கீரப்பாளையம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் கீழ் அந்தப் பகுதியில் சுமார் 12 கிராமப் பஞ்சாயத்துக்களும் உள்ளன. சுமார் 35 மற்றும் 40 கிலோ மீட்டர் தூரத்திலேயுள்ள ஊராட்சி ஒன்றிய அலுவலகத்திற்கு கிராமப் பஞ்சாயத்துக்களிலே உள்ள ஊராட்சி மன்றத் தலைவர்களும், கிராமப் பகுதியிலே உள்ள பொதுமக்களும் சென்று அன்றாடம் கவனிக்க வேண்டிய பணிகளைக் கவனிக்க முடியவில்லை. அதிகாரிகளுக்கும் மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. இது சம்பந்தமாக, கடந்த வருடமே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களால் பேசப்பட்டது. ஆகவே, இதையெல்லாம் கருத்திலே கொண்டு, தமிழக அரசு, திருமுட்டம் பகுதியைத் தனியாகப் பிரித்து, ஊராட்சி ஒன்றியம் அமைக்க இனிமேலாவது முன்வருவார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

(மாலை 4-50)

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: தலைவர் அவர்களே, ஊராட்சி ஒன்றியத் தேர்தல்கள் எல்லாம் சமீபத்திலே நடந்து முடிந்து இருக்கின்றன. இப்பொழுது பிரிப்பது என்று சொன்னால் சங்கடங்கள் ஏற்படக் கூடும். ஒரு ஊராட்சி ஒன்றியத்தை இரண்டாகப் பிரிக்க வேண்டுமானால், அந்த ஊராட்சி ஒன்றியம் அதற்குத் தீர்மானம் நிறைவேற்ற வேண்டும். அதற்குப் பிறகு மாவட்ட மன்றம் தீர்மானம் நிறைவேற்ற வேண்டும். அதற்குப் பிறகு அரசு அதைப் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். இப்பொழுதுதான் ஊராட்சி ஒன்றியத் தலைவர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ள இந்த நிலையில் எந்த ஒரு ஊராட்சியிலாவது அப்படி பிரிக்க வேண்டுமென்று கருதி அப்படி பிரிப்பதற்கு ஏகமனதாக ஒரு தீர்மானத்தை

நிறைவேற்றி மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் நிறைவேற்றியிருப்பார்களானால் உள்ளபடியே அப்படி பெரிதாக இருக்குமானால் அதைப் பற்றி அரசு பரிசிலிக்கும்.

திரு. கே. ஆர். கணபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தற்போது பிரிக்க முடியாது என்று சொன்னார்கள். கீரப்பாளையம் ஊராட்சி ஒன்றியம் சுமார் 63 ஊராட்சி மன்றங்களையும், காட்டுமன்னார்கோவில் ஊராட்சி ஒன்றியம் சுமார் 58 ஊராட்சி மன்றங்களையும் பெற்றிருக்கிறது. ஆகவே நிதி ஒதுக்குகின்ற போது என்.ஆர்.பி. திட்டமாக இருந்தாலும், ஆர்.எல்.ஈ.ஜி.பி. திட்டமாக இருந்தாலும் பெரிய ஊராட்சியாக இருந்தாலும், சிறிய ஊராட்சியாக இருந்தாலும் சமமாக பிரிக்கப்படாத காரணத்தினால் அதற்கு கிடைக்கக்கூடிய நியாயமான பங்குத் தொகை கிடைக்கவில்லை என்றும், மேலும் பின்தங்கிய பகுதியாகிய திருமுட்டம் இருப்பதால் மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஜெயச்சந்திரன் சொல்லியதுபோல் ஊராட்சி ஒன்றியத் தலைவரோ, பொதுமக்களோ ஒன்றியத்திற்கு வருகின்றபோது சுமார் 40, 50 கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு வரவேண்டியிருப்பதால் மீண்டும் உள்ளாட்சி தேர்தல் வருவதற்குள் பிரிக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுதுதான் ஊராட்சித் தேர்தல் நடந்து முடிந்திருக்கிறது என்ற விவரத்தைச் சொன்னேன். மீண்டும் தேர்தல் நடப்பதற்கு இன்னும் 3 ஆண்டு காலம் இருக்கின்றது. அப்பொழுது அதைப் பற்றி பரிசீலிக்கலாம். இப்பொழுது அதைப் பற்றி பதில் சொல்வதற்கில்லை.

திரு. கே. அன்பழகன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஞ்சாயத்து தேர்தலுக்கு முன்பாகவே பெரிய ஊராட்சி ஒன்றியங்களை இரண்டாக பிரிக்க வேண்டுமென்று மாவட்ட வளர்ச்சி கவுன்சில் கூட்டத்தில் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. அதனுடைய நிலை யாது? ஓமலூர் 35 பஞ்சாயத்துக்களை அடக்கியது. அதனை

இரண்டாகப் பிரிக்க வேண்டுமென்று சேலம் மாவட்ட வளர்ச்சி கவுன்சில் கூட்டத்தில் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு அனுப்பப் பட்டிருக்கிறது. அதனுடைய நிலை யாது?, அப்படி பிரிக்கப் படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஊராட்சி ஒன்றிய தேர்தலுக்கு முன்பு சில ஊராட்சி ஒன்றியங்களை பிரிக்கலாம் என்ற யோசனை சொல்லப்பட்டது. அதிலே ஓமலூர் இடம் பெறவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறி இடம் பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. கவன ஈர்ப்புகள்

(அ) இலங்கைக்கும் தனுஷ்கோடிக்கும் இடையிலுள்ள மணல் திட்டில் கடத்தல்காரர்கள் சிலர் சுட்டுக் கொல்லப் பெற்றுள்ளது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. இரா. தாமரைக்கனி அவர்கள் ஒரு பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளார். அவருக்கு பதிலாக திரு. தி. அன்பழகன் அவர்கள் மாண்புமிகு செய்தி அறநிலையத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வருவார்.

திரு. தி. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தனுஷ்கோடி அருகேயுள்ள 6-வது மணல்திட்டு என்ற இடத்தில் சமீபத்தில் இலங்கைப் படையினரால் தமிழ் நாட்டைச் சேர்ந்த 6 பேர் துப்பாக்கியால் சுட்டுக் கொல்லப் பட்டது குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு செய்தி அறநிலையத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவை முன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

இராமநாதபுரம் மாவட்டம், முதுகுளத்தூர் வட்டம், கஞ்சிரங்குளத்தைச் சேர்ந்தவரும், தற்போது இராமேஸ்வரத்தில் இருப்பவருமான வெள்ளையத் தேவர் என்பவரின் மகனான தங்கவேலு (வயது 40) என்பவர், 24—3—1986 அன்று சுமார் பிற்பகல் 3-00 மணிக்கு இடுப்பிலும், கையிலும் குண்டுக் காயங்களோடு இராமேஸ்வரம் காவல் நிலையத்திற்கு வந்தார். 23—3—1986 அன்று சுமார் மாலை 6·30 மணிக்கு அவரும் மற்றும் 8 நபர்களும் 15 வி. சி. ஆர்களையும், 150 வீடியோ காஸெட்டு களையும் இலங்கையிலிருந்து கொண்டு வந்து தனுஷ்கோடிக்கும் இலங்கைக்கும் இடையிலுள்ள 6-வது மணல் திட்டில் தங்கினர். தனுஷ்கோடிக்கும் தலைமன்னாருக்கும் இடையில் மணல் திட்டுக்கள் பல காணப்படுகின்றன. இந்த திட்டுக்களில் 6-வது மணல் திட்டுதான் இது. அப்போது 22 நபர்கள் அங்கு ஒரு படகில் வந்து இறங்கியதாகவும், அவர்களில் சிலர் அங்கிருந்த மேற்படி 9 பேர்கள் மீது சரமாரியாகச் சுட்டார்கள் என்றும் கூறி, ஆய்வாளரிடம் புகார் கொடுத்தார். அவரது கூட்டாளிகள் 8 பேரும் மரணமுற்றனர் என்றும், அவர் மட்டும் மயக்கமுற்று விழுந்து விட்டார் என்றும், குற்றவாளிகள் அவர்களின் சொத்துக்களையும் படகையும் எடுத்துச் சென்று விட்டனர் என்றும், மீனவர்கள் சிவரால் காப்பாற்றப்பட்டு அவர் கரைக்குக் கொண்டு வரப்பட்டார் என்றும் கூறினார். இராமேஸ்வரம் காவல் ஆய்வாளர், இராமேஸ்வரம் காவல் நிலையக் குற்ற எண். 129/86, இ.த.ச. பிரிவு 302 மற்றும் 307-ல் வழக்குப் பதிவு செய்தார். காயமடைந்த தங்கவேலு இராமநாதபுரம் அரசு தலைமை மருத்துவமனையில் சேர்க்கப்பட்டார்.

(2) காவல் துறையினரும், வருவாய்த் துறை அதிகாரிகளும் சம்பவம் நடந்த அன்று, அவ்விடத்திற்குச் சென்று, கடற்கரைப் பாதுகாப்புக் கப்பல் ஒன்றில் சென்று பார்வையிட்டனர். அங்கு 6 சடலங்கள் கிடந்தன. மீதமுள்ள 2 சடலங்கள் கடல் அலைகளால் அடித்துச் செல்லப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. வெடித்த .303 தோட்டாக்கள் மூன்றும், 9 எம்.எம். வெடிக்காத தோட்டா ஒன்றும் அவ்விடத்தில் காணப்பட்டன. அந்த 6

சடலங்களும் பிரேத விசாரணைக்காக தனுஷ்கோடிக்குக் கொண்டு வரப்பட்டன. அந்தச் சடலங்களின் விவரம் கீழ்வருமாறு:—

(1) ஜானான் (30 வயது), எருக்கலாம்பட்டி.

(2) ரத்தின சிங் (32 வயது), தந்தை பெயர் கந்தையா, யாழ்ப்பாணம்.

(3) குமார் என்கிற அஜீஸ் (30 வயது), எருக்கலாம்பட்டி.

(4) கிளி (32 வயது), தந்தை பெயர் முல்தயா, எருக்கலாம்பட்டி.

(5) சுப்பிரமணியம் (32 வயது), தந்தை பெயர் ஆறுமுகம், வடக்கஞ்சேரி, கிளிநொச்சி.

(6) அலீம் (21 வயது), தந்தை பெயர் காசிம், எருக்கலாம்பட்டி. இவர்கள் அனைவரும் இலங்கையைச் சேர்ந்தவர்கள். கண்டு பிடிக்க முடியாத இரு சடலங்கள் யாருடையது என்று நிர்ணயிக்கப்படவில்லை. இறந்துபோன 8 பேர்களும் காயம்பட்ட தங்கவேலுவும் கடத்தலில் ஈடுபட்டவர்கள் என்று தெரிகிறது.

(3) இது சம்பந்தமாக, விக்டர், தந்தை பெயர் தொம்மையா, தலைமன்னார், (2) பிரான்சிஸ் என்கிற கட்டையன், தலைமன்னார், (3) பாஸ்கரன், (4) செல்லக்கிளி, ஆகிய நால்வரும் கைது செய்யப்பட்டனர். இந்த நால்வரும் இலங்கைத் தமிழர்கள். மேலும், இது தொடர்பாக, கீழ்க்கண்ட பொருட்கள் கைப்பற்றப்பட்டன:—

(1) 11 வி.சி.ஆர். டெக்.

(2) 85 வீடியோ கேசட்டுகள்.

(3) 950 ஜிப்புகள்.

(4) ஒரு பச்சை நிற பிளாஸ்டிக் படகு.

(5) 40 எச். பி. படகு மோட்டார் — ஒன்று.

(6) 55 எச்.பி. படகு மோட்டார் — 2.

(7) .303 துப்பாக்கிகள்—2.

(8) 9 எம்.எம். இயந்திரத் துப்பாக்கி—1.

(9) எஸ்.எல்.ஆர். துப்பாக்கி—1.

(10) 9 எம்.எம். இயந்திரத் துப்பாக்கி ரவுண்டுகள் — 42.
(11) எஸ்.எல்.ஆர். துப்பாக்கி ரவுண்டுகள்—34.
(12) கார்ப்பைன் மேக்சைன் — 3.
(13) 303 துப்பாக்கி ரவுண்டுகள்—36.

இந்த வழக்கின் மேல் விசாரணையை புலனாய்வுத்துறை மேற்கொண்டுள்ளது.

(ஆ). தஞ்சாவூர் மாவட்டம் அகரமணக்கால் தேசிய ஆரம்பப்பள்ளி சத்துணவு மையத்தில் உணவு உண்ட மாணவர்கள் பாதிக்கப்பெற்றுள்ளது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருவாளர்கள் கு. ரமணி, கோ. வீரய்யன், பொ. உத்திராபதி ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளனர். அவர் களில் ஒருவர் மாண்புமிகு சத்துணவுத்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வருவார்.

திரு. பொ. உத்திராபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திருத்துறைப்பூண்டி, அகரமணக்கால் என்ற இடத்திலுள்ள ஒரு பள்ளியில் சத்துணவுக் கூடத்தில் உணவு உட்கொண்ட சுமார் 35 மாணவர்கள் பாதிக்கப்பட்டு திருத்துறைப்பூண்டி அரசு மருத்துவமனையில் சேர்க்கப்பட் டுள்ளதால் அப்பகுதி மக்களிடையே ஏற்பட்டுள்ள நிலை குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு சத்துணவுத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவை முன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், திருத்துறைப்பூண்டி வட்டாரம், அகர மணக்கால் தேசிய ஆரம்பப்பள்ளி சத்துணவு மையத்தில் 17—4—1986 அன்று 145 மாணவர்கள் உணவு உட்கொண்டனர். குமார் என்ற மாணவன் வாந்தி எடுத்ததை அடுத்து அவனுக்கு தனியார் மருத்துவமனையில் உடனடியாக சிகிச்சை அளிக்கப் பட்டது. பின்பு, 37 மாணவர்கள் வாந்தி எடுத்தனர், அவர்கள்

அனைவரும் திருத்துறைப்பூண்டி அரசு மருத்துவமனையில் புறநோயாளிகளாக சேர்க்கப்பட்டு சிகிச்சைக்குப் பின்னர் அன்று இரவு 33 மாணவர்கள் வீட்டிற்கு அனுப்பப்பட்டனர். எஞ்சிய 4 மாணவர்கள் தீவிர கண்காணிப்பில் வைக்கப்பட்டு மறுநாள் காலை பூரண நலத்துடன் வீட்டிற்கு அனுப்பப் பட்டனர்.

இச்சம்பவத்திற்கு காரணம் தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகம் விநியோகம் செய்த பாமோலின் சமையல் எண்ணெயில் சிறிதளவு மண்ணெண்ணெய் கலந்திருந்தது என்றும், மையத்திற்கு விநியோகித்த சமையல் எண்ணெய் அனைத்தும் திருத்துறைப்பூண்டி வட்டாட்சியரால் பறிமுதல் செய்யப்பட்டு பரிசோதனைக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. முன் னெச்சரிக்கையாக, அந்த ஒரே பீப்பாயிலிருந்து பாமோலின் எண்ணெய் வழங்கப்பட்ட 16 மையங்களிலிருந்தும், அங்கிருந்த மொத்தம் 140 கிலோ பாமோலின் எண்ணெயும் எடுக்கப்பட்டு, வேறு எண்ணெய் வழங்கப்பட்டது.

18—4—1986 அன்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் நடத்திய கூட்டத்தில் மண்ணெண்ணெய் கலப்புடன் பாமோலின் எண்ணெய் விநியோகம் செய்யப்பட்டதற்கு காரணமானவர்கள் மீது தீவிர ஒழுங்கு நடவடிக்கை எடுக்குமாறு தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தைச் சார்ந்த மண்டல முதுநிலை மேலாளர் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளார்.

கவனக்குறைவாக இந்த மண்ணெண்ணெய் கலந்த பாமோலின் சமையல் எண்ணெய்யை உபயோகப்படுத்தி மாணவர்கள் பாதிக் கப்பட்டதற்குக் காரணமான அமைப்பாளர் செல்வி வி. சரோஜா, சமையலர் திருமதி எஸ். வேலம்பாள் மற்றும் உதவியாளர் திருமதி ஜெ. ஜெயசீலி ஆகிய அனைவரும் 18—4—1986 முதல் தற்காலிக பணிநீக்கம் செய்யப்பட்டு, பக்கத்தில் உள்ள செயின்ட் தெரசா ஆரம்பப்பள்ளி சத்துணவு மைய பொறுப்பாளரிடம் கூடுதல் பொறுப்பு அளிக்கப்பட்டு மையம் தடங்கலின்றி செயல்பட்டு வருகிறது.

திரு. பொ. உத்திராபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சத்துணவு மையங்களில் அமைச்சர் ஒரு பக்கம் விவரமான அறிக்கை கொடுத்தாலும்கூட இந்தக் காரியங்கள் தொடர்ந்து நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. இந்த சத்துணவு மையத்தில் அன்றையதினம் மண்ணெண்ணை வாங்கிச் செல்லக் கூடிய அந்த டின்னில் எண்ணெய் வாங்கியதால் இந்த நிகழ்ச்சி அங்கே ஏற்பட்டது. அந்த நிகழ்ச்சி ஏற்பட்டவுடன் இந்த அறிக்கையிலே 35 குழந்தைகள் பாதிக்கப்பட்டதாக கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் 100-க்கும் அதிகமான குழந்தைகள் அன்றைக்கு திருத்துறைப்பூண்டி மருத்துவமனையில் சேர்க்கப்பட்டு சிகிச்சை அளிக்கப்பட்டது. வேறு எந்த சிகிச்சையும் அன்றைக்கு அங்கே எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. இரண்டு மாதத்திற்கு முன்னாலே பக்கத்து கிராமமான கீழப்பாக்கம் கிராமத்தில் பல்லி விழுந்து இப்படித்தான் நூற்றுக்கணக்கான குழந்தைகள் பாதிக்கப்பட்டது தொடர்ந்து பத்திரிகையில் வந்துக் கொண்டிருந்தது. தான் அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்வது சத்துணவு மையத்திற்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள், ஊராட்சி மன்றத் தலைவர்கள் ஊராட்சி ஒன்றியத் தலைவர்கள் சென்று கண்காணிக்கக்கூடாது என்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு அதிகாரிகளே கவனிக்கக்கூடிய நிலைமையில்—அதுவும் குழந்தைகள் சாப்பிடுகின்ற உணவில் இப்படிப்பட்ட நிலைமை தொடர்ந்து நடந்து வருகிறது. எனவே நான் அமைச்சர் அவர்களை ஒன்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். குழந்தைகள் சாப்பிடக்கூடிய உணவைச் சரியாகச் கண்காணிக் காவல் தவறக்கூடியவர்கள் எந்த அதிகாரியாக இருந்தாலும் அவர்கள் மீது உடனடியாக விசாரணையின்றி நடவடிக்கை எடுக்க மாண்புமிகு வாக்குறுதி அளிக்க முன்வருவார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் குறிப்பிட்ட நிகழ்ச்சி நடந்ததற்குக் காரணம் மண்ணெண்ணெய் டின்னிலே பாமாயில் வாங்கியதால் அல்ல. தமிழ்நாடு நுகர் பொருள் வாணிபக் கழகம் விநியோகம் செய்த பாமாயிலில்; அதாவது அந்தச் சமையல் எண்ணெயில் சிறிதளவு மண்ணெண்ணெய் கலந்திருந்தது. அது கண்டுபிடிக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு உடனடியாக அன்றையதினம் எந்தெந்த மையங்களில் இந்த எண்ணை வழங்கப்பட்டதோ அந்த மையங்களில்

அதாவது 16 மையங்களிலிருந்து 140 கிலோ பாமாயிலை உடனடியாகத் திரும்பப் பெற்று வேறு எங்கும் இந்தப் பாதிப்பு ஏற்படாத வகையில் உடனடியாக நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பல்லி விழுந்ததால் ஏற்பட்ட நிகழ்ச்சி பற்றிச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அப்படிப்பட்ட நிகழ்ச்சிகள் ஏற்படுகிற இடத்தில் உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்வதோடு மட்டுமல்லாமல் அப்படிப்பட்ட நிகழ்ச்சிகள் மீண்டும் நடைபெறாமலிருக்க என்னென்ன முன்னெச்சரிக்கை எடுக்கவேண்டுமோ அவைகளை எல்லாம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே தேவையான நடவடிக்கை அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. பொ. உத்திராபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நடவடிக்கை எடுத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் குழந்தைகளுக்கு அனுப்பக்கூடிய பாமாயிலில் மண்ணெண்ணெய் கலந்து அனுப்பக்கூடிய அளவுக்கு அஜாக்கிரதையாக இருக்கின்ற வகையில் வேலையில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்களே—அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள்—மேலும் என்னென்ன நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறீர்கள் என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 17—4—1986 அன்று இந்தச் சம்பவம் நடந்தது. 18—4—1986 அன்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் இதன்மீது நடவடிக்கை மேற்கொள்ளவேண்டுமென்று ஆவன செய்து உடனடியாக தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தினுடைய மண்டல முதுநிலை மேலாளர் அவர்களுக்கு அறிவுறுத்தப்பட்டு உரிய நடவடிக்கை அவர்கள் மீது மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் சத்துணவுக் கூடத்தில் பணிபுரிகிறவர்கள் அந்த எண்ணெயை நுகர்ந்து பார்க்காமல் பயன்படுத்திவிட்டார்கள் என்ற காரணத்தால் தற்காலிகப் பணி நீக்கம் செய்யப்பட்டு விசாரணை நடந்து கொண்டிருக்கிறது. தற்போது பக்கத்தில் இருக்கிற மற்றொரு பள்ளியில் இருக்கிற அமைப்பாளர்களை இன்றைக்கு அங்கே பொறுப்பாளராகப் போட்டு இந்தச் சத்துணவுக் கூடம் தொடர்ந்து தடை இல்லாமல் நடந்து கொண்டிருக்கிறது.

[1986 மே 2

3. வரவு-செலவுத் திட்டம் 1986-87 வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி).

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

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழி கிறேன்—

"மானியக் கோரிக்கை எண்3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,48,86,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 3,48,86,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

திரு. எஸ். என். இராமசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளுக்குப் போட்டியாக ஓடிக் கொண்டிருக்கும் ஆம்னி பஸ்களைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3 — மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 3,48,86,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

திரு. சு. பாலன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டியின் தற்போது உள்ள வேகக் கட்டுப்பாட்டை மக்கள் அதிகமாக நடமாடும் பாதையில் மேலும் கட்டுப்படுத்த வேண்டியது குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3 — மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 3,48,86,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

1986 மே 2]

திரு. எஸ். பி. மணவாளன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 50 சி.சி.க்கு உட்பட்ட மோபெட் இரு சக்கர வாகனங்களை ஓட்டுபவர் தலைக் கவசம் கட்டாயமாக அணியும் விதியைத் தளர்த்துவது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3 — மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 3,48,86,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

(மாலை 5-00)

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 88,36,89,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்."

திரு. எஸ். என். இராமசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தார் சாலைகள் போடப்பட்டு பன்னிரண்டு ஆண்டுகள் பூர்த்தியடைந்து விட்டவற்றிற்கு மீண்டும் தாரிட வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39 — சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 88,36,89,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

திரு. பொ. உத்திராபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டம் கோட்டூர் ஒன்றியம் பள்ளி வர்த்தியில் முள்ளியாற்றில் நடைபாலம் அமைப்பது பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழி கிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 88,36,89,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

திரு. சு. பாலன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னையில் பல இடங்களில் பேருந்துகள் செல்லும் சாலைகளை அகலப்படுத்த வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 88,36,89,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

திரு. கி. ராமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இராசபாளையம் ஊராட்சி ஒன்றியத்திலுள்ள கொருக்காம்பட்டி, கோட்டப்பட்டி, செல்லம்பட்டி ஆகிய கிராமங்களில் சாலை வசதி எதுவுமேயில்லாமல் பொதுமக்களும், பள்ளி மாணவர்களும் படும் இன்னல்களைப் பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 88,36,89,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

(இ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40 — சாலை போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 5,18,45,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 5,18,45,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

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

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 54 — சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 25,43,62,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்".

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

"மானியக் கோரிக்கை என் 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 25,43,62,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

திரு. எஸ். என். இராமசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தூத்துக்குடி — திருச்செந்தூர் சாலையில் திருச்செந்தூர் சமீபமாக உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்த வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை என் 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 25,43,62,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை—விழுப்புரம்—கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் சாலையில் சேத்தியாதோப்பு நகரின் அருகில் உள்ள வெள்ளாற்று பாலத்தை அகலப்படுத்தி சீரமைத்தல் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 54 — சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 25,43,62,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

(உ) கோரிக்கை எண் 55 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச்செலவு.

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

"மானியக் கோரிக்கை என் 55 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,88,85,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

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

"மானியக் கோரிக்கை என் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 2,88,85,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

திரு. ஆர். ரெங்கசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பூம்புகார் கார்ப்பரேஷனுக்கு மேற்கொண்டு இரண்டு புதிய கப்பல் வாங்குதல் பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்த குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 2,388,85,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

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

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகள் எண் 3, 39, 40, 54, 55 ஆகியவைகளின் கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் * அவை முன் வைக்கப் பட்டிருக்கின்றன. அவற்றை நான் படித்ததாக கருதி, குறிப்பேட்டில் ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை சொன்னதற்குப் பிறகு முடிவுரையாக இம் மன்றத்தில் என்னுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சபையில் வைத்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களை நான் இங்கே கூற விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைமை)

தமிழக அரசால் நடத்தப்படுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களை இந்தியாவிலே உள்ள மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும் போது, தமிழகத்தில் மிகச் சிறப்பாக நல்ல முறையிலே நடந்து வருகின்றன என்பது குறித்து உண்மையாகவே நாமெல்லாம் பெருமைப்பட வேண்டிய விஷயம்தான். அதேபோல வியாபார ரீதியிலே கூட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர மற்ற அத்துணைக் கழகங்களும் லாபத்தை ஈட்டியிருக்கின்றனர் என்ற செய்தியைக் கேட்கும்போது, அரசுத் துறை நிறுவனங்கள் என்றாலே அது நஷ்டம் ஏற்படுத்துகின்ற ஒன்றுதான் என்ற பேச்சினை, கருத்தினை மாற்றுகின்ற வகையிலே இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையிலே லாபத்தை ஈட்டித் தருவதற்காக நாம் கண்டிப்பாக இந்தத் துறையை பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். அதே போல 1986-ம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 31-ம் நாள் வரையில் 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களில்

---

* 171—271 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் I, II, III ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

10,036 பேருந்துகளை வைத்து 92 லட்சம் பயணிகளை நாள்தோறும் 32 லட்சம் கிலோமீட்டர் ஏற்றிச் செல்கிற சாதனையைப் பார்க்கிறபோது உண்மையாகவே மகிழ்ச்சி தரத்தக்க விஷயம் தான். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் செயல்படுவது குறித்து நடவடிக்கைகள் எடுக்கிற அதே நேரத்தில், அத்தகைய கழகங்களுக்கு நல்ல பெயர் வருவதிலும், இலாபம் வருவதிலும் அடிப்படையாக இருக்கிறவர்கள் அந்தக் கழகங்களில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்கள் என்பதை நாம் மறந்து விடக்கூடாது.

தொழிலாளர்களின் பிரச்சனைகளை தீர்க்கவில்லையென்று நான் சொல்லவில்லை. சில பிரச்னைகளை இந்த அரசு தீர்த்து இருக்கிறது. இருந்தாலும்கூட தீர்க்கப்படாத பிரச்னைகள் இன்னும் இருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். உதாரணமாக 1—6—1979-க்கு முன்னால் நிரந்தரமாக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு தனியார் மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறுவதற்கு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆனால் 1—6—1979-க்குப் பின்னால் நிரந்தரமாக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு இந்த வசதி இல்லை. தனியார் மருத்துவமனைகளில் அவர்கள் சிகிச்சை பெற அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. ஆகவே எல்லா தொழிலாளர்களையும் ஒன்றாகக் கருதி, அவர்களில் முன்பு சேர்ந்தவர்கள், பின்பு சேர்ந்தவர்கள் என்று வேறுபடுத்தி பிரிக்காமல், அவர்கள் தனியார் மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறுவதற்கு இந்த அரசு அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒரு கொடுமையான நிகழ்ச்சி நடந்து கொண்டிருக்கிறது. நான் இதனை அதிகப்படுத்தி சொல்ல விரும்பவில்லை. கேஷுவல் லேபரர்ஸ் என்று கூறப்படுபவர்கள் மொத்தத்தில் கொத்தடிமைகளைப் போல நடத்தப்படுகிறார்கள். ஆறு மாதம் கேஷுவல் லேபராக வேலை செய்துவிட்டு பின்னால் அவர்களை நிரந்தரமாக்க வேண்டுமென்று சட்டம். ஆனால் ஏறத்தாழ 2 வருடங்கள். 3 வருடங்கள் வேலை செய்தவர்கள் கூட போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருப்பது அறிந்து மிகவும் வேதனைப்படுகிறேன். அந்த நிலையை இந்த அரசு போக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தொழிலாளர்களின் நன்மைக்காக சிற்றுண்டி சாலைகள் நடத்தப்படுகின்றன. அங்கே தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டிகள் மானிய விலையில் வழங்கப்படுகின்றன. அங்கேயிருக்கிற ஒரே குறை, என்னவென்றால், அந்தச் சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்கள், போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கு சமமானவர்களாக கருதப்படுவதில்லை. ஆகவே போக்குவரத்துக்கழகங்களில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கு கிடைக்கிற சலுகைகளையும், சம்பள விகிதங்களையும், அந்தச் சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுக்க அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நடத்துநர்களாக பணியாற்றுபவர்கள் அவர்கள் பணியில் இருக்கும்போது அவர்கள் வைத்திருக்கிற டிக்கெட் புத்தகத்தை தொலைத்து விட்டால் அந்தப் புத்தகத்திற்கான பிரிண்டிங் சார்ஜை மட்டும் தான் வாங்க வேண்டுமென்பது, ஹைகோர்ட் ஆர்டர். ஆனால் நடைமுறையில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அதிகாரிகள் எப்படி செயல்படுகிறார்கள் என்றால் ஹைகோர்ட் ஆர்டரை சிறிது கூட மதிக்காமல், தொலைந்து போன டிக்கெட் புத்தகத்தின் மொத்த பணத்தையும் பணமாக பெற்றுக் கொள்கிற நிலை தான் இருக்கிறது. ஆகவே நீதிமன்றம் அளித்த அந்தத் தீர்ப்பை நடைமுறைக்கு கொண்டு வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து புதியதாக தமிழ்ச் சங்கம் தொடங்கி தமிழ் மீது புகழ் பாடுகிற நாம் சென்ற ஆண்டு வரையில் தமிழ்ப் புத்தாண்டிற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் விடுமுறை அளித்து வந்தோம். அதை இப்போது எடுத்து விட்டோம். அந்த விடுமுறையை மீண்டும் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான பிரச்னை. ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர் அவருடைய பணி முடிந்து வீடு திரும்புகிறபோது மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளிலும் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட

வேண்டும். சமீபத்தில் 17—4—1986 அன்று சென்னையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கும், பட்டுக்கோட்டை அழகிரிப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர் களுக்கும் இதுகுறித்து ஒரு தகராறு ஏற்பட்டு ஏறத்தாழ நான்கு மணி நேரம் போக்குவரத்து ஸ்தம்பித்துவிட்ட ஒரு நிலை இருந்தது. ஆகவே எல்லாக் கழகங்களிலும் பணிபுரிகின்ற வர்கள் தங்களுடைய பணியை முடித்துக் கொண்டு அவர்கள் வீடு திரும்பும்போது, எல்லாக் கழகங்களிலும் இலவசமாக பயணம் செய்யலாம் என்ற நிலையை அரசு கொண்டு வர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 5-10)

அதைப்போலவே பத்திரிகை நிருபர்கள், மாவட்டத்திற்கு மட்டுமல்ல, மாநிலம் முழுவதும் இலவசமாக பயணம் செய்வதற்கு அவர்களுக்கு வழிவகை செய்து தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் நான் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

* *

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அந்தப் பகுதி நீக்கப்படுகிறது.

திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்: * *

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அதிகாரியைப் பற்றியோ அரசைப் பற்றியோ குறை சொல்வதாக இருந்தால், முன்னதாக மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரிடம் முன் அனுமதி வாங்க வேண்டும். எனவே இந்தப் பகுதி நீக்கப்படுகிறது.

திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்: ஆகவே துணைத் தலைவர் அவர்கள் வேண்டுகோளுக்கிணங்க இன்னும் இதை நான் தொடர விரும்பவில்லை. இன்னொன்று. இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள ஊழியர்களுக்கு எல்லாம், தமிழக அரசில் உள்ள மற்ற ஊழியர்களைப் போல வாரத்திற்கு 5 நாட்கள் வேலை செய்கின்ற திட்டத்தை அமுல்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

இன்னொன்று, சென்னையில் உள்ள பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளில் படிக்கட்டுக்கு அருகிலே நடத்துநர்களுக்கான இருக்கை வசதி செய்து தரப்பட்டு இருக்கிறது. இதேபோல் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளிலும், இந்த வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, சென்னை, மதுரை மாநகராட்சிப் பகுதி களில் ஓடுகின்ற பேருந்துகள் அனைத்தும் அரசுடைமையாக்கப் பட்டு, அங்கே அரசுப் பேருந்துகள் மட்டும் ஓடுகின்ற அந்த நிலையை கோவை மாநகராட்சிக்கு உட்பட்ட எல்லையிலும் கொண்டு வந்து, அங்கே உள்ள தனியார் பேருந்துகளை எடுத்துவிட்டு, முழுக்க முழுக்க அரசுப் பேருந்துகளைக் கொண்டு வருவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக தமிழகத்தின் தென் பகுதியில் குறிப்பாக திருச்சி, மதுரை, ராமநாதபுரம், நெல்லை, கன்னியாகுமரி போன்ற பகுதிகளில் வசிக்கின்ற மக்கள் போக்குவரத்து வசதிகள் அதிகமாக இல்லாமல் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக அவர்கள் அங்கேயிருந்து சென்னைக்கு வருவதற்கும், சென்னையில் இருந்து திரும்ப அவர்களுடைய ஊர்களுக்குச் செல்வதற்கும், அவர்களுக்கு அதிகமாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லை. ஏதோ ஓரளவிற்கு மத்திய அரசு ரயில்கள் அதை நிவர்த்தி செய்தாலும் கூட, இன்னும் அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதிகள் முழுக்க முழுக்க தலைநகருக்கு வந்து செல்வதற்கு இல்லை என்பதை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நிலையைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு தனியார்கள் சிலர் அதிகாரபூர்வமான பெர்மிட்டுகள் இல்லாத ஆம்னி பஸ்களை அவர்கள் வைத்து கள்ளத்தனமாக ஓட்டிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்களைப் பிடிக்கும்போது அதிகாரிகள் அவர்களிடம் ஒரு மாதம் அல்லது இரண்டு மாதத்திற்கு உரிய வரிகளை வாங்கிக் கொண்டு மற்றும் தனியாக அவர்களிடம் பணம் பெற்றுக் கொண்டு விட்டுவிடுகிறார்களே தவிர, நிரந்தரமாக அவர்களுக்கு எந்த ஒரு முறையும் செய்யப்படுவதில்லை என்பதை நான் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்] [1986 மே 2

இன்னொன்று. இந்த ஆம்னி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே பயணிகளை ஏற்றுவதற்கு புரோக்கர்கள் என்ற பெயரில் குண்டர்களை நியமித்து இருக்கிறார்கள். பயணிகள் அங்கே செல்லும்போது, அவர்களை கட்டாயமாக இழுத்துச் சென்று, நெல்லைக்கு செல்ல வேண்டும் என்றால் திருச்சி பஸ்ஸில் ஏற்றி விடுவதும், இராமேஸ்வரம் செல்ல வேண்டும் என்றால், மதுரை வண்டியில் ஏற்றிவிடுவதும், ராமநாதபுரம் செல்ல வேண்டும் என்றால் கோயம்புத்தூர் வண்டியில் ஏற்றிவிடுவதுமான கொடுமைகளைச் செய்து கொண்டு இருக்கிறார்கள். இதைத் தடுக்க அரசு கண்டிப்பாக நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று இங்கே நான் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று, கல்கத்தாவிலே இருக்கிற ஹிந்துஸ்தான் மோட்டார்ஸ் தயாரிக்கின்ற அம்பாஸிடர் கார்களுடைய குவாலிட்டியானது மிகவும் மோசமான நிலையிலே இருக்கிறது. 1 லட்சம் ரூபாயும் அதற்கு மேலேயும் பணம் கொடுத்து வாங்குகின்ற அந்தக் கார்களை எடுத்து உடனே ரோட்டிலே ஓட்ட முடிகிறதா என்றால், கண்டிப்பாக முடிவதில்லை. அது தகர டப்பாவைப் போன்ற ஒரு சப்தத்தை எழுப்புகின்றது. என்ன செய்கின்றார்கள் என்றால் அந்தக் காரை வாங்கிய உடனேயே அதை கார்ப்ஸீட்டாக strip செய்து என்ஜினை எடுத்து விட்டு, சீட்டுகளைக் கழட்டி விட்டு அவைகளைத் திரும்பவும் பல இடங்களில் வெல்ட் செய்வதாலும், புதிய வயரிங் செய்வதாலும்தான் அந்த வண்டிகளை ஓட்ட முடிகின்றது. இப்படி செய்வதால் ஏறத்தாழ 10 ஆயிரம் ரூபாயிலிருந்து 15 ஆயிரம் ரூபாய் வரையில் அதிகமாகச் செலவு ஏற்படுகின்றது. ஆகவே கல்கத்தாவிலே இருக்கின்ற அந்த ஹிந்துஸ்தான் மோட்டார்ஸ்-க்கு இதுபற்றி அரசு கடுமையான ஆட்சேபனை தெரிவிக்க வேண்டுமென்றும், அவர்கள் தங்களுடைய குறையை நிவர்த்தி செய்யாமல் இருப்பார்களே யானால், தமிழகத்திலே அந்த அம்பாஸிடர் கார்களை பதிவு செய்வதை—அதாவது ரிஜிஸ்தர் செய்வதையே இந்த அரசு நிறுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1986 மே 2] [திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்]

இன்னொன்று, சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் இங்கே இருக்கின்ற ஆட்டோ, டாக்சிகளைப் பார்த்தாலே மிகவும் அச்சமாகவும், பயமாகவும் இருக்கிறது. காரணம், நாம் கூப்பிடுகிற இடத்திற்கு கண்டிப்பாக அவர்கள் வருவதே இல்லை. அப்படி வருவார்களேயானால், மீட்டருக்கு மேலே அதிகமாகப் பணம் பெருகின்ற நிலையிலே அவர்கள் இருக்கின்றார்கள். இன்னும் குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், சென்ட்ரல் ஸ்டேசனிலே இருக்கின்ற ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களை பொறுத்த வரையில் அங்கே போலீஸ்காரர்கள் இருக்கும்போதுதான் ஓரளவுக்கு வருகின்றார்கள். ஆனால் காவலர்கள் இல்லாத நேரத்திலே அவர்கள் வருகின்ற பயணிகளை மிகவும் கொடுமைப் படுத்தியும், துன்பப்படுத்தியும், அதிகமாகப் பணத்தைப் பெறுவதிலேயே கண்ணோட்டமாக இருக்கின்றார்கள். ஆகவே இந்த நிலை மாற அரசு கடுமையான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் இங்கே கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறையைப் பற்றி இங்கே ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூற விரும்புகிறேன்.

1970-ல் அரசுத் துறையைச் சார்ந்த ஏறத்தாழ 2 ஆயிரம் மோட்டார் வண்டிகள் இருந்தன. அவைகளைப் பராமரிப்பதற்கு அப்போதே 4 பணிமனைகள் இருந்தன. ஆனால் இன்று, 1986-லே ஏறத்தாழ 7 ஆயிரம் மோட்டார் வாகனங்களை இந்த அரசு சொந்தமாகக் கொண்டுள்ளது. இவைகளைப் பராமரிப்பதற்கு 11 பணிமனைகள் தான் உள்ளன என்று குறிப்பிலே கூறப்பட்டுள்ளது. ஆகவே அது போதாது; அதை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் இங்கே கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களுடைய ஆதரவோடும், அங்கு எம்.டி.யாக இருப்பவரும் புதிய வடிவத்திலே ஒரு பேருந்தினை வடிவமைத்து இருக்கிறார்கள். அந்த பேருந்து டெல்லி வரை சென்று புகழ் பெற்று வந்திருக்கிறது என்பது நாமெல்லாம் மகிழத்தக்க விஷயம், பெருமைபடத்தக்க விஷயம். இதுபோன்றே ஒவ்வொரு கழகமும், டீசலை சிக்கனப் படுத்துவதையும், அதிகமாக லாபத்தைக் கொடுப்பது என்ற

[திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்] [1986 மே 2

போக்கோடு நிறுத்திக் கொள்ளாமல் போக்குவரத்துத் துறையிலே எப்படி விபத்துக்களை தடுக்கலாம், என்னென்ன முறையிலே, நல்லபடியாக போக்குவரத்துத் துறையை நடத்தலாம் என்ற ஆராய்ச்சி எண்ணத்தோடு நல்ல பல திட்டங்களை இந்த ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்போல, மற்ற கழகங்களும் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டு வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி தெரிவித்து விடை பெறுகிறேன்.

*திரு. சோ. மா. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், கோரிக்கை எண். 3, கோரிக்கை எண். 39, கோரிக்கை எண். 40, கோரிக்கை எண். 54 மற்றும் கோரிக்கை எண். 55 ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது 125 கோடியே 36 லட்சத்து 66 ஆயிரம் ரூபாயை இங்கே முன்மொழிந்திருக்கிறார்கள். அதன் பேரில் நான் இந்தப் போக்குவரத்தைப் பற்றி மட்டும் இங்கே பேசலாம் என்று கருதுகிறேன்.

(மாலை 5.20)

போக்குவரத்து தனியார் இடத்திலே இருக்கின்ற காரணத்தினால் அதனுடைய வருவாய் எல்லாம் தனியாருக்கு போகிறதே என்ற காரணத்தினால் அந்த பஸ்களை தேசியமயமாக்கப்படுவதன் மூலம், தேசியமயமாக்கப்பட்டப் பிறகு வருமானம் அதிகமாக இருக்கும் என்றும், அதன் பயனை பொது மக்கள் அடைவார்கள் என்ற காரணத்தினால் அன்றைய தினம் இந்தப் போக்குவரத்துக்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டது.

அதன் அடிப்படையில் இன்றையதினம் பார்க்கும்போது அந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எப்படி இருக்கிறது என்றால், இன்றையதினம் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் 1983-84 ஆம் ஆண்டு மூலதனம் அன்றைக்கு வைக்கப்பட்டது. அதாவது ரூ. 12 கோடியாக இருந்தது. 1983-84 ஆம் ஆண்டு நஷ்டம் ஏற்பட்டு இருக்கின்ற கணக்கை இங்கே தணிக்கை செய்து கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அது

1986 மே 2] [திரு. சோ. மா. இராமச்சந்திரன்]

39 கோடியே 21 இலட்சத்து 49 ஆயிரம் ரூ. ஆகும். 1983-84 வரை அந்த 1 ஆண்டு மட்டும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நஷ்டம் 10 கோடியே 2 லட்சத்து 62 ஆயிரம் ரூபாய் ஆகும்.

அதேபோல் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 1983-84ல் ஆடிட் செய்யப்பட்டதில் மூலதனம் வைக்கப்பட்ட தொகை 1 கோடியே 3 லட்சத்து 1 ஆயிரம் ரூபாய். நஷ்ட கணக்கை காட்டுகிறபோது 3 கோடியே 40 லட்சத்து 63 ஆயிரம் ரூபாய் ஆகும். அந்த ஒரு ஆண்டு நஷ்ட கணக்கை பார்க்கும்போது 1983-84 ஆம் ஆண்டு மட்டும் சோழன் போக்குவரத்தில் 3.27 கோடியே 13 ஆயிரம் ரூபாய் நஷ்ட கணக்கு காட்டப்படுகிறது.

அதேபோல் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 16—1—1980-ல் துவக்கப்பட்ட ஒரு கழகம் ஆகும். அந்த திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 1982-83 ஆம் ஆண்டு வரை மூலதனச் செலவு ரூபாய் 2 கோடியே 50 லட்சம் ஆகும். அதில் நஷ்ட கணக்கு காட்டப்படுவது ரூபாய் 3 கோடியே 66 லட்சத்து 12 ஆயிரம் ஆகும். அன்றைய ஒரு ஆண்டு நஷ்ட கணக்கு மட்டும் 10 லட்சத்து 19 ஆயிரம் ரூபாய் என்று இதிலே காட்டியிருக்கிறார்கள்.

அதேபோல் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 1983-84 ஆம் ஆண்டில் அந்த ஒரு ஆண்டு நஷ்டம் மட்டும் ரூபாய் 38 லட்சத்து 96 ஆயிரம் ரூபாய் என்று இங்கே காட்டியிருக்கிறார்கள். இதை எல்லாம் பார்க்கிறபோது இந்த தேசியமயமாக்கப்பட்ட பின் அங்கே பணி ஆற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல முறையில் சம்பளம் கிடைக்கும் என்றும், இங்கே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் நம்முடைய அரசின் பெயரால் இருக்கின்ற காரணத்தால் நமக்கு எல்லாம், ஏழை எளியவர்களுக்கு எல்லாம் அங்கே டிக்கெட் இல்லாமல் இந்த அரசு ஏற்றிச் செல்லும் என்ற ஒரு நப்பாசையால் பொதுமக்கள் அன்றையதினம் நினைத்துக் கொண்டு இருந்தார்கள். இன்றைய தினம் பார்க்கும்போது ரூபாய் கோடி கோடியாக மூலதனச் செலவு 3 கோடி ரூபாய் என்றால் அதனுடைய நஷ்ட கணக்கு 39 கோடி ரூபாயாக இன்றைய தினம் இந்த அரசில் இருந்து

கொண்டிருக்கிறது. தனியார் துறையில் பார்க்கிறபோது நாங்கள் தனியார் துறையை ஆதரிக்கவில்லை என்றாலும் சில பஸ்களுக்கு அதிகமான வரி விதித்தும் எல்லா வகை பஸ்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான வரி விகிதம்தான் விதிக்கப் படுகிறது. ஆனால் தனியார் துறையிலே புதிய வண்டிகளை ஓட்டிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். 1,800 முதலாளிகள் இருப்பதாக ஏறக்குறைய எனக்குக் கணக்குத் தெரிகிறது. குறிப்பாக ஒருவர் 5 பஸ்களைத்தான் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இருந்தாலும் அவர்கள் இன்றைய தினம் 10 பஸ்கள் என்றும் 20 பஸ்கள் என்றும் பெருக்கிக் கொண்டே இருக்கிறார்களே தவிர அவர்கள் கீழே இறங்கவில்லை. அரசாங்கத்தினுடைய பஸ்கள் தனியார்களிடத்தில் இருக்கிற பஸ்களைவிட அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தினால் அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே அதிகமான பஸ்கள் இருக்கிற காரணத்தினால் பொது மக்களுக்கு வசதிகள் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்த்தாலும் அவர்களுக்கு வசதியும் இல்லாமல் நட்டக் கணக்கிலேயும் போய்க் கொண்டிருக்கின்றன.

அதற்கெல்லாம் என்ன காரணம் என்றால், அங்கே சில அதிகாரிகள் ஊழல் செய்கின்ற காரியங்களில் சிலவற்றை நான் இங்கே சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதிலே சோழன் போக்குவரத்திலே அங்கே 1983-84 ஆம் ஆண்டு தணிக்கையிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அங்கே இருக்கிற கேஷியர் ஒருவர் 'பி' ஸ்டேட்மெண்டில் தினம் தினம் வருகின்ற வருவாயை அவர் குறைத்து எழுதியிருக்கிறார்கள். அந்த வருவாயைக் குறைத்து எழுதிவிட்டு, செலவினங்களை, ஒவ்வொரு பஸ்ஸிற்கும் எவ்வளவு என்று கொண்டு வந்து, கடைசியில் அவர் அதை அதிகமாக சேர்த்துக் கொள்வதும், அதேபோன்று அவர் தொடர்ந்து 1979-லிருந்து 1983 ஆம் ஆண்டு வரை தொடர்ந்து செய்து கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். எவ்வளவு என்று கேட்பீர்களேயானால், அமைச்சரே அதிர்ச்சியடையக் கூடிய வகையில், ரூ. 54.84 இலட்சத்தை, ஒரு தனி நபர், இத்தனை கையாடல்களைச் செய்திருக்கிறார் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதை அவர் எப்படி செய்திருக்கிறார் என்று பார்க்கிறபோது, பெரிய அதிசயமாக நாம் இதைக் கருத வேண்டும். அதன் அடிப்படையிலே

தினம் தினம் மேல் அதிகாரி இல்லாமலே அந்தச் செக்குகளை, டிராப்ட்களை, அவரே செலுத்தியும், திரும்ப கையொப்பமிட்டு, மேலதிகாரியின் ஒப்பம் இல்லாமல், அவரே அந்தப் பணத்தை எடுப்பதற்கு அவருக்கே அதிகாரம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நான் இதைக் குற்றச்சாட்டாக இந்த நேரத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏற்கனவே இதில் 'இன்டர்னல் ஆடிட்டர்கள்' 2, 3 பேர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களும் இந்தத் தவறுகளுக்கு உடனிருந்து இருக்கிறார்கள். அதை இந்த அரசோ, அந்த இன்டர்னல் ஆடிட்டர்களோ கண்டுபிடிக்க முடியவில்லை. பொதுமக்கள் இவ்வளவு ஊழல்கள் நடக்கிறதே என்று அவர்கள்தான் அன்றையதினம் ஒரு பெட்டிஷனை இந்த அரசாங்கத்திற்குப் போட்டு, அதன் பிறகு விழிப்பு ஏற்பட்டு, அதைக் கண்டுபிடிக்க, இந்த ஆடிட்டர் ஜெனரல் எச்சரிக்கப்பட்டிருப்பதாக, அந்த ஆடிட்டரே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நான் இதையெல்லாம் சொல்கின்ற நேரத்தில், அமைச்சரவர்கள் இதைக் கொஞ்சம் ஊன்றி கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால், இந்த ஏழைகள் எல்லாம் நம்முடைய பஸ்ஸாயிற்றே, நம்முடைய சொத்தாயிற்றே, அதிலே வருகின்ற வருமானம் நமக்கு ஒரு காசு கூட குறையாது என்று நினைத்துக் கொண்டிருக்கிற நேரத்தில், அவர் அதை எப்படி செய்திருக்கிறார்கள் என்றால், அந்த சிட்டாவில் எழுதப்படுகின்றபோதும்கூட, கடைசியில் மோசடி செய்வதற்குக் கூட ஒரு வகை வேண்டும். அந்தப் பாராவிலே சிட்டா எழுதப்படுகின்ற நேரத்திலே, அங்கே வரவு-செலவு என்று ஒரு சிட்டாவில் கடைசியாக குறிப்புகளை எழுதிவிட்டு, டோட்டல் செய்கிறார்கள். டோட்டல் செய்து விட்ட பிறகு, அவருக்கு அன்றைய தினம் வருமானம் போதவில்லை என்றால், ரூ. 10,000 வருமானம் வர வேண்டுமென்றால், அதை மற்றொரு பக்கத்தில் எடுத்து எழுதுகின்ற முறையை அனுசரித்திருக்கிறார்கள். அங்கே ரூ. 10 இலட்சம் என்ற குறிப்பிருந்தால், பணத் தேவை என்று கருதினால் ரூ. 8 இலட்சம் என்று குறிப்பு எழுதியிருக்கிறார்கள் எவ்வளவு மோசடி என்றால், எவ்வளவு பணம் அவருக்கு வேண்டுமென்று நினைக்கிறாரோ, அந்த அளவிற்கு அவர்கள்

அந்த மோசடியில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் இந்த அரசு கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். யாரோ கொடுக்கிறார்கள் வரி. அந்த வரியைக் கண்காணிப்பதில்லை. யாருடைய பணமோ போகிறது என்று அசட்டையாக, அஜாக்கிரதையாக இருக்கிறது இந்த அரசு என்று இந்த மானியக் கோரிக்கையில் வன்மையாக வெளியிட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 5.30)

அதேபோன்று இன்னொன்றையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். முன்வைப்புப் பணம் என்று சொல்வார்கள். அந்த முன்வைப்புப் பணத்தை அவர்கள் இன்னொரு பெயரால், ராமன், கோவிந்தன், ராமசாமி என்ற பெயரால், புனைப் பெயர்களால், வரவு வைத்து, பிறகு அதையே அவர்கள் 'ரீபண்ட்' கொடுத்ததாக அதிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் பார்க்கின்றபோது, இதேபோன்ற அதிசயக் கையாடலை நான் இதுவரை பார்த்ததில்லை. கேள்விப்பட்டதுமில்லை. ஏனென்றால், ரூ. 54.84 இலட்சத்தை ஒரே நபர் கையாடல் செய்திருக்கிறார் அதிலே ஆடிட்டர்களும் உட்பட்டிருக்கிறார்கள். இதைவிட வெட்கக் கேடு வேறு ஒன்றுமில்லை என்று கருதுகிறேன். அதிலே குறிப்பாக ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இதிலே 5 பேரை சஸ்பெண்ட் செய்திருப்பதாக குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு நான் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 'அமாவாசை அன்று திருடு போன நிலவு பௌர்ணமி அன்று கிடைத்தது' என்று கிராமத்திலே சொல்வார்கள். அதேபோன்று யாரோ கண்டுபிடித்ததை, தாங்கள் கண்டுபிடித்ததாக சொல்கிறார்கள். அன்றைய தினம் அவர்கள் கண்டுபிடித்ததாக அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் பார்க்கிறபோது பொது மக்கள் பணத்தை செலவிடுவதில் இப்படி ஏனோதானோ என்று இருக்க வேண்டாம். இவ்வளவு இருந்தும் எனக்கு முன்பு பேசிய நம்முடைய உறுப்பினர் அவர்கள்கூட குறிப்பிட்டார்கள். பத்திரிகை நிருபர்களைப் பற்றி. எவ்வளவோ கொள்ளையடிக்கப்படுகிறது. என்ன என்னமோ நடந்து வருகிறது. அவர்களுக்குப் போக்குவரத்துக்கு

இலவசமாக 2, 3 போக்குவரத்துக்கள் மட்டும் ஒரு மாவட்டத்திலிருந்து இன்னொரு மாவட்டம் என்ற அளவுக்கு மட்டும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தமிழ்நாடு முழுவதும் பாஸ் கொடுத்தால் நல்லது. ஒரே ஆள் செய்கிற ஊழலில் ஒரு பங்கு ஒதுக்கினால் அதற்கு போதுமானது என்று கருதுகிறேன். நான் ஒரு முறை அரசு போக்குவரத்து பஸ்ஸிலே போய்க் கொண்டிருந்தேன். அன்றையதினம் ஒரு காவலர் ஏறவந்தார். அவரிடத்திலே பணம் கொடுத்தால் தான் முடியும் என்று சொல்லி விட்டார்கள். கடைசியாகப் பார்க்கிறபோது அவரிடத்திலே ஒரு ரூபாய் குறைந்துவிட்டது. ஒரு ரூபாய் இல்லாமல் நான் அவருக்குக் கொடுத்து உதவினேன். காவலர்கள் எவ்வளவோ கஷ்டப்படுகிறார்கள். தனியார் பஸ்ஸிலே என்னுடைய கிராமத்திற்கு ஒரு முறை செல்கிற நேரத்திலே அந்த பஸ்ஸிலே காவலர் வந்தால் நான் பார்த்திருக்கிறேன், அந்தக் காவலர் இல்லத்திலேயே நிறுத்தி ஏற்றிச் செல்கிற நிலை இருக்கிறது. ஆகவே அவர்களுக்கும் இலவசமாகப் பாஸ் அனுமதி அளிக்க வேண்டும்.

அடுத்து ரோடுகளைப் பற்றி ஒரு கருத்தைச் சொல்லி முடித்துக் கொள்ளலாம் என்று கருதுகிறேன். ரோடுகளும் பாலங்களும் என்பதற்காக 88 கோடி ரூபாய்களை அமைச்சர் அவர்கள் கோரி இருக்கிறார். குறிப்பாக அவர்கள் நல்ல முறையில் பயன்படுத்த வேண்டுமென்ற எண்ணத்திலே நான் குறிப்பிடுகிறேன். ஆடிட்டர் அதிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார். 1979 ஆம் ஆண்டு மதுரை மாவட்டத்திலே பெரியகுளத்திலிருந்து அக்கம் வரை ஒரு ரோடு இருக்கிறது. இடையிலே வனத் துறைப் பகுதி இருக்கிறது. ஏற்கெனவே வனத் துறையிலிருந்து அனுமதி கேட்டுப் பெறாமல் 1 கோடியே 38 லட்சத்து 13 ஆயிரம் ரூபாய் வரையில் செலவிட்டு இரு பக்கமும் ரோடு போட்டுவிட்டு 7 கிலோமீட்டர் ரோடு போடாமல் விட்டுவிட்டதன் காரணமாக—1983 ஆம் ஆண்டு தான் அந்த ரோடைப் போடப் போகிறோம் என்று வனத் துறையிடம் அனுமதி கேட்கப்பட்டிருக்கிறது—இதை ஆடிட் ரிப்போர்ட்டிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். நீங்கள் ஏதன் எச்சரிக்கையாக உங்களுடைய அதிகாரிகளை கேட்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது.)

[1986 மே 2

*திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்று ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தமட்டில் இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே வழிகாட்டியாக தமிழகத்திலே இயங்கி வருகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையிலே செம்மையாக ஏழை எளிய மக்கள் பயன் பெறக்கூடிய வழிவகைகளை மேற்கொண்டு மிகச் சிறப்பான முறையிலே செயல்பட்டு வருவதை நாம் அனைவரும் அறிவோம். நம்முடைய தமிழகத்திலே இயங்கி வருகிற போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தமட்டில் மிக அற்புதமான முறையில் செயல்படுகிறது என்ற காரணத்தினால் உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பளித்தல், எரிபொருள் மிச்சப்படுத்துதல், உற்பத்தித் திறனை அதிகரித்தல் போன்ற நல்ல எடுத்துக்காட்டுகளை செய்து காட்டி மத்திய அரசால் அளிக்கப்பட்ட பரிசைப் பெற்றிருக்கிற ஒரு மாநிலமாக நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை இருக்கிறது என்பதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேநேரத்திலே திட்டக் கமிஷனும் இன்றைய தினம் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களை மிக அருமையாகப் பாராட்டி வருவதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். 1986 ஜனவரித் திங்கள் வரை இன்றைய தினம் ஏறக்குறைய 13 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமிழகத்திலே உருவாக்கப்பட்டு ஏறத்தாழ 10,036 பேருந்துகளை இயக்கி, நாள் ஒன்றுக்கு 32 இலட்சம் கிலோ மீட்டர்கள் சென்று, ஏறக்குறைய 92 இலட்சம் பயணிகளுக்குப் பயன்படும் அளவிற்குப் பெரிய அற்புதமான சேவையைப் போக்குவரத்துக் கழகம் செய்கின்ற வகையில் பணியாற்றிக் கொண்டு வருவதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

அதேபோன்று 1986 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி இறுதி வரை, ஏறக்குறைய 53 கோடி ரூபாய் செலவில் 1,840 புதிய பேருந்துகளை வழித் தடங்களில் விட்டிருக்கிற பெருமையை இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை பெற்றிருக்கிறது

1986 மே 2] [திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம்]

அந்தத் திட்டத்தின் அடிப்படையில் ஏறக்குறைய 600 கிராமங்களில் போக்குவரத்தே இல்லாதிருந்த நிலைமையிருந்ததைப் போக்க வேண்டுமென்ற நல்லெண்ணத்தின் அடிப்படையில் ஏறக்குறைய 605 பேருந்துகளை புதிய வழித்தடங்களில் விட்டு, ஏறக்குறைய 7 இலட்சம் பொதுமக்கள் பயன் பெறுகின்ற அளவிற்கு இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பணியாற்றி வருவதை இந்த நேரத்தில் நான் பாராட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றையதினம் தமிழகத்திலே 13 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், தமிழ் நாட்டிலே தமிழ் மண்ணுக்காக உழைத்தவர்கள், தமிழுக்காகப் போராடியவர்கள், தமிழகத்திற்காகத் தியாகம் செய்தவர்கள் ஆகியவர்களின் பெயர்களை ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் இட்டு மிகவும் அருமையான முறையிலே செயல்பட்டு வருவதை நான் இந்த நேரத்திலே பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்தத் திட்டத்தின் அடிப்படையிலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய பணிவான கவனத்திற்கு என்னுடைய பணிவான வேண்டுகோள் ஒன்றினை வைப்பதற்கு நான் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். இன்றைய தினம் செங்கல்பட்டு மாவட்டம் பெரிய மாவட்டமாகத் திகழ்கின்ற காரணத்தினால் செங்கல்பட்டு மாவட்டத்துப் பொதுமக்களின் சார்பாக, இந்த மாவட்டத்திற்கு என்று தனியாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை நீங்கள் ஆரம்பித்து, அதற்கு மதுரையை ஆண்ட மாமன்னன் "திருமலை நாயக்கன்" பெயரைச் சூட்ட வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்து, பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆயிரக்கணக்கான பேருந்துகள் வழித்தடங்களிலே விடப்பட்டு, அந்தப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து வரும் இந்த நேரத்தில், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு எவ்வளவோ இடைஞ்சல்கள் ஏற்பட்ட நேரத்திலேயும், அதையெல்லாம்கூட அரசு பொருட்படுத்தாமல் மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி

[திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம்] [1986 மே 2

செய்கின்ற அளவிற்கு இந்தத் துறை பணியாற்றி வருவதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதற்காக இந்தத் துறைக்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்ற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களை நான் இந்த நேரத்தில் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இவற்றிற்கெல்லாம் மூலகாரணமாகத் திகழ்ந்து, ஏழை எளிய மக்களுக்கு நல்ல முறையிலே போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டுமென்று, பல நல்ல திட்டங்களைத் தீட்டி செயல்படுத்தி வருகின்ற தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர், எங்கள் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு இந்த நேரத்திலே மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற பணியாளர்களுக்கெல்லாம் பல்வேறு சலுகைகளை இன்றைய தினம் அரசு வழங்கியிருப்பது புத்தகத்தின் வாயிலாக மிக அழகாகக் காணப்படுகிறது

மூன்றாண்டுக் கால ஊதிய ஒப்பந்தம் இவ்வாண்டு செப்டம்பர் முதல் தேதி முடிவாகிறது. அது காலாவதி ஆவதற்கு முன்னாலேயே தொழிற்சங்கங்களோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தி, பணியாளர்களுக்குக் கணிசமான அளவுக்கு ஊதிய உயர்வு கொடுப்பதற்கான வழிவகை செய்தாக வேண்டுமென்ற முறையில், 1977-இல் 175 ரூபாயாக இருந்ததை, 1980 இல் 330 ரூபாயாக உயர்த்தி, 1983-இல் 430 ரூபாயாக உயர்த்தியிருக்கிறது என்ற பெருமையை இன்றையதினம் புரட்சித் தலைவரவர்களின் அரசு செய்திருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதைப்போல, புதிதாகப் பணியிலே சேர்க்கப்படுகின்ற ஓட்டுனர்களுக்கு 1977 ஆம் ஆண்டு மாத சராசரி வருமானமாக 453 ரூபாய் இருந்தது. அதை, இந்தத் துறையைப் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களும், தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சரவர்களும் தொழிலாளர்களிடத்தில் அக்கறையை மேற்கொண்டு, அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்ற

1986 மே 2] [திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம்]

நல்லெண்ணத்தினுடைய அடிப்படையிலே, 1977 ஆம் ஆண்டு சராசரி வருமானம் ஒரு ஓட்டுநருக்கு 453 ரூபாயாக இருந்ததை மாற்றி, 1986 ஆம் ஆண்டிலே மாத சராசரி வருமானம் 1,270 ரூபாய் என்ற அளவிற்கு மாற்றியமைத்திருக்கிறது. அந்தப் பெருமை இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கும் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவருக்கும் சேரும் என்று நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

(மாலை 5-40)

அதே போல், அந்தத் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுடைய பிள்ளைகள் எல்லாம் மேற்படிப்பு படிப்பதற்காக, ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் பொறியியல் கல்லூரிகள் அமைத்து, அவர்கள் நல்ல முறையிலே செயல்பட வழிவகை செய்துள்ளார்கள். இந்தியாவிலே வேறு எந்த மாநிலத்திலும் செய்யாத அளவுக்கு, இன்றையதினம் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகம் பொறியியல் கல்லூரி ஆரம்பித்து, அதிலே அத்தொழிலாளர்கள் பிள்ளைகளுக்கு முன்னுரிமை கொடுப்பதைப் பார்த்து நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நெடுஞ்சாலைத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்றுள்ள மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல்வேறு சாதனைகளைச் செய்கின்ற நேரத்திலே ஒரு வேண்டுகோளை வைக்க முற்படுகிறேன். ஏற்கெனவே, தமிழகத்திலே, பெரிய சாலைகளை எல்லாம், பஸ் ரூட் சாலைகளை எல்லாம் தார் சாலைகளாகப் போட்டு, ஆனால் பாரமரிப்பு இல்லாமல், போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சலாக இருக்கிற அளவுக்கு, போக்குவரத்து செல்லமுடியாத அளவுக்கு ஆங்காங்கே சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஏற்கனவே, பஸ் ரூட் திட்டத்தில், போட்ட சாலைகளை எல்லாம், நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் ஒப்படைக்காத காரணத்தால், அந்தச் சாலைகளைப் பராமரிக்க முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. அது ஏற்கனவே அரசினுடைய கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறது. அந்தச் சாலைகளை எல்லாம், அரசு ஆணையிட்டு, நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் ஒப்படைத்து, அந்தச் சாலைகளை எல்லாம் செப்பனிட்டு, போக்குவரத்து சரிவர செய்ய ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நான் சார்ந்திருக்கிற கும்மிடிப்பூண்டி தொகுதியிலே, நீண்டநெடுங்காலமாக இருக்கிற ஒரு குறையை, இன்றையதினம் மாண்புமிகு அமைச்சருடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வருகிறேன். சென்னையிலிருந்து திருப்பதிக்குச் செல்கின்ற சாலை இடையிலே, பெரியபாளையம், ஊத்துக்கோட்டை வழியாக ஒரு பாதை செல்கின்றது. திருப்பதிக்குச் செல்கின்ற விரைவுப் பேருந்து வண்டிகளானாலும், ஐதராபாத் செல்கின்ற விரைவுப் பேருந்து வண்டிகளானாலும் அந்த வழியாகத்தான் செல்கின்றன. கொசஸ்தலையார் டு புத்தூர் என்று சொல்லப்படுகின்ற அந்தச் சாலை குறுகிய சாலையாக, ஏறக்குறைய 32 கிலோ மீட்டர் தூரம் செல்கிறது. அந்தக் குறுகிய சாலை ஒரு பேருந்து செல்லக்கூட முடியாத அளவு குறுகிய அகலம் உடையதாக இருக்கிற காரணத்தால், அதை தயவு செய்து அகலப்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போல், பெரியபாளையத்திலே ஒரு தரைப் பாலம் இருக்கிறது. அதை மேம்பாலமாக ஆக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நீண்ட நெடுங்காலமாக வைக்கப்பட்டுள்ளது. அந்தக் கோரிக்கையை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் ஏற்று, அடுத்த நிதி ஆண்டிலே செய்து தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தக் கோரிக்கையை ஏற்று, அந்தத் தொகுதியிலே நிச்சயமாக ஒரு மேம்பாலத்தைக் கட்டித் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் பல்வேறு நல்ல போக்குவரத்து வசதிகளையும், சாலை வசதிகளையும் செய்து தருகின்றோம். ஆனால், அந்தப் போக்குவரத்துச் சாலைகளிலே செல்கின்ற ஒருசில வாகனங்கள் அதிகமான புகையைக் கக்குகின்ற நிலைமையை நாம் பார்க்கிறோம். அப்படி அதிகமான புகையைக் கக்குவதன் மூலமாக கொடிய வியாதிகள், நோய்கள் பரவி விடுவதாக, மருத்துவ நிபுணர்கள் சொல்கிறார்கள். ஆகவே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்து, அது அரசுக்குச் சொந்தமான வாகனமாக இருந்தாலும், தனியாருக்குச் சொந்தமான வாகனமாக இருந்தாலும், மக்களுக்கு அந்த நோய்கள் பரவாத அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டு, மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்று அமர்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

* திரு. எம். இராசரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய மானியக் கோரிக்கையான போக்குவரத்தில் அகில இந்திய ரீதியிலே தமிழகம் முன்னோடியாக உள்ளது. அதற்குச் சான்றுகள் நிரம்ப உள்ளன. காலத்தைக் கருதி நான் சுருக்கமாக என் கருத்தைத் தெரிவிக்கிறேன். டெல்லி, பம்பாய், கல்கத்தா போன்ற நகரங்களை விட, மிகச் சிறந்த வசதிகளைக் கொண்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்களாக, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடைபெறுகின்றன என்பதை எவரும் மறுக்கவும் முடியாது, மறைக்கவும் முடியாது. அந்தப் பெருமை யாவும் புரட்சித் தலைவர் அரசில் கடமையாக எடுத்துச் செயல்படுகின்ற போக்குவரத்துத் துறைக்கும் பொறுப்பு எடுத்திருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைச் சாரும், போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகளைச் சாரும் என்பதை முதற்கண் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதே போல், பாடி பில்டிங்கில், தமிழக அரசினுடைய போக்குவரத்து கழகங்களின் மூலமாக, செய்யக் கூடிய பாடி பில்டிங், தனியார் துறையை விடச் சிறந்த அளவிலே, குறைந்த செலவிலே செய்யப்படுவது பாராட்டக்கூடிய ஒன்று. அதை பொது நிறுவனங்கள் குழு உறுப்பினராக இருந்ததன் காரணமாக, நான் தெரிந்துகொண்டபொழுது அண்மையிலே அதை பாராட்டகடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதுமட்டுமல்லாமல் இங்கு நமது தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய பெரிய அதிகாரிகளை வெளிநாடுகளுக்கு அழைத்து பாடி பில்டிங்கிற்கு அவர்களுடைய கருத்துக்களை கேட்பது, ஆலோசனை கேட்பது மிகவும் பாராட்டிற்குரியது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மிகப் பெரிய அளவிலே லாபத்தை ஈட்டிக்கொண்டிருப்பதால், அது விழுப்புரத்தில் இருப்பதால், அங்கு ஒரு பாடி பில்டிங் யூனிட் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். திருவள்ளுவர் பஸ் அதிக அளவிலே

அங்கு விடப்படுவதை பாராட்டுகிறேன். அதே நேரத்தில் பஸ் லாபகரமாக நடக்க வேண்டும். அதற்கு டீடெயில்ட் சர்வே செய்து நடத்த வேண்டும். பல முறை நான் செல்லும்போது பயணிகள் இல்லாமலேயே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்து பேருந்துகள் செல்வதை பார்த்திருக்கிறேன். டி. பி. டி. சி. போன்ற சில கழகங்கள் இலாபத்தை ஈட்டுகின்றன. அதே போன்று மற்ற கழகங்களும் லாபத்தை ஈட்டுகின்ற வகையில் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல விழுப்புரத்திலிருந்து சென்னைக்கு திருவள்ளுவர் பஸ் விடப்பட வேண்டும். காரணம் விழுப்புரம் தனியாக இருக்கக்கூடிய ஒரு இடமாக இருக்கிறது. ஆர்ஃபன் சைடு என்று அங்கிருக்கக்கூடிய பொது மக்கள் பேசிக்கொள்கிறார்கள். காட்பாடி, புதுவை போன்ற பல இடங்களிலிருந்து வரக்கூடிய பேருந்துகளுக்கு மத்திய பகுதியாக விழுப்புரம் இருக்கிறது. எனவே ஒரு பஸ் டெப்போ வைக்க வேண்டும். திண்டிவனத்திலே பஸ் டெப்போ வைத்திருப்பதாக அறிகிறேன். அங்கே வைக்க வேண்டாம் என்று குறிப்பிட வெகு விரைவில் வரக்கூடிய விழுப்புரத்திற்கு நிச்சயமாக ஒரு வில்லை. பிரிக்க இருக்கின்ற மாவட்டத்திற்கு தலைநகரமாக பஸ் டெப்போ வைக்க வேண்டும். ஸ்பேர் பஸ்கள் 2 வைக்க வேண்டும். காரணம் திருச்சிக்கும் சென்னைக்கும் மையமாக இது இருக்கிறது. அதே நேரத்தில் அடையாறு வழியாக செல்லக்கூடிய பஸ்கள் எல்லாம் திருவள்ளுவர் பஸ்கள், சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்கு செல்லக் கூடிய பஸ்கள், மதுரைக்கு செல்லக்கூடிய பஸ்கள், தென் மாவட்டங்களுக்கு செல்லக்கூடிய பஸ்கள் எல்லாம் மையப் பகுதியான மௌண்ட் ரோடு வழியாக செல்வதால் டிராபிக் கன்ஜஷன் ஏற்படுகிறது. தாம்பரம் செல்ல வேண்டுமென்றால் 1 ½ மணி நேரம் ஆகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே, அடையாறு வழியாக விரைவாக பொது மக்களுக்கு இடையூறு ஏற்படாத வண்ணம் அதே நேரத்தில் மௌண்ட் ரோடு கன்ஜஸ்டட் ட்ராபிக்கை விலக்குவதற்கு விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடிய கருத்து. ஏனென்றால் அமைச்சர் அவர்கள் அந்த வழியிலே சென்றிருப்பார்கள் அதிகாரிகளும் சென்றிருப்பார்கள். மாலை நேரங்களில் 5 மணிக்கு சென்றால்

குறைந்தபட்சம் 6 ½ மணிக்குத்தான் தாம்பரத்திற்கு செல்ல முடிகிறது. எனவே இதனை கருத்தில் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். லாரிகளும் திருவான்மியூர்-மகாபலிபுரம் வழியாக சென்றால் நன்றாக இருக்கும். இந்த போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு சிறப்பு அம்சம் என்னவென்றால் இதுவரை லேபர் ஸ்டிரைக் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் இல்லாதது பாராட்டத்தக்கது. அதுமட்டுமல்லாமல் நமது அமைச்சர் அவர்கள் பெரிய அல்ட்ரா மாடல் அரிஸ்டோகிரட்டிக் டைப் ஆப் சொசைட்டி என்று சொல்வார்களே அவர்களோடு பழகவில்லை. தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள், பாட்டாளி வர்க்கங்களோடு ஒருங்கிணைந்து பழகக்கூடிய அமைச்சர் அவர்கள் சிறப்பாக லேபர் ஸ்ட்ரைக் இதுவரை ஏற்படாமல் பண்ணியதற்கு அவர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய மன்த்திலி இன்செண்ட்டிவ், பெர்பார்மன்ஸ் இன்செண்ட்டிவ், மெடிக்கல் எய்ட்ஸ் போன்றவைகள்தான். இத்தகைய சிறப்பு பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தவிர மற்ற கழகங்களுக்கு இருக்கிறதா என்பது தெரியவில்லை. அங்குள்ள சிப்பந்திகளுக்கு ஐ.ஐ.டி. ட்ரைவிங் லைசென்ஸ் தருவது நிச்சயமாக தொழிலாளர்களால் பாராட்டத்தக்கது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இவற்றை பாராட்டும் நேரத்தில் மற்றும் ஒன்றைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஓட்டுனர்கள் சில இன்னல்களுக்கும் ஆளாக்கப்படுகிறார்கள். வெல்லிங்டன் தியேட்டரிலிருந்து ஜெனரல் பீட்டர்ஸ் ரோடு வரை ஒன் வே ட்ராபிக் சரிவர அமல் படுத்தவில்லை. எனவே இதனை அமல்படுத்தும்படி காவல் துறையினரிடம் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுமட்டுமல்லாமல் இங்குள்ள எக்மோர்-சென்ட்ரலிலிருந்து அசம்பிளி ஹாஸ்டலுக்கு வரக்கூடிய வசதியை செய்து தரவேண்டுமென்று அனைத்து உறுப்பினர்களும் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைப்போன்று டிரைவர்கள் மற்ற மாநிலங்களைவிட மிக அதிக அளவுக்கு விபத்துக்கள் ஏற்படாவண்ணம் ஓட்டுகிறார்கள். கடந்த மாதம் அதாவது 30—4—1986 அன்று கூட வட மாநிலத்தில் ஊதியானாவில் 27 பேர் இறந்திருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லாமல் ஓட்டுவதன் காரணத்தால் நாங்கள் எல்லாம் ஓட்டுநர்களைப் பாராட்டுகிறோம்.

[திரு. எம். இராசரத்தினம்] [1986 மே 2

(மாலை 5-50)

அந்தத் தொழிலாளர்கள் ம்யூசிக் பார்ட்டி வைத்திருக்கிறார்கள். கலை உலகத்திற்குச் சவாலாக இருந்து நல்லபல நிகழ்ச்சிகளை அவர்கள் நடத்துகிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களைப் பாராட்டுகிறோம், வணங்குகிறோம். மேலும் படித்த வணக்கத்திற்குரிய மாபெரும் புலவர்கள் எல்லாம் அங்கே பெரிய அதிகாரிகளாக வீற்றிருப்பது இந்தத் துறைக்குப் பெருமையாகும் என்பதை நான் கூறிக்கொள்கிறேன்.

என்.எச். ரோடாக, விழுப்புரம் டூ மதகடிப்பட்டு ஒரு ரோடு அமைக்க இருந்தார்கள். அங்கே டெண்டர் விடப்பட்டிருந்தது. 3, 4 பேர் லோ டெண்டர் போட்டிருந்தார்கள். அதை லேட்டஸ்ட் ரேட்டை வைத்து மீண்டும் ரிடெண்டர் கேட்டால் அரசுக்கு நஷ்டம்தான். ஆகவே அங்கே இருக்கக்கூடிய நபர்களில் யார், யார் பொறுப்பாக முதலிலே டெண்டர் எடுத்தார்களோ அவர்களிடத்திலேயே அந்தப் பணிகளை ஒப்படைத்து ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விழுப்புரத்திலேயிருந்து சாலமேட்டுக்கு போகக்கூடிய பாதையில் உள்ள பாலத்தைப் பழுது பார்க்க வேண்டுமென்று நான் போன ஆண்டே குறிப்பிட்டிருந்தேன. அந்தப் பாலம் சரியான முறையில் அமைக்கப்படாதது வேதனைக்குரியது. எனவே உடனடியாக அந்தப் பாலத்தைச் சீரமைக்க வேண்டும். அப்படிச் சீரமைக்கப்படாததன் காரணத்தால் ஏழை, எளிய விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் எல்லாம் குறைந்தபட்சம் டையர் வண்டிகளில் நெல் எடுத்துக்கொண்டு கூட போக முடியாத நிலை இருப்பது மட்டுமல்லாமல் உரங்களையும் எடுத்துக்கொண்டு போக முடியவில்லை. உடனடியாக அதைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

அடுத்து எஸ்.எஸ். ஸ்கீமிலே அதாவது தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் மூலம் விழுப்புரம் நகராட்சியைப் பொறுத்தவரையில் சாலை வசதி செய்ய இயலாத நிலைமை இருக்கிறது. கருங்கல் ஜல்லி, மணல் போன்றவற்றை எடுக்க வேண்டும் என்றால் டைரக்டர் ஆஃப் மைன்ஸ் தடுக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒரு தடை இருக்கிறது. அந்தத் தடைகளை நீக்கி கருங்கல்

1986 மே 2] [திரு. எம். இராசரத்தினம்]

ஜல்லி, மணல் போன்றவை உடனடியாகக் கிடைக்கவும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களின் மூலமாக இந்த அரசு விரைவான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு இந்த வாய்ப்பினை அளித்த அவைத்தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மிக முக்கியமான பிரச்சினையைப் பற்றிப் பேச வேண்டும். நீங்கள் நேரம் இல்லை என்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். இந்தப் பிரச்சினையிலே பேசுவதற்குப் போதுமான நேரம் அளிப்பதன் மூலமாகத்தான் இந்தத் துறையை சிறப்பாக நடத்த முடியும் என்பது என்னுடைய கருத்து. கட்டணம் வசூலிப்பது அதிகம். நான் சுருக்கமாகச் சொல்கிறேன். சில மாநிலங்களில் வசூலிப்பதைவிட இங்கே அதிகக் கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். கேரள மாநிலத்தில் வசூலிப்பதைவிட இங்கே கட்டணம் அதிகம். ஓர்ல்ட் பேங்க், ஐ.எம்.எஃப் போன்ற நிறுவனங்கள் கடன் அளிப்பதன் காரணத்தால் கட்டணத்தை உயர்த்து, கட்டணத்தை உயர்த்து என்று நிர்ப்பந்தம் செய்வதன் காரணத்தால்தான் மறைமுகமாக இவ்வாறு செய்யப்படுகிறது என்று நான் கருதுகிறேன்.

தமிழகத்தில் இன்றையதினம் பாடக்டிவிட்டி என்பதை அதாவது உற்பத்தித் திறனை எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தால் ஏறத்தாழ 75 ஆயிரம் தொழிலாளர்களின் ஒத்துழைப்பு காரணத்தால்தான், அவர்கள் சிறந்த முறையில் பணியாற்றுகின்ற காரணத்தால்தான் உற்பத்தித் திறன் மற்ற எந்த மாநிலத்தையும் விட இங்கே அதிகமாக ஆகி இருக்கிறது. அவ்வாறு அதிகமாக இருந்திருக்கிறது என்ற வகையில் மத்திய அரசினுடைய சான்றிதழை நம்முடைய இலாகா பெற்றதை நான் அறிவேன். மிகச்சிறந்த முறையில் உற்பத்தித் திறனை அதிகப்படுத்துவதற்குள்ள வகையில் பல ஆக்க பூர்வமான வேலைகளைச் செய்திருக்கிறீர்கள். ஆனால் பொதுமக்களுக்குப் போதுமான வசதிகள் இன்னும் நம்முடைய துறையிலே மற்ற மாநிலங்களில் இருப்பதுபோல் செய்யப்படவில்லை. அந்த அளவுக்குப் அமையவில்லை என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். கழிப்பறைகள், வெய்ட்டிங் ரூம்ஸ், சன்ஷேட், பஸ் ஸ்டான்ட் போன்ற

[திரு. வி. பி. சிந்தன்] [1986 மே 2

பல்வேறு வசதிகள் சரியான வகையில் செய்யப்படவில்லை. பூக்கடை பஸ் ஸ்டாண்ட் உள்ளே நுழைந்தால் தமிழகத்தில் உள்ள பல்வேறு பஸ் நிலையங்கள் எப்படி இருக்கின்றன என்பதைப் புரிந்து கொள்ள முடியும். சிறப்பான முறையில் அபிவிருத்திகளைக் கண்டதற்குப் பிறகும் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சலுகைகளை மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் கம்மியாக இருக்கிறது. நெய்வேலியிலே இருக்கிற மத்திய அரசு நடத்துகிற போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கிற டிரைவர், டெக்னிக்கல் தொழிலாளர்கள் பெறக்கூடிய சம்பளம் நம்முடைய தொழிலாளர்கள் பெறவில்லை. கேரள மாநிலத்திலே இருக்கின்ற செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர், கண்டக்டர், டிரைவர், டெக்னிக்கல் தொழிலாளர்கள் பெறக்கூடிய சம்பளம் நம்முடைய தொழிலாளர்கள் பெறவில்லை. ஆனால் அதே முறையில் அவர்களுக்கு கொடுக்கக்கூடிய . . . (குறுக்கீடு) நான் புள்ளி விவரங்களோடு எடுத்துக் கூற தயாராக இருக்கிறேன். நேரத்திற்கு மட்டும் அனுமதி கொடுத்தால் நான் புள்ளி விவரங்களோடு ஆதாரம் தருகிறேன்; அந்த உறுப்பினர் அதை மறுக்க முடியாது என்பதையும் நான் நிரூபிக்க முடியும்.

சட்டப்படி கேன்டீன் அமைக்கப்பட வேண்டும். நாட்டிலே பல ஆண்டுக் காலமாக தொழிலாளிகள் போராடிப் பெற்ற உரிமை அது. ஆனால் அப்படி சட்டப்படி கேண்டீன் அமைக்கப்பட வேண்டிய இடங்களில் கேண்டீன் அமைக்கப்படாமல் இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்கும் மேலாக 20 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருக்கிறார்கள். 20 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்டவர்கள் அவர்களை எப்போது நிரந்தரமாக்குவது? அவர்களுடைய சர்வீஸ் கண்டிஷன் என்ன? 10 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கக் கூடிய ஓட்டுனர் இருக்கிறார். அதேபோல பத்து ரூபாய் சம்பளம் பெறக்கூடிய நடத்துனர் இருக்கிறார். அந்த முறையிலே பலபோக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பல சம்பள விகிதங்கள் மாறியிருக்கின்றன. அவர்களை நிரந்தரமாக்கப்படுவதற்கான நடவடிக்கை எந்த முறையிலும் இல்லை.

1986 மே 2] [திரு. வி. பி. சிந்தன்]

ஒரு காலத்தில் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே நுழைந்தால் 6 மாதம் முடிந்தவுடன் அவர்கள் தாமாகவே நிரந்தரமாக்கப்படுவார்கள். அதற்காக எந்த யூனியனும் சென்று பேச வேண்டியது இல்லை. இன்று அனைத்து தொழிற் சங்கங்களும், அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக தொழிற்சங்கம் உட்பட எல்லாச் சங்கங்களும் சென்று அதிகாரிகளோடு அந்த கேஷுவல் தொழிலாளர்களைப்பற்றி அவர்களுடைய நெம்பர் ரோலைப்பற்றி, நிரந்தரமாக்க பேசவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது.

மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் சட்டம் 1961 ஆம் ஆண்டிலே விதிக்கப்பட்டது. அதனுடைய 12-வது பிரிவின்படி எல்லா வண்டிகளிலும் ஃபர்ஸ்ட் எய்ட் பாக்ஸ் வைக்கப்பட வேண்டும். நம்முடைய பத்தாயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வண்டிகளிலே ஃபர்ஸ்ட் எய்ட் பாக்ஸ் வைக்கப்பட வேண்டிய அந்த இடத்திலே வைக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்பதைப் பார்த்தாலே, சட்டத்தை நமது இலாகா மறுக்கிறது, சட்டத்திற்கு மதிப்புக் கொடுக்க வில்லை என்பதை தெரிந்துக் கொள்ளலாம். அதனாலே அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய நலனிலே நீண்ட காலமாக ஈடுபட்டவன் என்ற முறையிலே சொல்கிறேன், பல பிரச்னைகளிலே உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றுதான் சட்டப்படி பெறவேண்டிய உரிமைகளை போராடிப் பெறவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறதே தவிர, தமிழக அரசினுடைய காருண்யத்தாலே பெற முடியவில்லை.

காஷுவல் லீவ் 10 நாள் என்பதை உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்று வழக்காடித்தான் பெற்றோம். ரிடையர்மெண்ட்வஜ் 55 ஆண்டுக் காலமாக இருந்தது. அதை 58 ஆண்டுக் காலமாக ஆக்க வேண்டும்; மற்றத் துறைகளிலே உள்ள எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் இருப்பது போல் 58 ஆண்டுக் காலமாக ஆக்க வேண்டும் என்ற அந்தக் கோரிக்கையை கேட்டபோது நம்முடைய மாநில அரசு ஒத்துக்கொள்ள வில்லை. அதையும் உயர்நீதிமன்றத்திற்கு சென்று வழக்காடிதான் 55-வது ரிடையர்மென்ட் ஏஜ் என்பதை 58 ஆக உயர்த்திப் பெற்றோம். அண்மையிலே தமிழக அரசு வழங்கிய பஞ்சப்படி விகிதத்தைக் கூட கொடுக்கச் செய்யவேண்டும் என்பதற்கும் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றுதான் பெறவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டது.

இன்றைக்கும் நம்முடைய வண்டிகளுக்கு, மோட்டார் வாகன சட்டப்படி தேர்ட் பார்ட்டி ரிஸ்க் இன்ஷ்யூரன்ஸ் செய்யப்பட வேண்டும் என்பது செய்யப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. எங்காவது டேமேஜ் ஏற்பட்டால் தொழிலாளர்களிடமிருந்து அதற்கு வசூல் செய்ய வேண்டிய நிலைதான் இருக்கிறது. மெத்த வருத்தத்தோடு சொல்லிக் கொள்கிறேன், இந்தியாவிலே வேறு எந்த மாநிலத்திலும் அந்த வழக்கம் கிடையாது. ஒரு டேமேஜ் ஏற்பட்டால் ஆயிரம், 2 ஆயிரம், 7 ஆயிரம் என்று தொழிலாளர்களிடமிருந்தே நஷ்ட ஈடு வசூலிக்கிற ஒரு வழக்கம் இங்கேதான் இருக்கிறது. அதை நான் வலியுறுத்திச் சொல்லியாக வேண்டி இருக்கிறது. அந்த முறை மாற்றப்பட வேண்டும். இது போன்று சட்டப்படி எது எது மாற்றப்பட வேண்டும் என்பதற்கு என்னிடம் பெரிய பட்டியலே உள்ளது. ஆனாலும் நேரம் இல்லாத காரணத்தால் அவைகளையெல்லாம் நான் சொல்ல விரும்பவில்லை.

அப்பாயின்ட்மெண்ட் சம்பந்தமாக, தொழிலாளர்களை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்வது சம்பந்தமாக, ஒரு சில கருத்துக்களை இந்த அரசுக்கு நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இதற்கு என்று இன்றைக்கு ஒரு முறையாக அமைப்பு இல்லை. எம்பிளாயின்ட்மெண்ட் எக்சேஞ்சிலே இருந்து 5 பேர்கள் வேண்டும் என்று கேட்டால் அவர்கள் 50 பேர்களை அனுப்புவார்கள், அது அவர்களுடைய நடைமுறை. அந்த 50 பேர்களில் எந்த 5 பேரை எடுப்பது என்பதே அங்கே இருக்கிற ஒரு சங்கத்தினுடைய விருப்பத்தைப் பொறுத்தது. ஒரு சங்கம் விரும்பினால் அந்த 5 பேர்கள் யார் என்று நிர்ணயிக்கின்ற அதிகாரம் அங்கே இருக்கிறது. சில குட்டி அதிகாரிகள் 5 ஆயிரம் ரூபாயிலிருந்து 10 ஆயிரம் ரூபாய் வரை ஒரு வேலைக்கு, ஒரு பதவிக்கு விலை பேசப்படுகிற நிலை இருக்கிறது. இதுபோன்று ரெக்ரூட்மெண்ட்டிலே முறைகேடுகள் அங்கே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. அதுமட்டும் அல்ல, அவைகளை முறையாக கண்காணிக்கின்ற ஒரு அமைப்பு கிடையவே கிடையாது.

இன்னொரு பிரச்னையையும் இங்கே வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு கழகத்திலிருந்து இன்னொரு கழகத்திற்கு டிரான்ஸ்பர் செய்வது சம்பந்தமாக. அதில் எத்தனையோ முறை கேடுகள் உண்டு. ஒரு தொழிலாளியை ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்த தொழிற்சங்கம் விரும்ப வில்லை என்று சொன்னால், கால்பந்து ஆடுவதைப்போல அந்த தொழிலாளியை கன்னியாகுமரிக்கு, குன்னூருக்கு என்று மாற்றுவார்கள். அந்த நிலை மாற்றப்பட வேண்டும்.

(மாலை 6-00)

அதுமட்டுமல்லாமல் ஓய்வு பெற்று செல்கிறபோது அவர் தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கை குறித்து. அது குறித்து இந்தியா முழுவதும் ஒரு நார்ம்ஸ் பிக்ஸ் பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. பொதுத்துறையாக இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மாறியதற்குப் பிறகு ஒரு பஸ்ஸுக்கு இத்தனை பேர்கள் இருக்க வேண்டும் என்று இருக்கிறது. அதன்படி ஒரு பஸ்ஸுக்கு 14 பேர்கள். கிளர்க்குகள், டிரைவர்கள் டெக்னிகல் ஸ்டாப், கிளீனர் மற்றவர்கள் எல்லாம் சேர்த்து 14 பேர்கள் ஒரு பஸ்ஸுக்கு என்று பிக்ஸ் பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இன்றையதினம் நம்முடைய மாநிலத்திலே இருப்பது ஒரு பஸ்ஸுக்கு 7.5 தான். அதுவும் கணக்குப்படி சரியாக போடப்பட்டிருக்கிறதா என்றால், அதுவும் வழங்கப்படவில்லை. அது மட்டுமல்ல, சட்டப்படி கொடுக்கப்பட வேண்டிய பல வசதிகள் கொடுக்கப்படுவதே இல்லை. தொழிலாளர்கள் ரிடையர்மெண்ட் ஆனதற்குப் பின்னால், ஓய்வு பெற்றதற்குப் பின்னால் அல்லது இறந்ததற்குப் பின்னால் கொடுக்கப்பட வேண்டிய டெர்மினல் பெனிஃபிட்டுகள் 12 ஆண்டுக்காலமாக கொடுக்கப்படவில்லை. மாநில அரசு தங்களின் வசதிக்கேற்ப உத்தரவுகளைப் போடுகிறார்கள். அந்த உத்தரவுகளை நான் சார்ந்திருக்கிற சி.ஐ.டி.யூ. சங்கத்தின் சார்பிலும், மற்ற சங்கங்களின் சார்பிலும் உயர்நீதி மன்றத்தில் சென்று குறிப்பிட்டு, அவை தொழிலாளர்களை தண்டிப்பதற்காக போடப்படுகிற உத்தரவுகள் என்று தெரிவித்து இருக்கிறோம். நீதி மன்றமும் அதை ஏற்று தீர்ப்பு வழங்கியும் தொழிலாளர்களுக்கு அந்த டெர்மினல் பெனிஃபிட்ஸ் வழங்கப்படவில்லை. ஆகவே அவைகளை வழங்குவதற்கு அரசு உத்தரவிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. வி. பி. சிந்தன்] [1986 மே 2

அடுத்து போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிற வீட்டு வசதி பற்றி நான் குறிப்பிடாமல் இருப்பது நல்லது என்று கருதுகிறேன். அரசு ஊழியர்களுக்கு வீடு கட்ட கொடுக்கப்படுகிற கடன், அல்லது மின் வாரியத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்ட கொடுக்கப்படுகிற தொகை போல ட்ரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுப்பதில்லை.

அதுமட்டுமல்லாமல் ஓய்வு பெற்று செல்கிறபோது அவர்களுக்கு சேர்ந்திருக்கிற மெடிகல் லீவை கேஷாக மாற்றுவதற்கு முயற்சி செய்தாலும் அது மறுக்கப்படுகிறது. அரசு ஊழியர்களுக்கு 33 நாட்கள் ஒரு ஆண்டிற்கு எர்ன்ட் லீவ். அதைப்போல 18 நாட்கள் மெடிக்கல் லீவ். ஆனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 18 நாட்கள் மட்டும் தான் எர்ன்ட் லீவ். மெடிக்கல் லீவ் வழங்கப்படுவது 8 நாட்கள் மட்டும் தான்.

அடுத்து தொழிலாளர்களுக்கு பாஸ் வழங்கப்படுவதாக குறிப்பிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இது எல்லா கழகங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக வழங்கப்படுவதில்லை. ரெஸ்ட் ஹவுஸ் இல்லை.

ரிடையர் ஆன தொழிலாளர்களுக்கு, ரெயில்வேயில் கொடுப்பதைப் போன்று குடும்பத்தோடு பயணம் செய்யும் பாஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். அது கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது.

அடுத்து ஆக்சிடெண்ட்கள் பற்றி நான் சொல்லியாக வேண்டும். மகாராஷ்டிரா மாநிலத்திற்கு அடுத்து அதிகப்படியான ஆக்சிடெண்டுகள் நடப்பது நம்முடைய தமிழகத்தில் தான். இந்த விபத்துகளைத் தவிர்ப்பதற்கு அரசு என்ன கொள்கையை வகுத்திருக்கிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன். பத்திரிகை செய்திகளிலும், இன்னும் பலர் பேசுகிறபோதும், தொழிலாளர்கள் தான் விபத்துகளுக்கு காரணமென்று அரசு தரப்பில் சொல்கிறார்கள். ஏறத்தாழ அந்த நிலையில் தான் அந்த பதில்கள் இருக்கின்றன. ஆடு, மாடுகளை சாலைகளிலிருந்து அகற்றுவதற்கு ஏதாவது நடவடிக்கையெடுக்கப் பட்டிருக்கிறதா? நான் குறிப்பிடுவது ஸ்ட்ரே கேட்டில்ஸ். அடுத்து ஸ்பீட் கன்ட்ரோல் பண்ணுவதற்கு என்ன நடவடிக்கை இருக்கிறது? இதற்காக எலக்ட்ரானிக்ஸ் கருவி உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது

1986 மே 2] [திரு. வி. பி. சிந்தன்]

என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். எந்த பஸ்ஸில் அது பொருத்தப்பட்டிருக்கிறது. எந்த பஸ்ஸிலும் ஸ்பீட் கண்ட்ரோல் இல்லையென்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த நேரத்தில் அரசுக்கு ஒரு ஆலோசனையைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ட்ரைவர்களைப் பொறுத்தவரையில், அது எந்த ட்ரைவரானாலும், டாக்சி ட்ரைவர், லாரி ட்ரைவர், டிரான்ஸ்போர்ட் டிரைவர், இப்படி எந்த டிரைவரானாலும், அவர்கள் பயிற்சிப் பள்ளியில் இரண்டு ஆண்டுகள், மூன்று ஆண்டுகள் பயிற்சிப் பெற்றதற்குப் பின்னால் தான் வேலைக்கு எடுக்க வேண்டுமென்று நிபந்தனை போட்டு அதற்காக ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பேருந்துகளின் டைம் பிக்ஸ் பண்ணுவதில் பிரச்சனை இருக்கிறது. ஒவ்வொரு பணிமனையிலும் இந்தப் பிரச்னை இருக்கிறது. அது தீராத சண்டையாக இருந்து வருகிறது. கலெக்ஷன் பேட்டா அதிகமாக கிடைக்கிறதென்று, போட்டி போட்டுக் கொண்டு ஓட்டுகிறார்கள். இதனால் ஒரு பஸ் இன்னொரு பஸ்ஸை ஓவர்டேக் செய்யும்போது ஆக்சிடெண்ட் ஏற்படுகிறது. ஆறு மாதங்களுக்கு முன்னால் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் எம்.டி. அவர்கள் பெர்மிட் இல்லாமல், பெர்மிட் கொடுக்க ட்ரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் மறுத்திருக்கிறார், இருப்பினும் நான்கு வண்டிகளை கும்பகோணம்—மெட்ராஸ் ரூட்டில் ஓட்ட முயற்சித்து, அதை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தினரும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தினரும் தங்கள் பேருந்துகளை வைத்து மறித்த பரிதாபமான காட்சியை நாமெல்லாம் பார்த்தோம். ஆகவே பெர்மிட் இல்லாமல், இன்ஷூரன்ஸ் இல்லாமல் வண்டிகள் ஓட்டப்படுகின்றன.

உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதிலும் 'ஸ்ப்பூரியஸ்' பொருள்களை தரமில்லாத பொருள்களை வாங்குவதால் ஆக்சிடெண்டுகள் ஏற்படுகின்றன. இந்த நிலையை கட்டுப்படுத்துவதற்கு, பொருள்களின் குவாலிட்டியை செக்கப் பண்ணுவதற்கு உரிய ஏற்பாடுகள் எதுவும் இல்லை.

உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதில் இருக்குப் கும்பகோணத்தைப் பற்றியெல்லாம் நான் நீண்ட நேரம் பேசவில்லை. ஒன்றை மட்டும் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பிரிட்டிஷ் அசோக் லேலண்ட் கம்பெனியின் கியர் பாக்ஸை வாங்கியது. இந்த கியர் பாக்ஸ் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு பொருத்தமில்லாததாகும். அப்படியிருக்கும் போது அவற்றை வாங்க உத்தரவு போட்டது யார்? அதைப்போல கும்பகோணம் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடந்த தவறுகளைப் பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். லட்சக்கணக்கான ரூபாய் கொள்ளை அடிக்கப்படுகிறது. ஆடிட் ரிப்போர்ட்டில் வருகிற பல பகுதிகளை நான் படித்துக் காட்ட நேரமில்லை. இவற்றை யெல்லாம் திருத்திக் கொள்ள அரசு நடவடிக்கையெடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து சிறு உடைமையாளர்களுக்கு நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் பினான்ஸ் கார்ப்பரேஷனில் உதவி செய்ய வேண்டும். இந்த ஆலோசனையை நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்பது என்னுடைய வேண்டுகோளாகும். ஒரு பஸ் உள்ளவர்கள் நலிந்த பகுதியினர்களுக்கு நாம் பஸ் கொடுக்கிறோமே, ஒன்று அல்லது இரண்டு பஸ்கள், அவர்களுக்கு நம்முடைய ஃபைனான்ஸ் கார்ப்பரேசனிலிருந்து சற்று உதவி கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போலீசைப் பற்றிச் சொல்லாவிட்டால், இந்தத் துறையைப் பற்றிய விவாதம் பூர்த்தியாகாது. இந்தத் துறையில் இவ்வளவு சிக்கல்களும் ஏற்படுவதற்கு போலீஸ் அதிகாரிகள்தான் காரணம். தொழிலாளி லைசென்ஸ் ரெனியூவ் பண்ணுவதற்கு சென்றால், அதை வாங்கி வைத்துக் கொள்கிறார்கள். ஒரு மாதம் அல்ல, 2 மாதம் அல்ல, 3 மாதம். ரூபாய் கொடுக்காமல், லைசென்ஸ் வழங்குவதில்லை. அதேபோல் ஆட்டோ ரிக்சாக்களை போலீஸ்காரர்கள் பிடித்து வைத்துக் கொள்கிறார்கள். பாதுகாப்பு கைதியை வைப்பது போல் ஆட்டோ ரிக்சாக்காரர்களையும் வைக்கிறார்கள். அண்மையிலே

நாங்கள் உயர்நீதி மன்றத்திலே ஒரு வழக்கு போட்டு, அப்படி செய்வது தவறு என்று உயர்நீதி மன்றமும் கூறி இருக்கிறது. இருந்தாலும் இந்த ஆட்டோ ரிக்சாக்காரர்களை தொந்தரவு படுத்துகிறார்கள்.

அமைச்சர் அவர்கள் பஸ் சொந்தக்காராக இருந்தவர்கள் என்ற காரணத்தால் சொல்கிறேன். * *

அடுத்து பிளையிங் ஸ்குவார்டு என்று ஒரு பிரிவு நம்முடைய இலாக்காவிலே இருக்கிறது, மெக்கானிக்கல் டிபெக்ட்ஸ் என்பதைக் கண்டுபிடிப்பதற்காக. அவர்கள் மெக்கானிக்கல் டிபெக்ட்ஸ்களைக் கண்டுபிடிக்கவில்லை. மாமூல் வசூலிப்பதற்கு தான் இந்த ஸ்குவார்டு இன்றைக்கு தமிழகம் பூராவும் சுற்றிக் கொண்டு இருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: ஒரு அதிகாரி மேலே அலிகேசன் சொல்வதாக இருந்தால், ஸ்பெசிபிக்காக இருக்க வேண்டும். ஸ்வீப்பிங்காக சொல்வது நல்லதல்ல. ஸ்வீப்பிங்காக சொல்வதற்கு விதிகளில் அனுமதி இல்லை.

It will not be correct.

ஆதாரபூர்வமாக இருந்தால், ஸ்பெசிபிக்காக இருந்தால் அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும். நீங்கள் ஊரிலே இருக்கிற அத்தனை அதிகாரிகள் மேலும் சொல்வது என்றால், அந்த அதிகாரிகளை யார் பாதுகாப்பது. எனவே * *

என்று ஸ்வீப்பிங்காக இருக்கக் கூடாது. ஒரு கன்வன்சனை நாம் வைத்து இருக்கிறோம். எனவே அந்தப் பகுதி நீக்கப் படுகிறது. அதாவது * *

என்று சொன்ன அந்தப் பகுதி நீக்கப்படுகிறது. (குறுக்கீடு). நிச்சயமாக விதிகள் இதை அனுமதிக்காது.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: நீங்கள் இப்படி நீக்க வேண்டும் என்று சொல்கிறபோது, அது எந்தப் பகுதி என்று சொல்லி விட்டால், ...

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: * * என்று சொல்வது, It is sweeping in nature.

இதை நீங்கள் நீக்கக்கூடாது என்று சொன்னால், இந்தத் தரப்பிலேயிருந்து தொழிற்சங்கத் தலைவர்களைப் பற்றி ஸ்வீப்பிங்காகச் சொன்னால், அதை நான் அனுமதிக்க வேண்டியது வரும். It will go on record நான் எல்லோரையும் பாதுகாக்கிறேன். குறிப்பிட்டுச் சொன்னால், அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும். ஸ்வீப்பிங்காக எல்லோரையும் பற்றிச் சொல்வது நல்லதல்ல.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: நீங்கள் எனக்கு அனுமதித்தது 10 நிமிடங்கள்தான். அதிகாரி அவ்வாறு செய்தார் என்பதை நிரூபிப்பதற்கு நான் தயாராக இருக்கிறேன். பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பொறுப்பை ஏற்றுக்கொள்வதாக இருந்தாலும், முன்னதாகவே, சேரிடம் நீங்கள் அனுமதி வாங்கியிருக்க வேண்டும். Rule is there. ஒரு அமைச்சர் மேலோ, ஒரு ஆபீசர் மேலோ அல்லது ஒரு மெம்பர் மேலோ புகார் சொல்ல வேண்டும் என்றால், பெர்மிசன் வாங்க வேண்டும் என்று விதி இருக்கிறது. பெர்மிசன் வாங்கி விட்டு நீங்கள் சொல்லுங்கள். அப்போதுதான் அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு வாய்ப்பு இருக்கும். நீங்கள் இப்படிச் சொன்னால், அது பத்திரிகையில் வந்துவிடும். * * என்று சொன்னால், அவர்களை யார் பாதுகாப்பது. குறிப்பாக இருந்தால் மட்டும் சொல்லுங்கள். அது நீக்கப்படுகிறது.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: அடுத்து சட்டப் பிரிவு இயங்குவது பற்றி நான் சொல்லியாக வேண்டும். Payment of Wages Act -ன்படி ஒரு வழக்கு போட்டு, 45 ரூபாய் அதிகாரிகள் வசூலிப்பதை திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும் என்பது லேபர் கமிஷனுருடைய முடிவு. அந்த முடிவை எதிர்த்து, இப்போது உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் போட்டு, 45 ரூபாய்க்காக, King and Patridge என்ற வக்கீலை வைத்து, நிர்வாகம் நடத்துகிறது. நீங்கள் ஒரு வழக்கறிஞர் 45 ரூபாய் அபராதம். அபராதம் போட்டது முறையல்ல, சட்ட விரோதமானது, ஒரு மாதத்திற்குள்ளே அந்தப் பணத்தை திருப்பி கொடுக்க வேண்டும் என்று உத்தரவு போட்டு, இப்போது King nd Patridge என்பவரை வைத்து, அவர்கள் எவ்வளவு கட்டணம் வாங்குவார்கள் என்பது துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். 45 ரூபாய்க்கு அந்த வழக்கு நடத்தப்படுகிறது.

அடுத்து டிக்கெட்டுகள் தொலைந்து போனால், டிக்கட் பண்டல் தொலைந்து போனதற்கு 1,245 ரூபாய் ஒரு கண்டக்டரிடம் வசூலிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அந்த கண்டக்டர் கோர்ட்டுக்குப் போய் வசூலிப்பது தவறு என்ற உத்தரவை வாங்கி இருக்கிறார். அதற்கு என்ன செய்யப் போகிறார்கள் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை.

அடுத்து வேலைநிறுத்தம் செய்வது என்பது தொழிலாளர்களுடைய உரிமை. தமிழ்த் தென்றல் திரு.வி.க. அவர்கள் போராடிப் பெற்றது அந்த உரிமை. நான் இன்றைக்கும் சொல்கிறேன். இந்த மன்றத்திலே பகிரங்கமாக சொல்கிறேன். இந்த மன்றத்திற்குக் கூட அதைப் பறிக்கிற உரிமை கிடையாது. அரசியல் சட்டத்தில் வழங்கப்பட்டு இருக்கிற உரிமை அது. ஆனால் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தால், அந்தத்

தொழிலாளர்களுக்கு ஏதேனும் பொங்கல் ஊதியமாகவோ, அல்லது மற்ற ஊதியமாகவோ கொடுக்கும்போது, No strike bonus ஆக அதை மாற்றி, அந்தத் தொழிலாளர்களை பழி வாங்குகிற நிலைமை, அந்த வேலை நிறுத்தத்திற்கு உள்ள தண்டனையாக அதைக் கடைப்பிடிப்பது சரியல்ல. தொழிற் சங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் நான் ஒன்று சொல்கிறேன். முதலமைச்சர் அவர்களுடைய மே தினச் செய்தியை நான் பார்த்தேன். அதை ஏற்றுக் கொண்டு சொல்கிறேன். அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஒரு ரகசிய பேலட்டை வைத்து எந்தத் தொழிற் சங்கத்தில் மெஜாரிட்டி இருக்கிறதோ, பெரும்பான்மையான தொழிலாளிகள் எந்தச் சங்கத்தை ஆதரிக்கிறார்களோ அந்தச் சங்கத்திற்கு அங்கீகாரம் வழங்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(மாலை 6-10)

என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகளைச் சொல்லி முடித்து விடுகிறேன். ரோடுகள் முறையாக இருக்க வேண்டுமென்பதைப் பற்றியும், ரோடுகள், பிரிட்ஜிகள் போன்றவை முறையாக இருக்க வேண்டுமென்று பேச வேண்டிய நேரத்தில் எந்த ரோட்டைப் பற்றி பேசுவது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ரோடுகள்—ஹைவேஸ் மிக மோசமான நிலையில் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. கிராமங்களிலே சாணி தெளிக்கின்ற மாதிரி தாரை தெளித்து, கல்லை போட்டுவிட்டு போய் விடுகிறார்கள். கான்ட்டிராக்டர் இல்லாமல் இந்த வேலைகளை நடத்த முடியாதா? ஏதேனும் ஒரு முறையிலே இந்த ரோடுகளை பராமரிப்பதற்கு நீங்கள் வேலை செய்யவில்லை என்று சொன்னால் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் மூலதனம் போடப்பட்டு ஓடுகின்ற பஸ்களுக்குத் தேய்மானம் அதிகம்; பல நஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன, விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

என்னுடைய தொகுதியில் இரண்டு ஹைவேஸ் இருக்கின்றன. ஒன்று மெட்ராஸ்—திருவள்ளூர்—எம்.டி.எச். ரோடு—இந்த ரோட்டை அமைச்சர் அவர்கள் ஒருநாள் வந்து பார்க்க வேண்டுமென்பது என்னுடைய வேண்டுகோள். அது ரிப்பேர் செய்யப்படவில்லை.

மற்றொன்று, கோடம்பாக்கத்திலிருந்து விருகம்பாக்கத்திற்குச் செல்கின்ற ரோடு படுமோசமான நிலையில் இருக்கின்றது. மழையினால் இடிந்த ஒரு பாலம்—அதற்கு 5 கண் பாலம் என்று பெயர்—மாதளாங்குப்பத்திலிருந்து வில்லிவாக்கத்திற்கு, ஐ.சி.எஃப் தொழிற்சாலைக்கு தொழிலாளிகள் வருகின்ற ஒரு முக்கியமான பாலம், இதுவரையில் அந்தப் பாலம் கட்டப் படவில்லை. ஆகவே இந்த மானியத்தை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன். இந்தக் குறைபாடுகளையெல்லாம் நல்ல முறையிலே திருத்த வேண்டும். இன்னும் சீரும் சிறப்புமாக நம்முடைய போக்குவரத்து இலாக்கா பணியாற்ற வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் நான் இதைச் சொல்கிறேன். இந்தப் போக்குவரத்து இலாக்காவினுடைய முன்னேற்றத்திற்கு முக்கிய பங்காளிகளான தொழிலாளிகளை நீங்கள் ஓரவஞ்சனையோடு நடத்தாதீர்கள். அவர்களுடைய நியாயத்தை ஏற்றுக் கொள்ளுங்கள் என்று கூறி அமர்கிறேன்.

திரு. க. சோலைராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மானியத்தை ஆட்சேபிக்கிறேன் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். கேரளத்தைப் பாருங்கள் என்று சொன்னார்கள். மேற்கு வங்கத்திலே தமிழகத்தை விட பயணிகளிடம் குறைந்த கட்டணம் வசூலிக்கப் படுகிறதா என்பதையும், ஊழியர்களுக்கு அதிகமான சம்பளம் கிடைக்கிறதா என்பதையும் அவர் அறிவிப்பாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: இதை நீங்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை கேட்டாலே தெரியும். மேற்கு வங்கத்திலுள்ள கட்டணம் 22 கிலோ மீட்டருக்கு 50 பைசா தான். நான் உங்களுக்குப் புள்ளிவிவரங்களைக் கொடுக்கத் தயார். புள்ளிவிவரங்களைத் தவறாகக் கூறி உங்களிடம் குழப்பத்தை உண்டு பண்ண நான் விரும்பவில்லை. கேரளத்திலே, மேற்கு வங்கத்திலே, இந்த மாநிலத்திலே உள்ள நெய்வேலி லிக்னைட் கார்ப்பரேஷன் உட்பட, கேரளத்திலேயும், இங்கேயும், கர்நாடகத்திலும், ஆந்திர மாநிலத்திலும் தொழிலாளர்கள் பெறக் கூடிய சம்பளம் அதிகம். ஆனால் ஒரு சில இடங்களிலே 'இன்சென்டிவ்' மட்டும் நமக்கு அதிகம் என்று சொல்லக் கூடும்: அவ்வளவு தான்.

திரு. சா. ஞானசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவையினுடைய துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று நான் சில கருத்துக்களை கூறுவதற்கு முற்படுகிறேன். இன்றைக்கு கிராமங்களை மையமாக வைத்து, கிராம மக்களுக்குச் சேவை செய்வது ஒன்றையே குறியாகக் கொண்டு புரட்சித் தலைவருடைய தலைமையிலே இருக்கக் கூடிய இந்த அரசு, போக்குவரத்துத் துறையின் மூலம் நல்ல பல காரியங்களை ஆற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு இந்தியாவிலேயே தமிழகத்திலே தான் போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் பல மாநிலங்களிலே இருக்கின்றவர்கள். இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சிந்தன் அவர்கள் கருத்துக்களை எடுத்து வைத்தார்கள். ஆனால் வட மாநிலங்களை நாம் பார்க்கிறபோது, சென்ற 2 மாதங்களுக்கு முன்னாலே நான் சுற்றுப்பயணம் மேற்கொண்டபோது, கல்கத்தா நகரத்திலேயுள்ள பேருந்துகளிலே நான் பயணம் செய்தேன். அந்தப் பேருந்துகளில் வசதிகள் என்ன இருக்கிறது என்பதை எண்ணிப் பார்த்த நோக்கில், தமிழகத்திலே இருக்கின்ற பேருந்துகளை ஒப்பிட்டு பார்க்கின்ற வேளையில் தமிழகத்திலே இருக்கின்ற பேருந்துகள் ஆயிரம் மடங்கு மேலானவை என்ற கருத்தினை நான் இங்கே கூறிக் கொள்வதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அங்கே பேருந்துகளிலே 'ஸீட்' கிடையாது; பலகைதான் இருக்கிறது. அங்கே பல வசதிகள் இல்லை. ஒரே புகை மண்டிக் கிடக்கிறது. அந்தப் பேருந்துகளில் பெயிண்ட் அடிக்கப்படவில்லை. அங்கே எப்படிப்பட்ட நிலையிலே பேருந்துகள் ஓடுகின்றன என்ற காட்சியை நேரிலே கண்டவன் என்ற முறையிலே நான் கூறுவதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்த வகையிலே தான் இன்றைக்கு தமிழகத்தினுடைய போக்குவரத்துத் துறை பேருந்துகள் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் கூறிக் கொள்வதிலே பெருமை அடைகிறேன். காரணம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சிக்குப் பின்னால்தான் இன்றைக்கு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற வேளையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர அத்தனை போக்குவரத்துக் கழகங்களும் லாபத்தில் நடந்து கொண்டிருப்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு அண்ணா மாவட்டத்தில் ராணி மங்கம்மா போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஆரம்பிக்க இருக்கின்ற அந்தச் செயற்குறிப்பை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு இந்திய வரலாற்றில் போக்குவரத்துத் துறையின் வளர்ச்சியில் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் என்ற நிறுவனத்தை இந்தியாவில் தமிழகத்தில் தான் ஏற்படுத்தி அங்கே தொழில் கல்வியை போக்குவரத்து துறை சம்பந்தப் பட்ட கல்லூரியை ஈரோட்டில் தொடங்கி பயிற்சி அளித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். இந்தத் துறையில் நாம் பார்க்கிறபோது அவர்களுடைய வீட்டு குழந்தைகளுக்கு அங்கே ஒரு மூலதனத்தைப் பெற்று அவர்களுக்கு அந்தப் பணத்தை திருப்பி கொடுக்கிறார்கள். அந்த மூலதனத்தைப் பெற்று அந்தக் குழந்தைகளுக்கு வாழ்வை அளிக்கிறார்கள். அந்த பள்ளிகளிலே முன்னுரிமைக் கொடுத்து இடம் அளிக்கிற திட்டத்தை தமிழகத்தில் செயற்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

போக்குவரத்துத் துறை ஊழியர்களுக்கு 5 பேர் செல்லுவதற்கு அங்கே பாஸ் கொடுக்கிறார்கள். இப்படி பல்வேறு திட்டங்கள். இன்றைக்கு அவர்களுடைய கூட்டு காப்பீட்டுத் திட்டம் 10,500 ரூபாய் என்பதை மாதத்திற்கு 20 ஆயிரம் ரூபாயாக தந்து இருக்கிறார்கள்.

அதேபோல் தான் 5 ஆயிரம் ரூபாய் தந்திருக்கிறார்கள் இறந்தவர்களுக்கு. இப்படி பல்வேறு திட்டங்களை இந்தத் தமிழகத்தில் செய்து கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இதேநோக்கில் நான் தஞ்சை மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவன் என்ற முறையில் சாலை போக்குவரத்தைப் பற்றி சில கருத்துக்களை கூறுவதற்கு கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தஞ்சை மாவட்டம் என்பது மழையாலும், புயலாலும்,

வெள்ளத்தாலும் தொடர்ந்து பாதித்துக் கொண்டு வருகிறது. நான் சென்ற ஆண்டும் இதே கருத்தை பேசியிருக்கிறேன். இந்த ஆண்டும் இதே கருத்தை பேச விழைகிறேன். காரணம் அந்தச் சாலை போக்குவரத்துக்கு நம்முடைய அரசு மற்ற மாவட்டங்களுக்கு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு எத்தனை காசு ஒதுக்குகிறதோ அவ்வளவு தான் தஞ்சை மாவட்டத்திற்கும் ஒதுக்குகிறார்கள். ஆனால் தஞ்சை மாவட்டத்தில் வயல்களின் கரைகளிலும் ஆற்று கரைகளிலும் உள்ள சாலைகள் மழையால் சேதம் அடைகின்றன. அந்தப் பகுதியில் அடிக்கடி மழை வந்து வெள்ளம் வந்து அந்தச் சாலைகள் எல்லாம் பாழடைந்த நிலையில் இருப்பதால் அந்தச் சாலைகளுக்கு அதிகமாக உதவித் தொகையை அளிக்க வேண்டும் என்று சென்ற ஆண்டும் சொல்லி இருக்கிறேன். இந்த ஆண்டும் சொல்லிக் கொள்ள கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு தஞ்சை மாவட்டத்தில் பல பாலங்களை அனுமதித்து இருக்கிறீர்கள். சுந்தரப் பெருமாள் கோயிலுக்கு பக்கத்தில் இருக்கிற பாலத்திற்கு அனுமதி தந்து இருக்கிறீர்கள். அதேபோல் இன்றைக்கு சென்னை—கும்பகோணம்—தஞ்சை சாலையில் சுந்தரப் பெருமாள் கோயிலில் 2 இருப்பு பாதையை கடப்பதற்கு புற வழிச் சாலை ஒன்றும், கும்பகோணம் குடமுழுக்கு ஆற்றுச் சாலை அடுத்து என் தொகுதிக்குப் பக்கத்தில் இருக்கிற திருத்துறைப் பூண்டி தொகுதியில் வீரமல்லூர், தென்காசிக்கு பக்கத்தில் ஒரு பாலத்தை கட்டுகிற செயற்குறிப்பையும் நான் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அப்படி சொல்லுகிற நேரத்தில் இன்றைக்கு தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு மற்ற மாவட்டங்களை விட அதிகமாக உதவித் தொகை தர வேண்டும். காரணம் திருச்சி மாவட்டத்திற்கும் அதே தொகை, தஞ்சை மாவட்டத்திற்கும் அதே தொகை என்றால் அங்கே கப்பி ஈசியாக கிடைக்கிறது, அங்கே லாரி வாடகை குறைவு, போக்குவரத்து வசதி கிடைக்கிறது. ஆனால் தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு வருகிறபோது அங்கே செலவு அதிகரிக்கிறது. எனவே அப்படிப்பட்ட நிலையில் தஞ்சை மாவட்டச் சாலைகளுக்கு அதிகமாக நிதியை நாம் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் பல காரியங்கள் இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நடைபெறுகிறபோது அல்லது இந்தத் துறை செம்மையாக நடைபெறும்போது இன்றைக்கு நிதியை அதிகமாக ஒதுக்க வேண்டும். இந்த நிதி போதாது என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு தஞ்சை மாவட்டத்தில் பல சாலைகள் குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியில் பார்த்தால் கும்பைபித்தல் தண்டன்குழி என்ற சாலை இருக்கிறது. கோதை ஆற்றின் இடது கரையில் இருக்கின்ற அந்தச் சாலையை பல ஆண்டு காலமாக 35 ஆண்டு காலமாக மக்கள் வேண்டுகோள் விடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். அந்தச் சாலையை நீங்கள் இன்றைக்கு தார் சாலையாக மாற்றித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் மன்னார்குடி நகரத்திற்கு கீழ் பகுதியில் ஒரு பாலம் இருக்கிறது. அதன் வழியாக முத்துப்பேட்டை, திருத்துறைபூண்டி, நாகப்பட்டினம், வேதாரண்யம் செல்ல வேண்டும். அந்தப் பாலம் மிகவும் குறுகலாக இருக்கிறது. அதையும் சீர்செய்து தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் திருத்துறைப்பூண்டி ஓரத்தநாடு சாலை என்று இருக்கிறது. அந்தச் சாலையை இன்றைக்கு எடுத்துக் கொண்டால் தென்கரையில் பாபநாசம் குறுக்கே ஒரு பாலத்தை கட்டித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் இன்றைக்கு இப்படி பல நல்ல காரியங்களை தஞ்சை மாவட்டத்தில் செய்தால் தான் கிழக்கு தஞ்சை வளம் பெற முடியும். அதிகமான வசதியை பெற முடியும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் இன்றைக்கு சிங்கப்பூர் செல்லுகின்ற கப்பல் செல்லாமல் இருக்கிறது. அந்த கப்பலை நீங்கள் இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் சென்னைக்கும் கன்னியாகுமரிக்கும் இடையே ஒரு படகு சர்வீஸை நடத்தி அதிகமான வசதியை பயணிகளுக்கு ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இங்கே முத்துப்பேட்டையிலும், திருத்துறைப்பூண்டியிலும் பேருந்து நிலையங்களை கட்டித் தர வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் நாகப்பட்டினத்திலிருந்து கோவைக்கு அல்லது சேலம் நகருக்கு செல்லுகின்ற பேருந்துகள் எல்லாம் நீடாமங்கலம் வழியாக செல்லுகின்றன. அந்தப் பேருந்துகள் மன்னார்குடி வழியாகச் செல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம் மன்னார்குடி என்பது 100 ஆண்டுகளாக தொன்மை மிக்க நகராட்சியாக இருப்பதால் அந்த வழியாக அந்த திருவள்ளுவர் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 6-20)

அதேபோன்று திருவாரூர்—மன்னார்குடி சாலை. இந்த சாலை மிகவும் வளைவாக, சீரழிந்து இருக்கின்றது. அந்தச் சாலையை சீர்செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மன்னார்குடி—கும்பகோணம் சாலையை சீர்செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்த வகையில் இன்னும் பல சாலைகள் என்னுடைய தொகுதியில் இருக்கின்றன. எனவே இந்த சாலைகளை செம்மையான முறையில் சீர் செய்து தரவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று பொன்னேரி தொகுதியில் டி.பி.பி. சாலையில், நாப்பாளையம் கிராமத்தில் குசஸ்தலை ஆற்றின் குறுக்கே மேம்பாலம் துவக்கப்பட்டு, அது பாதியிலே நின்று கொண்டிருக்கிறது. அதைத் துரிதமாக நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மருங்காவூர்—குமாரபாளையம் மேம்பாலத்தையும் கட்டித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருவாரூரில் இருக்கக் கூடிய மேம்பாலம் இன்னும் கட்டி முடியாத நிலையில் இருக்கிறது. அதையும் நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு உரையை முடிக்கின்றேன்.

* திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறை, நெடுஞ்சாலைத் துறை ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது,

நான் சார்ந்திருக்கின்ற இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் பேரியக்கத்தின் சார்பிலே என்னுடைய கருத்துக்களை இங்கே எடுத்துக் கூற வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றியைக் கூறி, என்னுடைய சில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்கு நமது தமிழகத்திலேயுள்ள அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், உற்பத்தித் திறனில் அகில இந்தியாவிலே முதல் பரிசைப் பெற்றிருப்பதை நாம் அனைவரும் பாராட்டியாக வேண்டும்.

அதைப்போன்று மத்திய திட்டக் கமிஷன், தமிழகப் போக்குவரத்து இந்தியாவிலேயுள்ள சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுள் ஒன்றாகும் என்று அறிவித்திருப்பது குறித்து, இங்கே செயல்படும் போக்குவரத்துத் துறையையும், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களையும் நான் இந்த நேரத்தில் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு பெரிய முதலீட்டுடன் நடத்தப்படுகின்றன. அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நிர்வாக இயக்குநர்களாக பணி புரிபவர்கள் 90 சதவீதம் பேர் தொழில் நுட்பம் பயின்றவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். அந்த நிலையை மாற்றி, சரி பாதியாக ஐ.ஏ.எஸ். படித்தவர்களையும் அந்தப் பதவிகளில் நிர்வாக இயக்குநர்களாகப் போட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிச் செய்வதன் மூலம் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்னும் சிறப்பாக செயல்பட வாய்ப்பாக அமையும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பில் இயக்கப் படுகின்ற ஊர்திகள் பல இடங்களில் ஒரே வழித் தடத்தில் தங்களுக்குள்ளே போட்டி போட்டுக் கொண்டு, ஒரே வழித் தடத்தில் விட்டுக் கொண்டு, அதன் மூலம் பயணிகளுக்கு சவுகர்யமில்லாத முறையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே இயங்குகின்ற விதத்தில், தனியார்களும் நஷ்டப் படுகின்ற விதத்திலே, இன்று டென்டேடிவ் டைம் என்ற முறையை கடைபிடித்து, புதிய வண்டிகளை ஒரே வழித் தடத்திலே அவர்களுக்குள்ளே விட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

உதாரணத்திற்கு ஒன்றைச் சொல்லவிரும்புகிறேன். கடலூர் வேலூர் தடத்திலே, பட்டுக்கோட்டை அழகிரி, தந்தை பெரியார், சோழன் போக்குவரத்து போன்ற கழகங்கள் மாறி மாறி இன்றைக்கு 6 மாத காலத்திற்குள் நிறைய வண்டிகளை விட்டு, பயணிகளுக்கு உபயோகமில்லாத முறையில், நேரத்தை ஃபிக்ஸ் செய்து, அவர்கள் விட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவற்றை மாற்றி முறைப்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுமக்களுக்கு வளர்ந்து வரும் போக்குவரத்து வசதிகளை கருத்திற்கொண்டு, மாவட்ட அளவிலே ஆலோசனைக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டிருந்தாலும், அந்த ஆலோசனைக் குழுக்களிலே முழுக்க அதிகாரிகளே இடம் பெற்றிருக்கிறார்களே தவிர, பொதுமக்களிடம் நேரடி தொடர்பு கொண்டிருக்கக் கூடிய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அதிலே இடம் பெறவில்லை. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அந்த ஆலோசனைக் குழுக்களில் இடம் பெற்றால், பொதுமக்களுடைய தேவைகளை பூர்த்தி செய்யும் விதத்திலே அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதிகளை பெருக்கித் தரும் விதத்திலே சிறப்பாக பணிகளை ஆற்றமுடியும். எனவே சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை அதில் இடம்பெறச் செய்ய வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை வைக்க கடமைப் பட்டுள்ளேன்.

அதேபோன்று 5 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர். 'அன்சர்வ்ட் ஏரியா ஆபரேஷன்' என்ற முறையில், மினி பஸ்ஸை ரூட், ஷார்ட் பஸ் ரூட் என்பதற்கெல்லாம் அப்ளிகேஷன் கால் ஃபார் செய்யப்பட்டு, அப்ளிகேஷன்கள் எல்லாம் போடப்பட்டு, அவற்றின் மீது இதுவரையில் எந்தவித நடவடிக்கையும் எடுத்ததாகத் தெரியவில்லை. Unserved area of operation என்ற முறையில் அதைப் பயன்படுத்தக்கூடிய கிராமங்கள் நிறைய இருப்பதால் Route meeting போட்டு புதிய ரூட்களை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையின் மூலமாக மாநில அரசுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 170 கோடி ரூபாய் வருமானம் வருகிறது. ஆனால் அந்த நிதியிலிருந்து சாலைப் பராமரிப்பிற்காக ஒதுக்குகிற தொகை

மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே அந்தப் போக்குவரத்துத் துறையின் மூலமாகக் கிடைக்கிற வருமானத்திலிருந்து குறைந்தது 50 சதவீதமாவது எடுத்து சாலைப் பராமரிப்பிற்குச் செலவிட்டால் நம் மாநிலத்தில் உள்ள அனைத்து சாலைகளும் நல்ல முறையில் இருப்பதோடு ஓடுகிற போக்குவரத்து வாகனங்களின் எரி பொருள் மற்றும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போன்ற செலவுகளும் குறைந்து அதன் மூலமாக அரசுக்குக் கூடுதல் வருவாய் வரும் வாய்ப்பாக அமையும்.

இன்றைக்கு ஆம்னி பஸ்கள் என்ற பெயரில் சென்னையிலிருந்து தமிழகத்திலே உள்ள பல முக்கிய நகரங்களுக்கு இரவு நேரங்களிலே இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவைகள் மிகவும் சொகுசானவையாகவும் வீடியோ போன்ற வசதிகள் உள்ளதாகவும் உள்ளன. ஆகவே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்து பேருந்துகள் காலியாகச் சென்றாலும்கூட அந்த பஸ்களில் கூட்டம் நிரம்பி வழிகிறது. ஆகவே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலேயும் அவர்கள் அந்த வண்டிகளை மெயின்டனன்ஸ் செய்வதைப்போல நல்லமுறையில் பராமரித்து அவற்றிலேயும் வீடியோ போன்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தால் ஆம்னி பஸ்கள் அதிகமாகச் செயல்படுவது குறையும். அதோடு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் நிறைய லாபம் வர வாய்ப்பு இருக்கிறது.

நம்முடைய போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு குடும்ப பாஸ்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் அந்த முறை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கடைப்பிடிக்கப்படுவதில்லை. அந்தத் தொழிலாளர்கள் குடும்பத்துடன் நீண்டதூரம் பயணம் செய்ய வேண்டுமென்றால் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்திலும் மாறி மாறிப் பயணம் செய்ய வேண்டிய நிலை இருப்பதால் கூடுதலான செலவு ஆகிறது. அதோடு அந்தத் தொழிலாளர்களும் மிகவும் சிரமத்திற்கு ஆளாகிறார்கள். ஆகவே அந்த முறையை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் ஏற்படுத்துகிற முறையிலே அந்தப் பேருந்திலேயே அவர்கள் நீண்ட தூரம் பயணம் செய்ய அனுமதி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. சிவராஜ்] [1986 மே 2

நம்முடைய மத்திய அரசு சமீபத்திலே, இந்திய விடுதலைக்காக போராடிய தியாகிகளுக்கு ரயிலில் இலவசமாக பயணம் செய்வதற்கு வருடத்திற்கு ஒரு முறை இந்தியா முழுவதும் பயணம் செய்ய இலவச பயண பாஸ் அனுமதித்து இருக்கிறது. அதைப்போன்று நம்முடைய அரசும் தமிழகத்தைச் சேர்ந்த தேச விடுதலைக்காகப் பாடுபட்ட தியாகிகளுக்கு தமிழகத்திலே இருக்கிற போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளிலே இலவச பஸ் பாஸ் வழங்க வேண்டுமென்று நான் மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எங்களுடைய தென் ஆற்காடு மாவட்டம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட இருக்கிறது. அப்படி பிரிக்கிறபோது தற்போது உள்ள தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே சுமார் 660 பேருந்துகளுக்கு மேலாக இருக்கிற காரணத்தினால் மாவட்டத்தைப் பிரிக்கிறபோது, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தையும் இரண்டாகப் பிரிந்து அதிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு தமிழகத்திலே 8 ஆண்டுகள் முதலமைச்சராக இருந்த எங்களுடைய பெருந்தலைவர் திரு. காமராஜர் அவர்களுடைய பெயரைச் சூட்டவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எங்களுடைய திருக்கோவிலூர் நகரத்திலே இயங்கி வருகிற தந்தை பெரியார் பணிமனைக்குச் சொந்த இடமோ கட்டட வசதியோ கிடையாது. இப்போது வாடகை இடத்தில்தான் அது இயங்கி வருகிறது. ஆகவே அதற்குச் சொந்த கட்டடம் கட்டி செயல்படச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சாலை விபத்துக்களிலே இறந்தவர்களுக்கு முதல்வர் நிவாரண நிதியிலிருந்து உடனடியாக ஆயிரம் ரூபாய் தரப்படும் திட்டம் அமலில் இருந்து வருகிறது. கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தத் தொகையை இறந்தவர்களின் குடும்பத்தார் பெறுவதற்கு காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. வருடக் கணக்கிலே அவர்கள் காத்திருக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது.

1986 மே 2] [திரு. சு. சிவராஜ்]

(மாலை 6-30)

எங்கள் திருக்கோவிலூர் கோட்டத்திலேகூட சென்ற ஆண்டு வரையில் சுமார் 200-க்கும் மேற்பட்டு இந்த உதவித் தொகை பெறுவதற்கான மனுக்கள் தேங்கியிருந்து, தற்போது அவற்றில் 150 மனுக்களுக்கு மட்டும்தான் சேங்க்ஷன் செய்யப்பட்டு, மீதி உள்ள 50 மனுக்கள் இன்னும் நிலுவையிலேயே இருந்துகொண்டு இருக்கின்றன. இதற்குக் கூடுதலான நிதியை ஒதுக்கி பாதிக்கப் பட்டவர்களுக்கு இந்த நிதி விரைந்து கிடைப்பதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கின்ற சில குறைபாடுகளை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டி, அவற்றிற்கு உடனடியாக நிவாரணம் தர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கள்ளக்குறிச்சியிலிருந்து சங்கராபுரம் வரைக்கும் அத்தியூர், சுருடையாம்பட்டு, மூங்கில்துரைப்பட்டு வழியாக திருவண்ணா மலைக்கு ஒரு பேருந்தும்; திருக்கோவிலூரிலிருந்து தகடி, கூவனூர், ஜம்படை, சுருடையாம்பட்டு, மூங்கில்துரைப்பட்டு வரை ஒரு பேருந்தும் விடப்பட வேண்டும். நான் பலமுறை தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாக இயக்குநர் அவர்களைச் சந்தித்து, திருக்கோவிலூரிலிருந்து அரியூர், ஓலையாண்டிபுரம், பனப்பாடி, கொளக்கலவாடி, பாசார் வழியாக ரிஷிவந்தியத்திற்கு ஒரு நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்று பலமுறை கேட்டிருக்கிறேன். அந்தக் கோரிக்கையையும் நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்ற நிதியாண்டில் ரூபாய் 35 இலட்சம் செலவில் மணலூர் பேட்டையையும் தியாகதுருகம் சாலையையும் இணைக்கின்ற பெண்ணையாற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்ட ஒப்புதல் அளிக்கப் பட்டும் இன்னும் அந்த வேலை ஆரம்பிக்கப்படாமல் உள்ளது. விரைந்து அந்த வேலையை இந்த ஆண்டிலேயே தொடங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ரூரல் ரோட்ஸ் என்ற திட்டத்தின்கீழ் போடப்பட்ட சாலைகள் தொடர்ந்து எட்டு ஆண்டுகளுக்கு மேல் பராமரிக்கப்படாமல் இப்பொழுது அந்தச் சாலைகள் எல்லாம் புதிதாகப் போடப்படக் கூடிய நிலையில் உள்ளன. குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியில் உள்ள திருக்கோவிலூர்—லாலகுடி ஆர் சாலை, அத்தியூர்—ஜம்படை சாலை, ஏந்தல்—மரூர் சாலை, திருவரங்கம்—ஈருடையாம்பட்டு சாலை போன்ற சாலைகள் மிகவும் பழுதடைந்து போக்குவரத்திற்கு லாயக்கற்ற சாலைகளாக உள்ளன. இவற்றை உடனடியாகச் சரி செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடலூர்—சித்தூர் சாலையில் பெரியசெவலையிலிருந்து அத்திப்பாக்கம் வரையில் 25 கிலோ மீட்டர் அளவிற்குச் சாலை அகலப்படுத்தப்படாமல் இருக்கிறது. எனவே, மீதமுள்ள அனைத்து இடங்களும் அகலப்படுத்தப்பட்டு விட்டன. எனவே, அகலப்படுத்தப்படாமல் உள்ள சாலைகளை அகலப்படுத்துவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து எங்கள் கட்சி சட்ட மன்ற உறுப்பினர் திரு. வேங்கடரமணன் அவர்கள் ஒரு கோரிக்கையை விடுக்கிறார்கள். அதைச் சொல்லி விடைபெறலாம் என்று நினைக்கிறேன். மதுரை திருவள்ளுவர் போக்கு வரத்துக் கழகப் பேருந்து நிலையத்தில் கடுமையான இட நெருக்கடி உள்ளது. அங்குள்ள கட்டிடங்களை இடித்துவிட்டு அடியில் பேருந்துகளை நிறுத்தும் வகையிலும், மேலே அலுவலகங்கள், தொழிலாளர் ஓய்வு அறைகள் போன்றவைகள் இயங்கும் வகையிலும் செய்ய வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை விடுகின்றார்கள். திருச்சியில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் இலட்சக் கணக்கான ரூபாய் செலவில் கட்டப்பட்டுள்ளது. தவறான வடிவமைப்பால் இலட்சக் கணக்கான ரூபாய் வீணடிக்கப்பட்டிருக்கின்றனது. அதைபோல இல்லாமல், மதுரையில் நல்லமுறையில் தொழில் நுட்ப வடிவத்தோடு கட்ட வேண்டுமென்ற கோரிக்கையையும் வைத்து அமர்கிறேன்.

திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பேக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியங்களின்மீது,

போக்குவரத்துத் துறை, சாலைகளும் பாலங்களும் ஆகிய மானியக்கோரிக்கைகளின்மீது அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் வரவேற்று சில கருத்துக்களைப் பேச விழைகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

தமிழ்நாட்டிலே இன்றைக்கு 13 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடந்துகொண்டு வருகின்றன. இந்த 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இன்றைக்கு நல்லமுறையிலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்ததற்குப் பிறகு 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களை புதிதாக உருவாக்கித் தந்திருக்கிறார்கள். இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கெல்லாம் பெயர்களை வைக்கின்ற நேரத்திலே, நமது புரட்சித் தலைவரவர்கள் கட்சிப் பாகுபாடின்றி, எந்த விதமான கொள்கை மாறுபாடும் இல்லாமல், கம்யூனிஸ்ட் கட்சியினுடைய தலைவர் ஜீவா அவர்களின் பெயரையும், நேசமணி, தீரன் சின்னமலை போன்று இன்னும் பல பெயர்களையும் வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதற்காக பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்படி 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கின்ற நமது அரசு அண்ணா மாவட்டத்தில் 'இராணி மங்கம்மாள்' போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயருடன் 14-வது போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் துவங்கியிருக்கிறது.

இன்றைக்கு தர்மபுரி மாவட்டமும் சேலம் மாவட்டமும் இணைந்த பகுதியில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சுமார் 818 பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. அந்த அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பிரித்து, தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கென்று தனியாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தித் தருமாறு இந்த நேரத்தில் நான் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களையும், மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவரவர்களையும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு வருகை தந்த நேரத்தில், நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை அவரிடத்தில் வைத்தோம். 818 பேருந்துகளை

வைத்துக் கொண்டு அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் நடைபெறுகிறது. அதைப் பிரித்து, தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கென்று ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தி, அதற்கு பாப்பாரப்பட்டியில் பிறந்த சுதந்திரத் தியாகி சுப்பிரமணிய சிவா பெயரையோ, அல்லது தர்மபுரியில் உள்ள தொரப்பள்ளியில் பிறந்த ராஜாஜி பெயரையோ வைக்க வேண்டுமென்று புரட்சித் தலைவர் அவர்களையும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரையும் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சியிலே கிராமங்கள்தோறும் பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. சுமார் 600 பேருந்துகள் தமிழகம் பூராவும் இருக்கிற கிராமங்களிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதேநேரத்திலே, அரூரிலே நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்று பல ஆண்டுகளாக நாங்கள் கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க, புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியிலே, அங்கே நகரப் பேருந்து கொண்டு வந்ததற்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்ட விரும்புகிறேன். சுமார் 800 பேருந்துகள், நகரப் பேருந்தாக, சிறந்த முறையிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இப்படி ஓடுகின்ற பேருந்துகள் எல்லாம், ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் சார்பாக, ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டத்தின் சார்பாகப் போடப் பட்ட சாலைகளிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்தச் சாலைகள் எல்லாம், பராமரிப்பு இல்லாமல் மிக மோசமாக இருக்கின்றன. அந்தச் சாலைகளை நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமாக எடுத்து, பராமரிப்பு செய்தால், போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக. பேருந்துகளுக்குச் செய்யப்படுகின்ற செலவு மிச்சப்படும் என்று இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வேலை செய்கின்ற ஊழியர் களுக்குக் குடும்பக் கட்டுப்பாடு செய்தால் ரூ. 200 கொடுக்கப் படும் என்பதை, புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியிலே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் மூலமாக ரூ. 400 ஆக உயர்த்தி இருப்பதைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணி புரிகின்ற தொழிலாளியினுடைய மகள், அல்லது பெண் ஊழியருடைய திருமணத்திற்கு, முன்பு ரூ. 1,000 கடன் கொடுக்கப்பட்டது, புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியிலே, ரூ. 1,500 ஆக உயர்த்தியிருப்பதைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதே நேரத்திலே ரூ. 1,500 போதாது. ஒரு பவுன் விலை, ரூ. 1,600-க்கு மேலாகிறது. சாதாரணமாக, 2 பவுன் போட வேண்டுமென்றால் கூட ரூ. 3,200-க்கு மேலாகிறது. ஆகவே, இந்த ரூ. 1,500 போதாது என்பதால், அதை சுமார் ரூ. 5,000 ஆக உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், ஆண்களுக்கு ரூ. 500 இருந்ததை, ரூ. 1,000 ஆக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஆண்கள், பெண்கள் என்ற வித்தியாசம் பாராமல், அனைவருக்கும் ரூ. 5,000 திருமணக் கடன் வழங்க வேண்டும் என்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் புரட்சித் தலைவரையும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பல போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே, 6 ஆண்டுகள் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களுக்கு, ஊதிய உயர்வு முறையாக வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இந்த ஜப்பான் திட்டம், போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் காவலர்களுக்கு மட்டும் அமுல்படுத்தப்படவில்லை. இந்த நீண்டகால ஊதியத் திட்டம் அனைத்துப் பிரிவினருக்கும், சரி சமமாகக் கிடைக்க அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டும். காவலர்களுக்கு மட்டும், சேர்ந்த நாளிலேயிருந்து அந்த ஊதிய உயர்வு திட்டத்தை அமுலாக்காமல், என்றைக்கு அவர்களுடைய வேலை நிரந்தரமாக்கப்பட்டதோ, அன்றைய நாளிலிருந்து கொடுக்கப்படுகிறது. எல்லா ஊழியர்களுக்கும் கொடுப்பது போல், அந்த ஊழியர்களுக்கும் ஊதிய உயர்வு கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்] [1986 மே 2

(மாலை 6-40)

நகரப் பேருந்து வைத்திருக்கின்ற தனி உரிமையாளர்கள் 1, 2 ஸ்பேர் பஸ் வைப்பதற்கு அரசு அனுமதிப்பதில்லை. இன்றைக்கு நகர பேருந்துகள் வைத்திருக்கின்ற தனியார்கள் நகரத்திலே ஓட்டுகின்றபோது அவைகள் பழுது அடைந்து விடுகின்றன. இதனால் பொது மக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். அந்த நகரப் பேருந்துகள் வைத்திருக்கின்ற உரிமையாளர்களுக்கு ஸ்பேர் பஸ் கொடுக்கும்படி அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனது தொகுதியிலே இன்றைக்கு தர்மபுரியி லிருந்து டவுன் பஸ் விடப்பட்டு இருக்கிறது. மெயின் ரோடி லிருந்து சுமார் 3-கிலோ மீட்டர் அளவில் மாங்கரைக்கு ஆர்.எல்.இ.பி. மூலம் பாதை போடப்பட்டிருக்கிறது. அந்த பாதை மோசமாக இருக்கிறது. ஜல்லிகள் மட்டும்தான் போடப் பட்டிருக்கின்றன. மாங்கரைக்கு தார் சாலை போட்டுக் கொடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். ரங்காபுரத்திற்கு டவுன் பஸ் விடப்பட்டிருக்கிறது. மெயின் ரோடு 2 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் இருக்கிறது. அவகும் தார் ரோடு ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனது தொகுதியிலே தர்மபுரி—பென்னாகரம் இன்றைக்கு மொத்தம் 5 டவுன் பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டு இருக்கின்றன. அந்த பஸ்கள் இன்றைக்கு வருவலை பெற்றுத் தந்திருக்கிறது. பென்னாகரத்திலே ஒரு பணிமனையை ஏற்படுத்தி, பிற்படுத்தப்பட்ட பகுதியாக இருப்பதால் நகரப் பேருந்துகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும்படி புரட்சித் தலைவர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு பென்னாகரம்—சேலம் ஒரு ரூட் பஸ் பெருமாளத்தி லிருந்து மேச்சேரி வழியாக சேலத்திற்கு ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும். என்னுடைய தொகுதியிலே வத்சலாபுரம் கிராமத்தில் லட்சக்கணக்கான கருப்பு கற்கள் உடைத்து சென்னைக்கு வந்து கொண்டிருக்கிறது. வத்தலாபுரம் போவதற்கு இதுவரையில் பஸ்கள் இல்லை. இன்றைக்கு ஒரு நாளைக்கு 10, 20 லாரிகள் கருப்பு கற்களை ஏற்றிக் கொண்டு வருகின்றன. நல்ல பாதையாக இருக்கிறது. அந்த கிராமத்திற்கு கயவுசெய்து அமைச்சர் அவர்கள் தர்மபுரி, பென்னாகரம், வத்தலாபுரம், நாகூரனைக்கு ஒரு பஸ் விடும்படியும் அதேபோன்று தர்மபுரி, பென்னாகரம் ஏரும் வழியாக சித்தரைப்பட்டிக்கு ஒரு டவுன் பஸ் விடும்படியும் கேட்டு வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி அமர்கின்றேன்.

1986 மே 2]

*திரு. கு. சுப்பராயன்: மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, அரசு போக்குவரத்து கழகங்களுடைய வருமானத்தின் பெரும் பகுதியை விழுங்குவது சேஸிஸ், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், டையர் ட்யூப் ஆகிய இவைகள் தான். அசோக் லேலண்ட், எம்.ஆர்.எப். மேன்ஸ்பீடுபல்டு, டன்லப் போன்ற உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு கம்பெனிகள் தான் இவற்றை அதிகமாகத் தயாரிக்கின்றன. இந்தக் கம்பெனிகளுக்கு நம்முடைய கழக வருமானத்தின் பெரும் பகுதி இழக்க வேண்டி இருப்பதால் தமிழ நாட்டில் எதிர் காலத்தில் இத்தகைய தொழிற்சாலையை பொதுத் துறையில் துவக்க மத்திய அரசின் ஆணையைப் பெற முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும். ஏனென்றால் இவற்றின் விலை ஏற்றம் மிகக் கடுமையாக பாதிப்பது இந்தப் பொதுத் துறை வருமானத்தைத் தான். மாண்புமிகு உறுப்பினர் தோழர் சிந்தன் அவர்கள் குறிப்பிட்டபோது இந்தியாவிலேயே மிகக் குறைவான பணியாளர் அமைப்பு முறை நிர்ணயிக்கப் பட்டிருப்பது தமிழகத்தில் தான் என்றார். தமிழகத்தில் ஒரு பேருந்துக்கு 7½ ஆட்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதுவே மேற்கு வங்கத்தில் 13.7, ஆந்திராவில் 11.11, கேரளாவில் 11.2 என்ற முறையில் தான் நிர்ணயிக்கப் பட்டிருக்கிறது. 7½ என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருப்பதிலே கூட அந்த விகிதத்தின் அடிப்படையிலே கூட ஆட்களை இட்டு நிரப்பப்படவில்லை என்பது ஒரு குறையாகும். இந்த விஷயத்தில் ஒரு மறு பரிசீலனை செய்கின்ற முறையிலே, விஞ்ஞான பூர்வமான முறையில் பணியாளர் நிர்ணயிப்பை உருவாக்குகின்ற திட்டத்தை அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும்.

இது முறைப்படி நிர்ணயிக்கப்படாத காரணத்தால் தொழிலாளர்கள் சட்டபூர்வமான விடுமுறைகளைப் பெறுவதற் குரிய வாய்ப்பு இல்லை. வீக்லி ரெஸ்ட் என்பது ஏறத்தாழ அவர்களுக்கு மறுக்கப்பட்டுவிட்டது. டெம்பரரி தொழிலாளர்கள் என்ற முறையில் நிர்ணயிக்கப்படக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இத்தகைய முறைகளை எல்லாம் நிச்சயமாக மாற்றுவதற்குரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. கு. சுப்பராயன்] [1986 மே 2

அரசு பொறியியல் கழகங்களில் பாடி பில்டிங் மற்றும் பல்வேறு பணிகள் கான்ட்ராக்டிலே தான் விடப்படுகின்றன. அவ்வாறு கான்ட்ராக்டிலே விடப்படுவதன் காரணத்தால் நிர்வாகத்தினருக்கும், காண்ட்ராக்டர்களுக்கும் முறைகேடான உறவு ஏற்படுவதற்குரிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படக் கூடிய வகையில், தொழிலாளர்களை வேலை இழக்க வைக்கிற, பழி வாங்கக் கூடிய கருவியாக இருக்கிற, பொறியியல் கழகங்களில் உள்ள இந்த கான்ட்ராக்ட் முறையை ஒழிக்க வேண்டும். அதற்கான உரிய நடவடிக்கையை அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

8 மணி நேரத்திற்கு மேல் செய்கிற ஒவ்வொரு மணி நேரத்திற்கும் ஓவர் டைம் பெறுவதற்குரிய வாய்ப்பு என்பது, அந்த வகையில் சம்பளம் அளிக்க வேண்டும் என்பது அரசாங்கத்தால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிற ஒரு சட்ட நியாயமாகும். ஆனால் தமிழகத்தில் எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் இந்த ஓவர் டைம் என்பது அமலாக்கப்படுவதில்லை. ஓவர் டைம் பெறுவதற்குரிய 12 மணி நேரம் பணியாற்றுகிற ஷிப்ட் முறை என்பது நடைமுறையில் இருக்கிறது. எனவே ஓவர் டைம் என்ற முறையை ஏற்படுத்தி அதற்குரிய வகையில் சம்பளம் வழங்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். வருகிற 31—8—1986 வரை முடியப் போகிற ஒப்பந்தம் முறைப்படி அமலாக்கப்படுவதில்லை. ஒப்பந்தத்தில் ஒப்புக் கொண்டுள்ள 1.65 என்ற அடிப்படையில்தான் பஞ்சப்படி அவர்களுக்கு வழங்க வேண்டும். அரசு அதை மறுத்திருக்கிறது. இந்த முறை சரியல்ல. 492 புள்ளிக்கு மேல் வந்தால்தான் 1.65 கொடுக்கப்படும் என்று அரசு சொல்வது அரசால் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தத்தை மீறுகிற நடைமுறையாகும். அரசு தயவு செய்து இந்த விஷயத்தைத் தெளிவாக்க வேண்டும்.

செயல்திறன் ஊக்கத் தொகை என்ற ஒரு முறை இந்தக் கழகங்களில் அமல்படுத்தப்படுகிறது. அரசியல் சட்டத்தின் அடிப்படையிலே வழங்கப்பட்டிருக்கிற உரிமையை நெறிக்கிற ஒரு நயவஞ்சகப் போக்கு இதிலே இருக்கிறது. இந்தப் போக்கு மாற்றப்பட வேண்டும்.

1986 மே 2] [திரு. கு. சுப்பராயன்]

ஆர்ப்பாட்டம் செய்வது என்பது டெமாக்ரெட்டிக் ரைட். உண்ணாவிரதம் இருப்பது அவர்களுடைய ஜனநாயக உரிமை. அப்படி ஜனநாயகத்தால் வழங்கப்பட்டிருக்கிற உரிமையை நடைமுறைப்படுத்தினால் செயல்திறன் ஊக்கத் தொகையைப் பெறுவதற்குரிய தகுதியை இழந்தவராக அவர் ஆகிறார் என்று சொல்வது நியாயம்தானா? இந்த முறையை மாற்ற வேண்டாமா? இந்தக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் குறிப்பாக இங்கே இருக்கக் கூடிய பல்வேறு பிரச்சினைகளைப் பொறுத்தவரையில் தொழிற் சங்க அமைப்புக்களோடு கலந்து அவற்றைக் காலத்தில் தீர்க்க நடவடிக்கை மேற்கொள்வதுதான் சரியாக இருக்கும்.

தனியார் துறையைப் பொறுத்தவரையில் குறிப்பாக ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு பேருந்தை இயக்க 7½ ஆட்கள் தேவை என்பதை அரசே ஒப்புக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் தனியார் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் இந்த வகையில் தொழிலாளர்களை நிரந்தரமாக வைத்துக் கொள்வதில்லை. எனவே அரசு பெர்மிட் வழங்குகிறபோது, அதனை ரெனிவல் செய்கிறபோது யார் பெர்மனென்ட் தொழிலாளர்களாக இருக்கிறார்கள், என்பதை பற்றிய சர்வீஸ் பட்டியலைக் கொடுத்தால்தான் பெர்மிட் வழங்க வேண்டும் என்ற வகையில் சட்டத்திலே ஒரு திருத்தத்தை மாநில அரசு கொண்டு வர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நேம் ட்ரான்ஸ்ஃபர் செய்கிறபோது தொழிலாளர் களுடைய சர்வீஸைப் பாதிக்கிற வகையில் சட்ட விரோதமாக நேம் ட்ரான்ஸ்ஃபர் செய்கிறார்கள். இந்த நிலைமையை மாற்றக் கூடிய வகையில், நேம் ட்ரான்ஸ்ஃபர் செய்கிறபோது தொழிலாளர்களிடத்திலே இருந்து நோ அப்ஜெக்ஷன் சர்ட்டிஃபிக் கேட் வாங்க வேண்டுமென்ற வகையில் சட்டத்தில் திருத்தம் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து முதலமைச்சரின் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி என்பதைப் பொறுத்தவரையில் வழங்கப்படுகிற தொகை போதுமானதல்ல. இறப்புக்கு 1,000 ரூபாய், இரண்டு கண் போனால் 800 ரூபாய் என்றெல்லாம் கொடுக்கப்படுகிறது.

அதிகப்படியான அளவிலே கொடுக்கப்பட வேண்டும். விபத்து ஏற்பட்டதற்குப் பின்னர் அதிலிருந்து தப்பித்துவிடுகிறபோது மத்திய அரசு கொடுக்கிற உதவித் தொகையோடு மாநில அரசும் ஒரு பங்கு செலுத்த வேண்டும்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அடுத்து இந்தியாவிலேயே அதிகமான அளவில் சாலை விபத்துக்கள் நடைபெறுகின்றன. ஏன் இவை நிகழ்கின்றன என்பதைக் கண்டறிய வேண்டும். இவ்வாறு ஏற்படுகிற விபத்துக்களில் பெரும்பகுதிக் காரணம் லாரிகள் தான். ஏனென்றால் லாரி ஓட்டுகிற டிரைவர்களுக்கு காலவரம்பு இல்லை. பல மணி நேரம் அவர்கள் ஓட்டுகிறார்கள். அவர்களைப் பொறுத்தவரையில் 8 மணி நேர வேலை அமலாக்கப்படவில்லை. இதுபற்றித் தீவிரமான முறையில் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 6.50)

அடுத்து இறுதியாக கோவை மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் மலை மேம்பாட்டுத் திட்டம், மேற்கு தொடர்ச்சி மலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் ஆகியவைகளின் கீழே, கோவை மாவட்டத்தின் மேற்கு தொடர்ச்சி மலைப் பகுதி இதுவரையில் எடுத்துக் கொள்ளப்படாமல் இருப்பதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை. மாண்புமிகு அமைச்சரின் கவனத்திற்கு இதில் குறிப்பாக ஒரு விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மத்திய அரசை, மாநில அரசு வற்புறுத்தினால் அவற்றை எடுத்துக் கொள்வதற்கு அது தயாராக இருக்கிறபோது கூட, மைய அரசை அணுகுவதற்கு மாநில அரசு தயாராக இல்லை என்றால் கோவை மாவட்டத்தின் முன்னேற்றப் பணிகள் குறித்து, மாநில அரசு புறக்கணிக்கிறது என்று கருதினால் அதில் தவறு ஏதும் இருக்கிறதா என்பதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

136483 600 008.

குறிப்பாக ஆயிரக்கணக்கான மலை வாழ் மக்கள் அந்தப் பகுதியிலே வசித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் வாழ வழி இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அந்த மக்களின் முன்னேற்றத்திற்கு எந்தவிதமான வாய்ப்பும் இல்லை. ஆகவே இத்தகைய திட்டங்களை அமல்படுத்தும்போதுதான், சிலவற்றை அனுபவிக்கின்ற வாய்ப்பாவது அவர்களுக்கு கிடைக்கும். ஆகவே அதற்குரிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க அமைச்சர் அவர்கள் முன்வர வேண்டும். ஆகவே கோவை மாவட்டம் மலை வாழ் பகுதி மேம்பாடு திட்டத்தின் கீழ் எப்போது எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்பதைப் பற்றியும் அமைச்சர் அவர்கள் தம்முடைய பதிலுரையிலே விடையாக அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக கோவை செங்கனூர் பள்ளப் பகுதியில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக டிப்போ அருகில் இருந்து மேட்டுப்பாளையம் சத்திய மங்கலம் செல்லக் கூடிய நெடுஞ்சாலையின் குறுக்கே கிராஸ்ஸாக மேலும் ஒரு இணைப்புச் சாலை கட்டப்பட்டு வருகிறது. அந்த சாலை 3 ஆண்டுக் காலமாக கட்டப்பட்டு வருகிறது. காரணம் அந்த இணைப்புச் சாலையை போடுவது யார் என்பதிலேயே இலாக்காக்களின் இடையிலே ஏற்பட்ட தகராறுகளின் காரணமாகவே அந்த மிக் முக்கியமான பணி தேங்கிக் கிடக்கிறது. அப்படி 3 ஆண்டுக் காலமாக தேங்கிக் கிடப்பதற்கு யார் பொறுப்பு? எந்தத் துறை அந்தச் சாலை போடும் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்வது என்று ஆராய்வதிலேயே 3 ஆண்டுக் காலம் அது நிறைவேற்றப்படாமல் பெண்டிங்கிலே வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றால் அதை கிடப்பில் போடச் சொன்னது யார்? எந்த உத்தரவின்படி அது கிடப்பில் போடப்பட்டது? இப்படிப்பட்ட காலதாமதத்திற்கு காரணமான அதிகாரி மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டாமா? எனக்குக் கிடைத்த தகவல்களின்படி இந்த 3 ஆண்டுக் காலமாக ரெயில்வே இலாக்காவிடம் கேட்டு அனுமதி பெறவில்லை என்பதுதான் பிரச்னை என்றும், அனுமதி கோருவதிலேயும் யார் அனுமதி கோருவது என்பதிலேயே இந்த 3 இலாக்காக்களுக்குள் பிரச்சனை இருந்து கொண்டிருக்கிறது, என்பதும்தான் எனக்குக் கிடைத்த தகவல். அதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, இறுதியாக ஒரு விஷயத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

இப்போது தமிழ் நாட்டிலே பல இடங்களில் போடப்பட வேண்டிய ரோடுகள் கூட முறைப்படி போடப்படாமல் இருக்கும் நிலைமையை நாம் பார்க்கிறோம். அதுவும் நெடுஞ்சாலைத் துறை என்று சொல்லப்படுகிற அத்தகைய துறையினரால் போடப்பட வேண்டிய பல இடங்களில் ரோடு போடப் படுவதில்லை. ஆனால் மேட்டுப்பாளையத்திலே நல்ல முறையில் இருக்கக் கூடிய கான்கிரீட் ரோட்டில் போய் இப்போது தார் போடுகிறார்கள். யார் போடச் சொல்லி உத்தரவு கொடுத்தார்களோ தெரியவில்லை.

போட வேண்டிய இடத்திலே போடுவதில்லை. ஆனால் நன்றாக இருக்கும் கான்கிரீட் ரோட்டிலே போய் தார் போடுகிறார்கள். அப்படி நன்றாக இருக்கும் அந்த கான்கிரீட் ரோட்டிலே போய் தார் போடுவதன் மூலமாக அந்த கான்கிரீட் சாலையும் கெட்டுப் போய்விடும். தார் போட வேண்டிய இன்னொரு சாலைக்கு தார் போடப்பட முடியாமல் வீணாகும். இப்படி இதைப் போடுவதற்கு யார் காரணம் என்று கேட்டால் சி.ஈ. நோட் அனுப்பியிருக்கிறார்கள், அதன்படி போடுகிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்படி சொன்னால் இவர்கள் என்ன விவரக் குறைவானவர்களா? அதிகாரிகள் எதைச் சொன்னாலும் செய்து விடுவார்களா? இப்படி அரசின் பணத்தை விரயம் ஆக்குவதற்கு யார் காரணமோ அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக் கொண்டு, கோவையிலே இருந்து ஊட்டி செல்லுகின்ற சாலையின் குறுக்கே கிராஸ் சுவர் கட்ட வேண்டும் என்றால் அதற்காக அந்தச் சாலையில் ஒரு அடி பிரித்துக் கட்டினாலே போதும். ஆனால் என்ன செய்திருக்கிறார்கள் என்றால் 4 அடி அகலத்திற்குப் பிரித்துக் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

எவ்வளவு பணம் விரயம் ஆகிறது என்று பாருங்கள்? ஒரு ரோட்டை இரண்டாகப் பிரிப்பது என்றால் இடையிலே குறுக்கே ஒரு அடியிலே கிராஸ் சுவர் கட்டினால் போதும். ஆனால் அதை 4 அடிக்கு கட்டுகிறார்கள், வேறு எங்காவது ரோடு இல்லாத இடத்திற்கு ரோடு போடுவதற்கு பதிலாக குறுக்கே கிராஸிலே போடுவதற்கு இப்படி 4 அடி அகலத்தில் போட உத்தரவிட்டது யார்? அரசாங்கத்தின் பணத்தை இவ்வளவு தான்தோன்றித்

தனமாக விரயம் செய்கிற அதிகாரிகள் மீது நடவடிக்கை எடுத்து, யார் தவறு செய்திருக்கிறார்களோ அவர்கள் மீது அமைச்சர் அவர்கள் உரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. தங்கராசு: மாண்புமிகு பேரவையின் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கைகளான 3, 39, 40, 54, 55 ஆகியவைகளை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றை சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறைக்கு பொறுப்பு ஏற்றுக் கொண்டதற்குப் பிறகுதான் தமிழகத்திலே உள்ள கிராமங்களாக இருந்தாலும், அல்லது பேரூராட்சியாக இருந்தாலும் முனிசிபாலிட்டியாக இருந்தாலும், நகரமாக இருந்தாலும் சாலைகள் மேம்பாடு அடைந்து வருகின்றன என்பதை நான் பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நெடுஞ்சாலைத் துறையின் மூலமாகத்தான் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் என்றும், மாநில நெடுஞ்சாலைகள் என்றும், மாவட்ட பெரும் சாலைகள் என்றும், இதர மாவட்ட சாலைகள் என்றும் 37,360 கிலோ மீட்டர் தூரத்தை நிர்ணயம் செய்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த அடிப்படையில் கிராம சாலை திட்டமென்பது மிகவும் நல்ல திட்டமாகும். 1971 ஆம் ஆண்டு கணக்கெடுப்பின்படி 1000-லிருந்து 1.500 வரையிலும் மக்கள் தொகையினைக் கொண்ட கிராமங்களுக்கு வாகன போக்குவரத்துச் சாலைகளுடன் இணைப்பினை ஏற்படுத்தும் வகையில் எல்லா காலங்களுக்கும் ஏற்ற வகையில் சாலைகளை ஏற்படுத்தி வருகிறார்கள். அந்த வகையில் ஏழாவது கட்டத்திற்கு ஒரு பகுதியாக ரூபாய் பத்து கோடி மதிப்பீடு அளவிற்கு வேலைகளை செயல்படுத்த அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது. ஆகவே அந்த அடிப்படையில் ஆறு கட்டங்களுக்கு ரூபாய் 7,567 லட்சம் செலவில் 6,363 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு சாலை அமைக்க ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. நான் இதை பாராட்டு கிறேன், மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

[திரு. ஏ. தங்கராசு] [1986 மே 2

அடுத்து பஸ் ரூட் சாலைகள். இந்த அரசாங்கம் பஸ் ரூட் சாலைகளை செம்மைப்படுத்தி வருகிறார்கள். அதற்காக சுமார் 12,500 கிலோ மீட்டர் சாலையை செப்பனிட்டு இருக்கிறார்கள். சென்ற ஆண்டு 1985-86-ல் 9 கோடி ரூபாய் அதற்காக செலவழித்திருக்கிறார்கள். வருகிற ஆண்டில் 1986-87-ல் இந்தத் திட்டத்திற்காக 10 கோடி ரூபாய் செலவு செய்ய அரசாங்கம் அனுமதித்திருப்பதை பார்க்கிறபோது நான் மிகவும் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன், பெருமைப்படுகிறேன்.

அதற்குப் பின்னாலே இதர மாவட்ட சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் 1985-86 ஆம் ஆண்டில் சுமார் 72 லட்சம் ரூபாயில் ஐந்து வேலைகளுக்கு அனுமதி தந்திருக்கிறார்கள். அதிலே செலவு செய்த தொகை ரூபாய் 166.96 இலட்சம் ஆகும். இந்த நிலைமையைப் பார்க்கிறபோது எவ்வளவு துரிதமாக இந்தத் துறை செயல்படுகிறது என்பது தெரிகிறது. அதற்காக நான் மிகவும் பெருமைப்படுகிறேன். 1986-87 ஆம் ஆண்டில் 17 வேலைகளுக்கு ரூபாய் 215.00 லட்சம் செலவு செய்ய விருப்பதாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். மீதமுள்ள வேலைகளுக்கு ரூபாய் 360.28 லட்சம் ஒதுக்கியிருப்பதாக கோடிட்டு காட்டியிருக்கிறார்கள். இதர சாலை திட்டத்தின் கீழ் சிறு பாலம் கட்டுவதற்கு 1985-86 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 32.00 லட்சம் மதிப்பில் இரண்டு பணிகளுக்கு அனுமதி அளிக்கப் பட்டுள்ளதாகவும், இதே 1985-86 ஆம் ஆண்டில் இத் திட்டத்திற்கு ரூ. 253.80 லட்சம் செலவு செய்யப்பட்டிருப்பதாகவும் கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமையைப் பார்க்கிறபோது நான் மிகவும் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

இந்த ஆண்டு 1986-87-ல் எட்டு வேலைகளுக்கு ரூபாய் 82.80 லட்சம் செலவு செய்யவிருப்பதாகவும், மீதமுள்ள வேலைகளுக்கு இந்த ஆண்டு 1986-87-ல் வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ரூபாய் 441.89 இலட்சம் ஒதுக்கியிருப்பதாகவும் கோடிட்டு காட்டியிருக்கிறார்கள். என்னுடைய தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் குறிஞ்சிப்பாடி தொகுதியில் ஒட்டவாச்சாரிக்கும் கொண்டியநல்லூருக்கும் இடையில் இருக்கிற பாலத்தை கட்ட வேண்டுமென்று தமிழக முதல்வர் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு மனு கொடுத்து, அவர்களும் அந்தக்

1986 மே 2] [திரு. ஏ. தங்கராசு]

கோரிக்கையை ஏற்றுக் கொள்வதாக பதில் அளித்தார்கள். அவர்களிடமிருந்து அப்படி பதில் வந்தாலும் அந்தப் பாலம் வரவில்லை. சென்ற வருடம் நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறையில் சீப் என்ஜினியர் திரு. ஜெயராமன் அவர்கள் இருந்த போது அதற்கு மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு அனுமதிக்காக தலைமைச் செயலகத்திற்கு வந்தது. இங்கே எந்தக் கிடப்பில் அது இருக்கிறதென்பது தெரியவில்லை. பந்திக்கு முந்து, படைக்குப் பிந்து என்று கிராமப்புறங்களில் சொல்வார்கள். அந்த அடிப்படையிலே பார்க்கிறபோது சுதந்திரம் பெற்று 35 ஆண்டு களுக்குப் பின்னாலும், அந்தப் பகுதியில் இருக்கிற மக்கள் குறிஞ்சிப்பாடியுடன் தொடர்பு கொள்ள மூன்று கிலோ மீட்டர் தூரம் தான் என்றாலும் அந்தப் பாலம் கட்டப்படாததினால் 20 மைல் தூரம் சுற்றி வருகிறார்கள். இந்த நிலை இப்போது நீடிக்கிறது என்பதைப் பார்த்தால் எங்களைப் போன்றவர்கள் வெட்கப்படுகிறோம், வேதனைப்படுகிறோம். ஆகவே சாலைகள் போடுகிறபோது அதிகாரிகளின் கவனம் அந்தப் பணியில் மிகவும் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. இன்றைக்கு நெடுஞ்சாலைத் துறையில் போடுகிற சாலைகள் அத்தனையும் செம்மையாக அமைகிறதா என்றால் அறவே இல்லை. ஆனால் கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் போடப்படுகிற சாலைகள் கிராமப் பகுதிகளில் நன்றாக அமைகின்றன. அதற்கு என்ன காரணம் என்றால், அதனுடைய தரம் உயர்கிறது. அதனுடைய தரத்தை உயர்த்துவதற்கு அதைப் பரிசீலனை செய்வதற்கு ஒரு ஆய்வு இருக்கிறது. எனவே ஆய்வு செய்து கிராமப் பகுதியில் நெடுஞ்சாலைத் துறை செய்கிற வேலையை, அது கிராமச் சாலையாக இருந்தாலும், ஊராட்சி ஒன்றிய சாலையாக இருந்தாலும், அல்லது பஞ்சாயத்து சாலையாக இருந்தாலும் அல்லது நெடுஞ்சாலைத் துறைச் சாலையாக இருந்தாலும், கண்டிப்பாக ஆய்வு செய்து, அதனுடைய தரத்தைக் கொண்டு வர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 7-00)

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் சொல்வது நாம் எவ்வளவு செலவு செய்தாலும் இந்தத் தரத்தை நாம் கொண்டு வந்தாலொழிய அது மக்களுக்கு பயனுள்ள வகையில் அமையாது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்னால் தமிழகத்தில் கட்டுமானக் கழகம் என்ற ஒரு துறை 1980 ஆம் ஆண்டு துவங்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆகவே கட்டுமானக் கழகத்தின் மூலமாக பல்வேறு வளர்ச்சிப் பணிகளை ஒப்படைத்து இருக்கிறோம். அவர்களுக்கு ஒப்படைத்து இருக்கின்ற அந்தப் பணிகள் செம்மையாக நடைபெற்றுக் கொண்டு இருப்பதாக இந்தக் கொள்கைக் குறிப்பிலே சொல்லி இருக்கிறார்கள். எனவே, இந்தக் கட்டுமானக் கழகத்தை நான் பாராட்டுகிறேன், வரவேற்கிறேன். தமிழகத்தில் இருக்கிற ஊழலற்ற, ஒரு இலாக்காவை, லஞ்ச லாவண்யம் இல்லாத துறையாக இந்தக் கழகம் மக்களுக்கு தேவையான காரியங்களைச் செய்து வருகிறது. அந்த வகையில் சேத்தியாத்தோப்பில் அமைகின்ற ஒரு பெரிய பாலத்தை இந்தக் கழகத்திடம் கொடுத்து, அதைத் துரிதமாக செய்து கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். ஆகவே இதே அடிப்படையிலே போக்குவரத்துத் துறையைப் பற்றி நான் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை என்பது தமிழகத்தில் ஒரு நல்ல துறையாக மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு, புரட்சித் தலைவருடைய அன்பையும், ஆதரவையும் பெற்ற, அன்புத் தம்பி மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், இந்த போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய அன்பையும் ஆதரவையும் தமிழகத்திலே உள்ள மக்களுடைய செல்வாக்கையும் பெற்ற அமைச்சராக விளங்கி இருக்கிறார்கள். இந்தக் கழகத்தின் மூலமாக தட்டுங்கள் திறக்கப்படும், கேளுங்கள் கொடுக்கப்படும் என்ற வகையில் இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறை அமைந்து இருக்கிறது என்பதை நாங்கள் பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறோம். இன்றைக்கு தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வாடகைப் படி என்றும், நகர ஈட்டுப் படி என்றும், மருத்துவப் படி என்றும், சீருடை வழங்கும் திட்டம் என்றும், கலைச் செலவு என்றும், மாதாந்திர போனஸ் என்றும், தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகளுக்கு பள்ளிக்குச் செல்வதற்கு இலவச சலுகை என்றும், ஓய்வு வயதை 55-லிருந்து 58-ஆக

உயர்த்தியும் பல்வேறு சலுகைகளை இந்த அரசாங்கமும், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களும் அளித்து வருகிறார்கள். இங்கே எதிர்க்கட்சியினுடைய உறுப்பினர் சிந்தன் அவர்கள் பேசினார்கள். போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி இல்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுக்கு வீட்டு வசதியை இந்த அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்து இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்னால் இங்கே டூரிஸ்ட் டாக்சியைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். டூரிஸ்ட் கார்களுக்கு 5 ஆண்டுகளுக்கு மேல் பெர்மிட் வழங்குவது இல்லை என்று அதிகாரிகள் ஒரு உத்தரவு போட்டு இருக்கிறார்கள். நான் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புவது எல்லாம் இது சட்டத்திற்குப் புறம்பானது. வாடகைக் கார் ஒன்றுக்கு 5 ஆண்டுக்கு ஒரு முறை பெர்மிட்டை ரெனியூவல் செய்கிறோம், அதே அடிப்படையிலே தான் இந்தக் கார்களுக்கும் இந்த டூரிஸ்ட் பெர்மிட்டுகள் அமையவேண்டும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அரசாங்கத்திலே யிருந்து இதற்கு ஒரு உத்தரவு, ஜி.ஓ. போட்டு இருப்பதாகத் தெரிகிறது. 5 ஆண்டுகளுக்கு மேல் எந்தக் கார்களுக்கும், அனுமதி, டூரிஸ்ட் பெர்மிட் வழங்குவதில்லை என்று ஒரு உத்தரவு போட்டு இருக்கிறார்கள். எனவே இது சட்டப்படி நியாயமற்றது. எப்படி வாடகைக் கார்களுக்கு 5 ஆண்டு களுக்கு ஒரு முறை ரெனியூவல் செய்கிறோமோ, இந்தக் கார்களுடைய கண்டிசன்களைப் பொறுத்து, இந்த பெர்மிட்டை ரெனியூவல் செய்கிறோமோ, அந்த அடிப்படையிலே டூரிஸ்ட் டாக்சிகளுக்கும் நீங்கள் அனுமதி கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி, அந்த உத்தரவை ரத்து செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லி 5 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை இந்தக் கார்களுடைய என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது).

திரு. குமரி அனந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தியா ஒரு தீபகற்ப நாடு என்ற பெயரைப் பெற்றது. தீபகற்பம் என்று சொன்னால், மூன்று பக்கமும் கடல் சூழ்ந்த ஒரு நாட்டுக்குத்தான் அந்தப் பெயர் வரும். அந்த மூன்று பக்கமும் கடல் சூழ்ந்து இருப்பது

தமிழ்நாட்டில் மட்டும்தான். மற்ற எல்லாப் பகுதியிலும், எங்காவது ஒரு இடத்திலே அவர்களுக்கு கடல் இருக்கும், இரண்டு இடங்களிலே இருக்கலாம். கிழக்கு, தெற்கு, மேற்கு என்று மூன்று இடங்களிலும் கடலால் சூழப்பட்டு இந்தியாவிற்கே தீபகற்பம் என்ற பெயரைக் கொடுத்தது தமிழகம் தான்.

ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் நீளம் தமிழ்நாட்டிற்கு கடற்கரை இருக்கிறது. ஒரு காலத்திலே உலக நாடுகளிலெல்லாம் கப்பல் போக்குவரத்தை நடத்தி புகழ் பெற்ற நாடு இது என்பது வரலாற்றில் குறிப்பிட்டிருக்கின்ற செய்தியாகும். அதனாலே தான் இன்று உலகத்தில் பரவலாகப் பேசப்படுகின்ற ஆங்கில மொழி கூட நம்மிடமிருந்து எடுத்துக் கொண்ட சொற்களைப் பயன்படுத்தி 'நாவாய்' என்பதை 'நேவி' என்று பயன் படுத்துகிறது என்றும், 'கட்டுமரம்' என்ற சொல்லை அப்படியே 'கட்டமரான்' என்று வைத்திருக்கிறது என்பதையும் நாம் அறிவோம். இப்படிப்பட்ட கடல் சூழ்ந்த தமிழகத்தில் சேது சமுத்திரத் திட்டம் இன்னும் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கின்ற காரணத்தினாலே தூத்துக்குடி துறைமுகத்திலிருந்து புறப்படுகிற நமது கப்பல் நேரடியாக சென்னைக்கு வர முடியாமல் இருப்பதனை போக்குவரத்துத் துறைக்கு நான் சுட்டிக் காட்டாமல் இருக்க முடியவில்லை. இது நம்முடைய பணி இல்லையென்று சொன்னாலும் கூட நமது சட்டப் பேரவையிலே இதனை எடுத்துச் சொல்வதன் மூலமும், அதனைக் கேட்டு நமது மாண்புமிகு அமைச்சரும், அரசும் மத்திய அரசிடம் வலியுறுத்த வேண்டுமென்பதற்காகவும் இதனைச் சொல்கிறேன். நர்மதா நதி திட்டத்திற்கு 1,400 கோடி ரூபாயை, ஒரே ஒரு திட்டத்திற்கு மட்டும் 1,400 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கி இருக்கிறது. சேது சமுத்திர திட்டத்திற்கு வேண்டிய ரூபாய் 1,100 கோடி ரூபாய் மட்டுமே இந்த 1,100 கோடி ரூபாயை இங்கே செலவிடுவதன்மூலம் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால் தென்பகுதி செல்வம் செழிக்கும் செந்தமிழ் நாடு என்ற பேற்றினை நிச்சயமாகப் பெற்றுவிடும். இப்படிப்பட்ட ஒரு நல்ல திட்டத்தை விரைவிலே நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று சொல்கிறேன்.

இப்போது ஒரு கப்பல் கொழும்பு துறைமுகத்தைச் சுற்றி வருகின்ற காரணத்தினாலே ஒவ்வொரு முறையும் 60 ஆயிரம் ரூபாய் அதிகமாக நமக்கு செலவாகிறது. கொழும்பு துறைமுகத்துக்குத்தான் போக்குவரத்து இருக்கின்ற நிலையில் இலங்கை-தமிழர் பிரச்சனையும், இலங்கையில் இருக்கின்ற அரசும் எப்படியெப்படி நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்று பார்க்கின்றபோது நமக்கு பாதுகாப்பு ரீதியிலேகூட சேது சமுத்திரத் திட்டம் உடனடியாகத் தேவைப்படுகிற ஒன்று என்பதையும் நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தின் தொடர்பாக நான் சொல்ல விரும்புவது இந்த ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் கடற்கரைப் பகுதிகளிலே சிறுசிறு துறைமுகங்களாக பல இருக்கின்றன. இவைகளை ஒன்றோடொன்று இணைத்து சிறு கப்பல் போக்குவரத்தை நடத்துவதற்கு உரிய முயற்சியை நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தொடங்க வேண்டும். இந்த கப்பல் போக்குவரத்து என்று சொல்கிறபோது, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்து ஏற்கனவே இருக்கிறது. அது சரக்குகளுக்காக மட்டுமே என்று நீங்கள் கருதுவீர்களேயானால்

காமராஜ் கப்பல் போக்குவரத்து என்றுகூட ஒரு கப்பல் போக்குவரத்தை, ஏனென்றால் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கு பெருந் தலைவர் காமராஜர் பெயரை சூட்டவில்லை; ஆதலினாலே நீங்கள் அதற்கென்று தனியாக வேண்டுமென்றால் சூட்டி ஒரு பகுதியிலிருந்து இன்னொரு பகுதிக்கு மக்கள் செல்கிற ஒரு சூழ்நிலையை, கப்பல் போக்குவரத்தின் மூலமாக நீங்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று நான் உங்களை பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். செலவும் குறையும்; தூய்மையாகவும் இருக்கும். புகைபோன்றவைகளெல்லாம் வந்து 'பொலூசன்' என்று சொல்லுகின்ற இயற்கைச் சூழலை கெடுப்பது இருக்காது என்பதற்காகவும், நான் இதுபற்றி இதற்கு முன்பாகவே சுட்டிக் காட்டியதைப்போலே, அது மிகவும் மலிவாக இருக்கும் என்ற காரணத்திற்காக அந்தக் கப்பல் போக்குவரத்தை நாம் தொடங்க வேண்டும் என்று நான் உங்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

அடுத்து நமது அமைச்சர் அவர்களை பாராட்டுவதற்கு கடமைபட்டிருப்பதற்கு காரணம் இந்தக் கொள்கைக் குறிப்பிலே கூட நல்ல தூய தமிழை நீங்கள் பெரும்பாலும் பயன்படுத்தியிருக்கிறீர்கள். அதை நான் பாராட்டுகிறேன். உங்களுக்கும் உங்களுக்குத் துணையாக இருக்கின்ற அதிகாரிகளுக்கும் என்னுடைய பாராட்டு உண்டு. நல்ல தமிழ் அறிஞர்கள் உங்களிடத்திலே இருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். ஏனென்றால் ஸ்பேர் பஸ்ஸஸ் என்பதற்கு உற்றுளி பேருந்துகள் என்ற ஒரு அருமையான சொற்றொடரை நீங்கள் போட்டிருக்கிறீர்கள். அதைப்போல "ஏர் கன்டிஷனிங் பஸ்ஸஸ்"க்கு சீர்வளிச் சாதனம் பொருந்தப்பட்ட உந்துகள் என்று நீங்கள் போட்டிருக்கிறீர்கள். மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். நல்லதைச் செய்கின்றபோது அதை பாராட்ட வேண்டுமென்பதற்காகவும், அது மிக்ஸட்டிலே கிடைக்கின்ற முந்திரி பருப்பாக இருந்தாலும், முந்திரி பருப்பு பாராட்டுக்குரியது என்ற காரணத்திற்காக சொல்லியாக வேண்டுமென்பதற்காகவும் நான் இதைச் சொல்கிறேன். நீங்கள் மிகச் சிறப்பாக இதைச் செய்திருக்கிறீர்கள்.

இந்தச் சிறப்போடுகூட இன்னும் ஒரு சிறப்பினை நீங்கள் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்பதற்காக சொல்கிறேன். விமான போக்குவரத்திலே, சிங்கப்பூரிலேயிருந்து வருகிறபோது அதிலே பெரும்பகுதி தமிழர்கள் வருகிறார்கள் என்பதற்காக தமிழிலேகூட ஒலிபரப்பப்படுகிறது. ஆனால் நமது சென்னையிலே வந்து இறங்குகிற, மதுரையிலே வந்து இறங்குகிற, திருச்சியிலே வந்து இறங்குகிற 4 விமானங்களிலேயெல்லாம் தமிழிலே சொல்வதற்கு நீங்கள் வேண்டிய முயற்சியில் ஈடுபட வேண்டும்.

அதைப்போலத்தான் ரயிலிலேகூட அறிவிப்புகள், ரெயில் பெட்டிகளில் எழுதி வைப்பது போன்றவைகளைச் செய்ய வேண்டும். நமது பகுதிகளிலே ஓடுகின்ற ரெயில்களிலாவது இவைகளை யெல்லாம் செய்து வைக்க வேண்டுமென்றும், நீங்கள் அதற்கான முயற்சிகளிலே ஈடுபடவேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இந்தியாவிலேயே எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், நம்முடைய தமிழகத்திலே இருக்கின்ற அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும் முதற்பரிசு பெறுகின்ற அளவுக்கு நீங்கள் பாராட்டு பெற்று இருக்கின்றீர்கள். சட்டப் பேரவையிலே ஒரு உறுப்பினர் என்ற வகையிலேயும் தமிழ் மக்களில் ஒருவன் என்ற வகையிலேயும் உங்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நல்ல சட்டங்களை சில நேரங்களில் போட்டு அவைகளை நிறைவேற்றாமல் இருக்கிறோமோ என்ற ஐயம்.

(இரவு 7-10)

இப்போது தலைக்கவசம் என்று சொல்லுகிற ஹெல்மட் போட வேண்டும் என்ற ஒரு சட்டத்தை போட்டோம். அது போக்குவரத்துத் துறையாக இருக்கிற காரணத்தால் இதை டிராபிக் என்று போய்விடாமல் அந்த டிராபிக் ரூல்ஸ் என்று போய் விடாமல் நான் சொல்லுவதை நீங்கள் கவனித்துக் கேட்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்று காலையில் முதலமைச்சர் அவர்கள் கோட்டைக்கு வந்திருக்கிறார்கள் என்று கேள்விபட்டு நான் கோட்டைக்கு வந்தேன். அப்போது 2 இளைஞர்கள் மோட்டார் சைக்கிளில் வந்து கொண்டு இருந்தார்கள். அந்த 2 சக்கர வண்டியில் வருகிறவர் ஒருவர் கையில் அந்த ஹெல்மட் ஒன்றை வைத்துக் கொண்டார். பின்னால் இருக்கிறவரும் ஹெல்மட்டை கையில் வைத்துக் கொண்டார். ஆக அந்த சாலையில் எல்லா போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகளும் நின்று கொண்டிருக்கிற நேரத்தில் 2 பேரும் தலையில் மாட்டாமல் கையில் வைத்துக் கொண்டே வருகிறார்கள். யாரும் அதனை தடுத்து நிறுத்தி என்ன என்றே கேட்கவில்லை. நான் மிக மெதுவாக காரை ஓட்டிக்கொண்டு அவர்களை பின்தொடர்ந்து கொண்டே வந்தேன். சிலர் என்ன செய்கிறார்கள் என்றால் அப்பளத்திலே செய்ததைப் போல ஒரு கவசம், சிலர் பூரியிலே செய்ததைப் போல ஒரு கவசம், தலைக்கு பாதுகாப்பாக என்று கூட தெரியாத அளவுக்கு சிலர் கவசங்களை போட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அதை நமது காவலர்கள் கண்டும் காணாதது போல் இருக்கிறார்களா அல்லது கண்டதற்கு பிறகும் வேறு

[திரு. குமரி அனந்தன்] [1986 மே 2

என்ன செய்வது என்று சும்மா இருக்கிறார்களா என்று எனக்குத் தெரியாது. இதை செம்மைப்படுத்த வேண்டுமா இல்லையா? நீங்கள் அதை சற்று கவனிக்க வேண்டும். இன்று காலையில் பார்த்தது மனதில் பதிந்து இருக்கிற காரணத்தால் சொல்லுகிறேன்.

அடுத்து இங்கே ஏற்கனவே தர்மபுரி மாவட்டத்தில் 818 பேருந்துகள் இருப்பதாகவும் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் என்று இருப்பதை 2 ஆக பிரிக்கும் நேரத்தில் சுப்பிரமணிய சிவா என்ற பெயர் வைக்க வேண்டும் என்று எல்லா தரப்பினரிடமிருந்தும் வந்து இருப்பது கண்டு நான் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். அதை சுப்பிரமணிய சிவா என்றே நான் பெயர் வைக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுவதற்கு காரணம் பாப்பாரப் பட்டியில் அவர் மறைந்தார். அவர் அந்த பாப்பாரப் பட்டியில் மறைகின்ற நேரத்தில் எந்தச் சூழ்நிலையில் இருந்தார் என்று சொன்னால் நல்ல உடம்போடு, அழகு உடம்போடு இந்த நாட்டு விடுதலைக்காக வந்தேமாதரம் என்று சொல்லியதற்காக சிறை சென்ற இந்த பெருமகனார், மீண்டும் நினைவுப்படுத்துகிறேன். அழகிய உடம்போடு உள்ளே போனவர், அழகிய உடம்போடு வெளியே வந்தார். சீரான உடம்போடு உள்ளேபோனவர். சீர்வடிந்த உடம்போடு வெளியே வந்தார். அவருக்கு தொற்று நோய் பற்றிக்கொண்டது. அந்த குஷ்டம் என்று சொல்லுகின்ற நோய் பற்றிக் கொண்டது. அதற்குக் காரணம் என்ன என்றால் கம்பிளியை சுண்ணாம்பிலே நனைத்து அடிக்க வேண்டிய நேரத்தில் மூச்சு சுவாசக் குழாயிலே போய் அதிலிருந்து பல்வேறு நோய்கள் அவருக்கு தொற்றிக் கொண்டன என்றும், நோயாளிகளின் மூத்திரத்தை கூட குடிக்கச் செய்தார்கள் என்று எல்லாம் வரலாறு சொல்லுகிறது. ஆகவே உள்ளே போய் வெளியே வந்தவருக்கு அரசாங்கம் என்ன செய்தது என்று சொன்னால் நீங்கள் எந்த பொது வாகனங்களிலும் ஏறக்கூடாது என்று சட்டம் போட்டது. போக்குவரத்து துறையிலுள்ள எந்த வாகனங்களிலும் ரயிலிலோ, பஸ்ஸிலோ நீங்கள் ஏறக் கூடாது என்று சட்டம் போட்டது. அப்படி ஏறக்கூடாது என்று சட்டம் போட்டால் நான் கால்நடையாக நடந்து பாரதி பாடிய கன்னித் தமிழ் பாடல்களைப் பாடி இந்த நாடு

1986 மே 2] [திரு. குமரி அனந்தன்]

வேண்டுமென்று சொல்வதற்கான காரணம், லிங்க் ரோட் என்று சொன்னால், தரிசாகக் கிடக்கின்ற நிலங்களில் வண்டிகளில் உரம் முதலியன கொண்டு போவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்பட்டு விடுகின்ற காரணத்தாலே, விலை நிலமாக ஆகிவிடுகின்றது. அந்த சாலைக்கு இருபுறத்திலும் இருக்கின்ற நிலங்கள் விலையுயர்ந்த நிலங்களாக மாறிவிடுகின்றன. அந்த இணைப்புச் சாலைகள் வருவதனால் கிராமங்களுக்கு இதுவரை இல்லாத வசதிகள் வருவதற்கு வாய்ப்பிருந்தாலும், அந்த வசதிகள் வராவிட்டாலும், அந்த இணைப்புச் சாலைகளைப் பயன்படுத்தி பிள்ளைகளை பள்ளிக் கூடத்திற்கு அனுப்பிவிடலாம். இணைப்புச் சாலைகளைப் பயன்படுத்தி மருத்துவமனைக்குப் போய் விடலாம். இணைப்புச் சாலைகளைப் பயன்படுத்தி தீயணைப்பு இயந்திரங்களை உள்ளே கொண்டுவரமுடியும். இணைப்புச் சாலைகளைப் பயன்படுத்தி கலவரங்கள் நிகழாமல் போலீசார் திடீரென்று விரைவாக உள்ளே வரமுடியும். ஆதலால் இணைப்புச் சாலைகளைப் போடுகின்ற முயற்சியில் அதிகமாக ஈடுபடவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இங்கே நான் குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்பதற்காகச் சொல்கிறேன். அன்று கேள்வி நேரத்தின்போது நான் சொன்னேன். இந்தக் காது சத்தத்தைக் கெடுக்கின்ற, செவிப் பறையைக் கிழிக்கின்ற ஒலி அலகுகளைத் தடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னேன். நான் ஒவ்வொரு தடவையும் வலியுறுத்துகிறேன். நாங்கள் இதற்காக ஆர்ப்பாட்டமே நடத்தியிருக்கிறோம். இதை மீண்டும் நினைவுபடுத்துகிறேன். 2000-மாவது ஆண்டு வருவதற்குள்ளே இது தடுத்து நிறுத்தப்படவில்லை என்று சொன்னால், நம் நாட்டிலே பிறக்கின்ற குழந்தைகளில் பெரும் பகுதி, செவிட்டு ஊமைகளாகப் பிறக்கும். குயில் சத்தம் கூட அதிகமாகக் கேட்கக் கூடாது என்பதற்காக, 'கத்தும் குயிலோசை சற்றே வந்து காதில் படவேண்டும்' என்று பாடியவர் பாரதி. ஆக குயில் சத்தம் கூட அதிகமாகக் கேட்கக் கூடாது என்று சொன்னால், எந்தச் சத்தமும் அதிகமாகக் கேட்கக் கூடாது. வண்டி ஓட்டுகின்றவருடைய காதும் பாதிக்கப்படுகிறது. அந்த வண்டியை ஓட்டுகின்ற நேரத்திலே, சாலையிலே நடக்கின்றவர்கள் மட்டுமல்ல, அந்த சாலையோரங்களில் கடைகண்ணிகளை வைத்திருக்கின்றவர்களும் பாதிக்கப்படுகின்றனர்.

முன்பெல்லாம் கோயில்களிலே மேளம் அடிக்கின்ற நேரத்திலே, அந்தச் சத்தம் கூட காதைப் பாதிக்கும் என்பதற்காகத்தான், வேப்ப மரமோ, அரச மரமோ வைத்தார்கள். வேப்ப மரமும், அரச மரமும் அந்த சத்தத்தை ஈர்க்கின்ற ஆற்றல் பெற்றதாக இருக்கிறது. ஆனால் யூகலிப்டஸ் மரமானது அந்தச் சத்தத்தைப் பெரிது படுத்துகிறது. கொடைக்கானலுக்குப் போகிறேன் என்று சொன்னால், கொடைக்கானலுக்குப் போகின்றபோது, சண்முகனூர் பக்கத்திலே போனவுடனேயே, காரினுடைய பல பகுதிகளுக்கு Parts of the car மிகுந்த அதிர்ச்சி ஏற்படும். Vibration will be more இந்த அதிர்வுகள் ஏன் அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொன்னால், திடீரென்று அதிலே இருக்கின்ற மறைகள் ஒன்றும் கழன்றுவிட வில்லை. இவ்வளவு நேரம் இருந்த சத்தத்தை இப்போது இரட்டிப்பாக்குவது அந்த யூகலிப்டஸ் மரம். ஆதலாலே தான் முன்பெல்லாம் கிராமங்களிலே புளிய மரமோ, அரச மரமோ, வேப்ப மரமோ, இப்படிப்பட்ட மரங்களை வைத்தார்களே தவிர, யூகலிப்டஸ் போன்ற மரங்களை அவர்கள் வைக்கவில்லை. யூகலிப்டஸ் மரங்களை நாம் தான் இப்போது நட ஆரம்பித்திருக்கிறோம். இது கூடாது. அந்தச் சத்தத்தை கட்டுப் படுத்துவது என்பது பழங்காலத்திலிருந்தே நமது தத்துவமாக இருந்து வந்திருக்கிறது. எனவே தயவு செய்து நாமே போட்டிருக்கிற சட்டம், அதைத்தான் ஹெல்மெட்டிலே தொடங்கினேன். நாமே போட்டிருக்கிற சட்டம். Air horn, Posh Horn அடிக்கக் கூடாது என்று அதைச் சொல்லி போலீஸ் அதிகாரிகள் எங்களுடைய வேண்டுகோளுக் கிணங்கவும், நாங்கள் அரசாங்கத்திடம் கொடுத்த மனுக்கள் காரணமாகவும், நிறுத்தியிருக்கிறார்கள். நடவடிக்கை எடுக்கப் போவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். முதலில் நாம் வழி காட்டுவோம். மின்னணுச் சாதனங்களைப் பொருத்தி, அதிக வேகத்திலே கார் ஓட்டக் கூடாது என்பதற்கு அரசாங்கம் வழி காட்டுகிறது என்றும், இந்த அரசாங்கம் வழி காட்டுவதை எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்படாத நிலையில் நெய்வேலி கார்ப்பொரேஷன் போன்றவர்கள் கோர்ட்டிற்குச் சென்று ஸ்டே வாங்கிவிட்டார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் நமது பஸ்களிலே, எல்லா இடங்களிலும் இந்த மின்னணுச் சாதனம் வைக்கப்படவில்லை.

சரி வைப்பது என்று நாம் முடிவு செய்துவிட்டால் வைத்துதான் ஆகவேண்டும். வைப்போம் நல்லது, வரவேற்போம். ஆனால் இந்த ஹார்ன் அடிக்கக் கூடாது என்று நாமே போட்டுவிட்டு, நாமே அந்த ஹார்ன்களை தயவுசெய்து பொருத்த வேண்டாம் முதன் முறையாக நீங்கள் எடுப்பீர்கள் என்று சொன்னால், இந்தியாவிற்கு வழிகாட்டியதாக இருக்கும். ஆனால் மோட்டார் வாகனங்கள் இவ்வளவு சத்தத்தை எழுப்புவதில்லை என்று எங்களுக்குச் சொல்லி, போக்குவரத்துத் துறையில் நீங்கள் செய்திருக்கின்ற சாதனைகளை நான் பாராட்டுகிறேன். ஆதலாலே அதிகமாக நீங்கள் இன்னும் பாராட்டுகளைப் பெற வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடுதான் இவைகள் எல்லாம் உங்களிடம் சொல்லப்பட்டன என்று சொல்லி, இந்த பஸ்கள் விடுகிறபோது, ஸ்கூல் நேரங்களில் சிறு சிறு பஸ்களை நீங்கள் விடமுடியுமா என்று பாருங்கள். தாய்லாந்து போன்ற நாடுகளிலே சிறு சிறு பஸ்களைவிட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்களே, பஸ் சுற்றுலா வெளிநாடுகளிலே விடுகிறார்களே, மலேசியா, சிங்கப்பூர் போன்ற இடங்களிலே பள்ளிக்குச் செல்கின்ற மாணவர்களுக்கு சின்ன சின்ன பஸ்களை விடலாமா? அதை 'பீக். ஹவர்ஸில்' மட்டும் மாணவர்களுக்கு என்று கொஞ்சம் அடிஷனலாக விட்டால் வசதியாக இருக்கும் என்பதையெல்லாம் நீங்கள் பார்க்க வேண்டும். இப்படிப்பட்ட நல்ல பணிகளை நீங்கள் தொடங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இப்போது அதிக நேரம் எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாது என்பதனால் உங்களை நான் பாராட்டி இங்கே அமைகிறேன். பாராட்டுக்களை மேலும் பெறவேண்டும் என்பதற்கு சில ஆலோசனைகளைச் சொன்னேன். அவற்றையெல்லாம் நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டு, அமைகிறேன். வணக்கம்.

(இரவு 7-20)

திரு. ஆ. சந்திரசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1986—87 ஆம் ஆண்டிற்கான மோட்டார் வண்டிகள், போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைத் துறை ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது நான் சார்ந்திருக்கிற காங்கிரஸ் பேரியக்கத்தின் சார்பாக என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல முற்படுகிறேன். மோட்டார் வண்டிகள், லாரிகள், பஸ்களில்

பெரும்பாலும் ஏர் ஹாரன் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. அவை அதிகமான சத்தத்தை எழுப்புகின்றன. பொதுவாக நகரங்களிலே ஏர் ஹாரன்களைப் பயன்படுத்தினால், அதனாலே அதிகப்படியான தொந்திரவுகள் மக்களுக்கு ஏற்படுகின்றன. ஆகவே அவைகளை முற்றிலுமாகக் கட்டுப்படுத்த கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதேபோல் லாரிகள் இரவு நேரத்தில், ஓட்டப்படும்போது மிக அதிகமான வேகத்திலே செல்கின்றன. இரவு நேரங்களிலே நெடுஞ்சாலைகளில் போலீஸ் ரோந்து கோஷ்டி சென்று திடீர் சோதனை நடத்தி மிக வேகமாகச் செல்லும் லாரி டிரைவர்களைக் கண்டுபிடித்து அவர்கள்மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இதன் மூலமாக நெடுஞ்சாலைகளிலே இரவு நேரங்களிலே ஏற்படுகின்ற விபத்துக்களையும் ஓரளவு நாம் தவிர்க்க முடியும்.

அடுத்து, சென்னை உட்பட தமிழகத்தின் பல்வேறு நகரங்களிலும் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் பெருமளவில் உள்ளன. எவ்வளவுதான் போலீசார் அவ்வப்போது நடவடிக்கைகளை எடுத்து வந்தாலும், பயணிகள் கூப்பிட்டவுடன் வர மறுப்பதும், மீட்டருக்கு மேல் அதிகக்கட்டணம் கேட்பதும் அதிகமாக உள்ளது. மீட்டர் சரியான முறையில் இல்லை. இந்தக் குறையைப் போக்குவதற்கு அவர்கள்மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆம்னி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் தனியார் பஸ்கள் பல வசதிகளுடன் இருப்பதால் அதிலேதான் மக்கள் பயணம் செய்ய விரும்புகின்றனர். திருவள்ளுவர் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் நவீனப் படுத்தப்பட வேண்டும். புதிதாகத் துவங்கப்பட்ட ஜீவா எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் உள்பட பல போக்குவரத்துக் கழகங்களும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை விடுகின்றன. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் அவைகளும் திருவள்ளுவர் பஸ்களும் நின்றால் திருவள்ளுவர் பஸ்களில் செல்வதைவிட, மற்ற பஸ்களில் பயணம் செய்வதையே மக்கள் விரும்புகின்றனர் என்பதைப் புரிந்து கொள்ள வேண்டும்.

விடுதலைக்கு முழக்கம் இடுவேன் என்று கால்நடையாக நடந்து சென்ற ஒரு மனிதர். ஆகவே நம்மை அடக்கி ஆண்டு கொண்டு இருந்த ஒருவன் எந்த போக்குவரத்திலும் ஏறக்கூடாது என்று சுப்பிரமணிய சிவாவை சொன்னானோ அந்த சுப்பிரமணிய சிவா பெயரில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை இந்த சுதந்திர அரசு ஏற்பாடு செய்தது என்று சொல்லுகிற பெருமையை நீங்கள் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக சொல்லுகிறேன். சுப்பிரமணிய சிவா பெயரில் தர்மபுரியில் அமைகின்ற அந்த போக்குவரத்து கழகத்திற்கு நீங்கள் பெயர் வைக்க வேண்டும் என்று நான் அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது.)

அடுத்த செய்தியாக நீங்கள் நமது ஊழியர்களுக்கு நல்ல முறையில் வசதி செய்து கொடுத்தாலும் மேலும் பல வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று எல்லோரும் கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அதைப் போலவே நானும் கேட்டுக்கொண்டு அந்த தனியார்கள் ஓட்டிக் கொண்டு இருக்கின்ற அந்த பஸ்களில் இருக்கின்ற தொழிலாளர்களை பாதுகாக்க வேண்டியதும் நம்முடைய கடமை தான். அரசாங்கத்திலே இன்னும் அதிகமாக கொடுக்க வேண்டும் என்று வலியுறுத்திக் கொண்டு இருக்கிறோம். ஆனால் அரசாங்கம் கொடுப்பதற்கு பக்கத்தில் கூட தனியார்கள் கொடுக்கவில்லை. உதாரணமாக தற்போது வழங்கும் சம்பள ஊதியம் ஓட்டுநருக்கு அலவன்ஸ் உட்பட 855 ரூபாய். ஆனால் தனியார்கள் இதற்கு 452 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறார்கள். தற்போது அரசு அலவன்ஸ் இல்லாமல் ஓட்டுநர்களுக்கு 550 ரூபாய் கொடுக்கிறது. தனியார்கள் 210 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறார்கள். நடத்துநர்களுக்கு அலவன்ஸ் உட்பட 810 ரூபாய் அரசு கொடுக்கிறது. தனியார்கள் 402 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறார்கள். அலவன்ஸ் இல்லாமல் நடத்துனர்களுக்கு 510 ரூபாய் அரசு கொடுக்கிறது தனியார்கள் வெறும் 135 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறார்கள். தயவுசெய்து இதை மனதில் வைத்துக்கொண்டு நீங்கள் ஆவன செய்வீர்கள் என்ற நம்பிக்கையின் காரணமாக இதை சொல்லுகிறேன்.

அடுத்து, இங்கே இணைப்புச் சாலைகள் அதிகமாக இருக்க வேண்டும். இணைப்புச் சாலைகள் என்று சொல்லுவதற்கு காரணம் சாலைகளில் கொடிக் கட்டி பறந்து கொண்டு இருக்கிறோம் நாம். கொடி கட்டி பறந்து கொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொல்லுவதற்கு காரணம் இந்தியாவிலேயே Surface Road என்று சொல்லுவது நம்மிடம் தான் அதிகமாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. 100 சதுர கிலோ மீட்டர் நில பரப்புக்கு 36 கிலோ மீட்டர் சாலையை நாம் வைத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொன்னால் இந்தியாவிலேயே தலை நிமிர்ந்து நாம் நின்று கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் இந்த சாலைகள் எல்லாம் இப்போது பாழ் பட்டு கிடக்கின்றன, பலயிடங்களில். அந்த சாலைகளில் போக்குவரத்து இப்போது எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால் சிலயிடங்களில் ஒத்தையடி பாதையாக பள்ளமும், குண்டும், குழியுமாக இருக்கின்ற அந்த சாலைகளில் இந்த பக்கம் போங்கள் அந்த பக்கம் போங்கள் என்று சொல்லுகின்ற வழி காட்டி கம்பங்கள் எல்லாம் சிலயிடங்களில் இல்லாமல் இருக்கின்றன. சிலயிடங்களில் ஊர் பெயரை காட்டுகின்ற பெயர் பலகையில் திரைப்பட சுவரொட்டிகள், விளம்பரங்கள் ஒட்டப் பட்டு இருக்கின்றன. அதைப் போலவே குறுக்கே சாலைகள் வருகின்றன என்று சொன்னால் வெகு தூரத்திற்கு முன்னாலேயே குறுக்கே ஒரு சாலை வலது பக்கத்திலிருந்து இந்த பிரதான சாலையை வந்து சேருகிறது என்று சொல்லுகிற எச்சரிக்கையை கொடுத்துக்கொண்டே போக வேண்டும். இப்படிப்பட்ட அந்த எச்சரிக்கை, இப்படிப்பட்ட ஒரு சாலை சேரப்போகிறது, இப்படி ஒரு சாலை போகப்போகிறது, இந்தச் சாலை பிரியப் போகிறது என்பதையெல்லாம் முன்னாலேயே சொல்லிவிட்டால், மோட்டார் ஓட்டிகள் எச்சரிக்கையோடு ஓட்டுவதற்குரிய ஒரு நிலை ஏற்படும் என்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, இந்தச் சாலைகள் எவ்வளவு நன்றாக இருந்தாலும் கூட, தமிழகத்திலே ஏறத்தாழ 30 விழுக்காடு கிராமங்களில் இன்னும் போதுமான சாலைகள் இல்லை. அதனாலே இணைப்புச் சாலைகள் இல்லை. லிங்க் ரோட்ஸ் இல்லை. இந்த லிங்க் ரோடு என்பது போதுமானதாக இல்லை. அந்த லிங்க் ரோடு போட

மேலும் கடந்த ஆண்டு இதே மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின் போதும் அதற்கு முன்பும் மறைந்த பெருந் தலைவர் காமராஜ் பெயரில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்க வேண்டுமென்று நாங்கள் வலியுறுத்திக் கேட்டு வந்திருக்கிறோம். எனவே புதிதாக போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கும்போது பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரில் அதை அமைக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள் கிறேன். மேலும் அண்ணா மாவட்டம் உருவாக்கியபோது அன்னை இந்திரா காந்தி பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்கப்படும் என்று அறிவிப்பு செய்தீர்கள். விரைவில் அந்த உறுதியை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடந்த இரண்டு வருடங்களாக தமிழகத்தில் ஏற்பட்ட பெருமழை, வெள்ளத்தால் ஏராளமான சாலைகள் சீர்கேடடைந் துள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் பல இடங்களில் அரிப்புகள் ஏற்பட்டன. அவற்றில் பல சாலைகள் தற்காலிக மாகத்தான் சீராக்கப்பட்டன. வெள்ள நிவாரண நிதிக்கென சென்னை நகர் உள்பட பல்வேறு பகுதிகளில் சாலைகள், பாலங்கள் ஆகியவற்றைச் சீரமைக்க நீங்கள் கேட்டுக்கொண்டபடி கணிசமான அளவில் மத்திய அரசும் வெள்ள நிவாரண நிதி உதவியும் அவ்வப்போது அளித்தும் வருகிறது. அண்மையில் மத்திய அரசு கொடுத்து உதவிய நிதியைக்கூட முழுமையாக செலவிடாமல் ஒரு கோடி ரூபாய் மீதி இருப்பதாக நிதிநிலை அறிக்கையிலே தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே அந்த நிதியைக் கொண்டு உடனடியாக சீர்கெட்ட சாலைகளையும் பாலங்களையும் சீர்படுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலேயும் பல சாலைகள் பாதிக்கப் பட்டுள்ளன. கீழ்க்கண்ட சாலைகளை சீரமைக்க வேண்டு மென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலாக்காலிலிருந்து பேரணை செல்லும்சாலை, சோழவந்தானிலிருந்து ஆண்டி பட்டி பங்களா சாலை, காடுபட்டி பிரிவிலிருந்து காடுபட்டி செல்லும் சாலை, தனிச்சியத்திலிருந்து அலங்காநல்லூர் செல்லும் சாலை, ஆண்டிப்பட்டி பங்களாவிலிருந்து பாலமேடு செல்லும்

சாலை சோழவந்தானிலிருந்து கருப்பட்டி நாச்சிகுளம் வழியாக பாண்டியராஜபுரம் செல்லும் சாலை, சோழவந்தான் நகரி சாலை, அலங்காநல்லூர் குமாரம் சாலைகள் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன. இவற்றையெல்லாம் சீரமைக்க நடவடிக்கை உடனடியாக எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இடைக்கரை பாலம் இடிந்திருப்பது தற்காலிகமாக சீர்செய்யப்பட்டு மாற்றுப் பாதையாக வழிசெய்யப்பட்டுள்ளது. எனவே அந்தப் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டும். அதேபோல் வளையப்பட்டி பாலமும் உடனடியாகக் கட்டப்பட வேண்டும்.

மேலும் வெள்ளம் வரும் நேரத்தில் சோழவந்தான் வைகையைக் கடக்கும் பாலத்தில் உள்ள கண்கள் சிறிதாக இருப்பதால் வெள்ளத்தில் அடித்து வரும் மரம் செடிகள் அவற்றை அடைத்து விடுகின்றன. இதனால் வெள்ளம் ஊருக்குள் பாயும் நிலை ஏற்படுகிறது. 1979 ஆம் வருடத்திலும், 1984 ஆம் வருடத்திலும் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின்போது இப்படிப் பட்ட நிலை ஏற்பட்டு சோழவந்தானை வெள்ளம் சூழ்ந்து பயிர்கள் உட்பட பெரும் சேதம் ஏற்பட்டது. எனவே, சோழவந்தான் பாலத்தின் கண்களைப் பெரிதாக்கி, அதை விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து வசதியைப் பொறுத்தவரையில், சோழவந்தானை மையமாக வைத்து பல ஊர்களுக்குப் பேருந்துகள் புறப்படுகின்ற வகையில் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சோழவந்தானிலே ஒரு பணிமனையை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்குரிய நில ஆர்ஜிதம் கூட முடிந்து விட்டது. ஆகவே, அந்தப் பணிமனையைத் துவக்குவதற்கான வேலைகளைத் துரிதப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் ஒன்றை நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மதுரையிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்கு சோழவந்தான் வழியாகச் செல்வதற்கு தனியார்கள் பஸ் உரிமங்களைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் என்ன

செய்கிறார்கள் என்றால், சோழவந்தான் வழியாகச் செல்லாமல் மதுரையிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்குச் சென்று விடுகிறார்கள். இது சம்பந்தமாகப் பலமுறை பல கூட்டங்களைப் போட்டு அவர்களுக்கு வலியுறுத்திச் சொல்லியும், இன்னும் அந்தக் குறையை நிவர்த்தி செய்ததாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே, மதுரையிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்கு சோழவந்தான் வழியாகச் செல்வதற்கு உரிமம் பெற்றுள்ள தனியார் மீது தகுந்த நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முக்கியமான நகரங்களில் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் ஆகியவைகள் செல்லும் நகர்ப் புறங்களில் ஏற்படுகின்ற போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு, திருச்சி, மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களில் அமைக்கப்பட்டிருப்பதைப் போன்று, பைபாஸ் ரோடுகளை மற்ற பல முக்கியமான நகரங்களிலேயும் விரைவில் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சோழவந்தானில் உள்ள இரயில்வே நிலையத்திற்குப் பக்கத்தில் ஒரு மேம்பாலத்தை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சோழவந்தான் நகரத்தில் ஏற்படுகின்ற போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு பைபாஸ் சாலையை அமைக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அத்துடன் என்னுடைய நண்பருடைய கோரிக்கையையும் இங்கே எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நண்பர்களுடைய கோரிக்கைகளையெல்லாம் வைத்துக் கொண்டிருந்தால் உங்களுடைய கோரிக்கையை வைக்க முடியாமற் போய்விடும். நண்பர்களுடைய கோரிக்கை என்று எல்லோரும் பேச ஆரம்பித்தால் நேரம் இருக்காது.

திரு. ஆ. சந்திரசேகரன்: கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில், 1980 ஆம் ஆண்டுக்கு முன்னால் பணியிலே அமர்த்தப்பட்டவர்களுக்கு மருத்துவ வசதி கிடைக்காமல் இருக்கிறது. நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. சுந்தரதாஸ் அவர்கள் கேள்வி

கேட்டபொழுதுகூட அமைச்சரவர்கள் மருத்துவ வசதி கொடுப்பதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் அங்கே உள்ள நிலைமை என்னவென்றால் இன்னும் மருத்துவ வசதி கிடைக்கவில்லை. ஆகவே, அங்கே மருத்துவ வசதி கிடைப்பதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தென்காசியிலே கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனையில், பேருந்துகள் அதிகமாக இருப்பதால், அந்த இடத்திலே அதிகமாகப் பேருந்துகள் நிற்பதாலே தண்ணீர் வசதியுடன் கூடிய அளவில் சுரண்டையில் பணிமனையைக் கட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காட்டுமன்னார்கோவிலுக்கு சென்னையிலிருந்து திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்தை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினரவர்கள் லாரியில் வருவதாகச் சொல்கிறார்கள். இப்பொழுது சிதம்பரம் வரையில் பேருந்து சென்று கொண்டிருக்கிறது. அதைக் காட்டுமன்னார்கோவில் வரையில் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, வாய்ப்பு கொடுத்தமைக்காக துணைத் தலைவரவர்களுக்கு நன்றியைக் கூறிக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. கே. முத்துவேல்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இன்றைக்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட சாலைகளும், பாலங்களும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் போன்ற மானியங்களின் மீது நான் சார்ந்திருக்கின்ற அகில இந்திய ஃபார்வார்ட் பிளாக் கட்சியின் சார்பாக ஒரு சில கருத்துக்களை முன் வைக்க விழைகிறேன்.

இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் தான் அரசுடைமையாக்கப்பட்ட அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சீராகவும் செம்மையாகவும், இலாபகரமாகவும் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நான் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. அதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவரவர்களும், இப்பொழுது போக்குவரத்துத் துறைக்குப்

பொறுப்பேற்றிருக்கின்ற மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களும் தான் காரணம். ஆகவே, அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்கும், அவர்களுடைய குடும்பத்தினர்களுக்கும் பல சலுகைகளை இந்த அரசு அறிவித்திருக்கிறது. ஆனால் அங்கே தற்காலிகமாக வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்கள் இன்னும் நிரந்தரமாக்கப்படவில்லை. உடனடியாக அவர்களை நிரந்தரமாக்க வேண்டுமென்று நான் மெத்தப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 7-30)

இப்பொழுது 100-வது ஆண்டு தொழிலாளர் தினம் கொண்டாடுகின்ற நாம், பல போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணி புரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்குக் குடியிருப்பு மனைகள் கட்டித் தர வேண்டுமாய் மெத்தப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்திலே இன்று நல்ல முறையிலே நடைபெறுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில், ஏதாவது ஒரு தாலுகாவிலே பேருந்து ஓடவில்லையென்றால், அது குமுளி தாலுகாவாகத் தான் இருக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன். ஆகவே, குமுளியை மையமாகக் கொண்டு, அங்குள்ள ஏழை, எளிய, விவசாயப் பெருமக்கள் பயன்பெறும் வகையில், ஒரு நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு, கமுதியிலிருந்து சென்னைக்கு ஓடிக் கொண்டிருந்த திருவள்ளுவர் விரைவுப் பேருந்து தற்சமயம் நிறுத்தப்பட்டு விட்டது. அந்தப் பேருந்தை மீண்டும் ஓட விட வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து, திண்டுக்கல்லைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு ராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில், அதிகமான அளவுக்கு பேருந்துகள் இருப்பதால், அதை

மூன்றாகப் பிரித்து, உசிலம்பட்டியைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு, தேசியத் தலைவரான தேவர் பெயரை வைக்க வேண்டுமாய் மெத்தப் பணிவோடு நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில்தான் சாலைகள் நல்ல முறையில் பராமரிக்கப்பட்டு வந்தன. ஆனால், தற்சமயம் பெய்த பெருமழையின் காரணமாக, சாலைகள் எல்லாம் பெரிதும் பாழடைந்திருக்கின்றன. அதிலும், குறிப்பாக, எங்கள் பகுதியிலுள்ள சாலைகள் எல்லாம் போக்குவரத்துக்கு லாயக்கற்ற முறையில் இருக்கின்றன. குறிப்பாக, உடைகுளம்—நத்தம், பரமக்குடி—கீரந்தை, முத்தனேரி—நல்லுக்குறிச்சி போன்ற சாலைகள் மிகவும் இலாயக்கற்ற நிலையில் இருக்கின்றன. அதில்தான் பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் தார்ச் சாலைகளாய் மாற்றித் தரவேண்டுமாய் மெத்தப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் பெருநாளி—சூரன்குடிசாலை, பார்ட் டூ ஸ்கீமில் 6 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஆரம்பிக்கப்பட்டது. சுமார் ரூ. 40 இலட்சத்திற்கு மதிப்பீடு போடப்பட்டு, வேலைகள் செய்யப்படாத நிலையில், அந்தச் சாலை போக்குவரத்துக்கு இலாயக்கற்ற நிலைமையில் இருக்கின்றன. ஒரு சில இடங்களில் போதிய பாலங்கள் கிடையாது. கட்டிக் கொண்டு இருக்கிற பாலங்களும் பாதியிலேயே நிறுத்தப்பட்டு உள்ளன. அவற்றையெல்லாம் முடிக்க வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பார்ட் டூ ஸ்கீமில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட கீழ்க்கண்ட சாலைகளில் வேலைகள் எல்லாம் மிகவும் ஆமை வேகத்தில் நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கின்றன. மண்டமாணிக்கம் — வீரசோழம், கீழ்குடி—கமுதி, துத்திநத்தம்—கீழ்குடி, பெருநாள்—கோவிலாங்குளம் ஆகிய சாலைகளின் வேலைகளைத் துரிதப்படுத்த வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதிலும் குறிப்பாக, மண்டமாணிக்கம்—வீரசோழம் சாலைக்குத் தேவைப்படும் நிலங்களை ஆர்ஜிதம் செய்து 5, 6 ஆண்டுகளுக்கு மேல் ஆகியும் அந்த விவசாயிகளுக்கு ஈட்டுத் தொகை போய்ச் சேரவில்லை. நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் கேட்டால், வருவாய்த் துறையிடம் அனுப்பி விட்டோம் என்று கூறுகிறார்கள். ஆகவே விவசாயிகளுக்கு நிலத்திற்குரிய ஈட்டுத் தொகையை வழங்க வேண்டுமாய் நான் மெத்தப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அங்கேயிருக்கின்ற பாலங்கள் எல்லாம் மிகவும் பழுதடைந்து, போக்குவரத்துக்கு இலாயக்கற்ற நிலையில் மோசமாக இருக்கின்றன. குறிப்பாக, பார்த்திபனூர் அபிராமம் கி.மீ. 19/10-ல் பரளையாற்றின் குறுக்கே ஒரு பழைய பாலம் உள்ளது. 3 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு மழை இல்லாத கோடை காலத்தில் தானாகவே அதன் ஒரு கண் இடிந்து விட்டது. அதை அப்படியே மண்ணைப் போட்டு மூடி, அதன் மேல் பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. மேற்படி பாலம் மிகவும் பழமையான, போக்குவரத்துக்கு இலாயக்கற்ற ஆபத்தான பாலமாக இருப்பதால், அதை இடித்துவிட்டு, புதிய பாலம் ஒன்று கட்ட வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எங்கள் பகுதியிலே, 1,500 மக்கட் தொகைக்கு மேல் உள்ள பல கிராமங்களில் சாலைகள் இல்லை. ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் மூலம், அந்தச் சாலைகளைச் செய்து முடிக்க முடியாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, ஆர். எல். இ. ஜி. பி. திட்டத்தின் மூலமாக, நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமாக, சாலைகளை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதிக்குப் பக்கத்திலிருக்கிற இராமநாதபுரம் தொகுதியில், தொருவளூர், காரேந்தல் கிராமங்களுக்கு இடையில் வைகை ஆறு குறுக்கிடுவதால், அந்த ஆற்றுப் படுகையில் ஒரு பாலம் கட்டித் தர வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு, இங்கே அரசுக்கு வந்திருப்பதாகவும் அதனுடைய மதிப்பீட்டுத் தொகை ரூ. 60 இலட்சம் என்றும் கூறப்பட்டுள்ளது. ஆகவே, அந்தப் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டி, அந்தப் பகுதியினுடைய நீண்ட நாளைய கோரிக்கையை நிறைவேற்ற வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இராமநாதபுரம் தொகுதியில் கார்குடி கிராமத்திற்கு இடையில் வைகையாறு குறுக்கிடுவதாலே, அங்கே மக்கள் போக்குவரத்துக்குக் கஷ்டப்படுவதாலே, அங்கே பாலம் கட்டுவதற்கு சுமார் ரூ. 40 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் திட்டம் தயார் செய்யப்பட்டு மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டிருப்பதாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதையும் செய்து முடிக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொண்டு, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி, முடிக்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

[1986 மே 2

டாக்டர் த. முகம்மது சலீம்: மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் நிர்வாகம் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலை போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களை இங்கே வைக்க முனைகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

பொதுவாக சாலைப் போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் நெடுஞ்சாலை போக்குவரத்திலே சென்னையிலிருந்து மதுரை வந்து செல்கிறோம் என்றால், இங்கிருந்து புறப்படுகின்ற பஸ்ஸானது ஓரிடத்திலே நிற்கும்போது அங்கே லாரிகளும் குவிக்கப்பட்டு, பல பஸ்களும் நிறுத்தப்பட்டு இருப்பதால் அங்கிருக்கின்ற பயணிகள் எந்த பஸ்ஸில் ஏறினோம் எந்த பஸ்ஸில் இறங்கினோம் என்று சரியாக தெரியாமல் திண்டாடுகின்ற நிலை இருக்கிறது. குறைந்தது 100 அல்லது 150 கிலோ மீட்டருக்கு ஒரே இடத்தில் காமனாக போக்குவரத்து கழகத்தால் ஏற்படுத்தப்பட்ட சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் வாகனங்கள் சரியாக நிறுத்தப்பட்டு பயணிகளுக்கு நல்ல வசதிகளையும் செய்து கொடுத்து உதவ வேண்டுமாறு இந்த அரசாங்கத்தை தாழ்மையுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இரண்டாவதாக, ஏறக்குறைய பொது உடமையாக்கப்பட்ட 10,000 பயணிகள் பேருந்துகளில் தனியாருடைய 5,000 பேருந்து களும் ஆக 15,000 பேருந்துகள் இந்த நாட்டிலே இயங்கி வருகின்றன. சுமாராகச் சொல்கிறேன். எங்களுடைய, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே பட்டிதொட்டிகள், குக்கிராமங்கள் போன்ற சிறு சிறு கிராமங்களுக்கும், பஸ்ஸே தெரியாது என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு இருந்த நிலை மாறி, இப்போது பஸ்ஸே நுழையாத இடங்களில் எல்லாம் மினி பஸ்களை விட்டு இந்தச் சாதனையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதே நேரத்தில் இங்கு எனக்கு முன்பே பேசிய எல்லோரும் நமது போக்குவரத்து கழகத்தைப் பற்றி பெருமையாகவும், அழகாகவும் எடுத்து கூறினார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் எனது பாசத்திற்குரிய சுப்பராயன் அவர்கள் பேசும்போது ஒரு

1986 மே 2] [டாக்டர் த. முகம்மது சலீம்]

'க்' கன்னா வைத்துத்தான் பேசுவார்கள் என்பது நன்றாகத் தெரியும். 'போற்றுவோர் போற்றட்டும். தூற்றுவோர் தூற்றட்டும் என் கடன் பணி செய்து கிடப்பதே' என்று எங்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அவர்களுடைய பாணியிலே போய் கொண்டிருக்கிறார்கள். மக்கள் அதை போற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மக்கள் அதை ஆதரிக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த மானிய கோரிக்கையை பற்றி நான் விளக்கத் தேவையில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விளக்கம் வேண்டாம். எல்லாம் விளங்கியாகிவிட்டது. எதற்கு போற்றுகிறார் என்பது தெரியவில்லை.

டாக்டர் த. முகம்மது சலீம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு சில குறைபாடுகளை இங்கே எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். தனியார் பஸ்களுக்கும் பொது உடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களுக்கும் ஊடே காம்படிஷன் என்ற முறையிலே 5, 10 நிமிடங்கள் விட்டு விட்டு இவர்கள் விரட்டுவதும், அவர்கள் விரட்டுவதுமாக ஆங்காங்கே ஆக்சிடெண்ட்கள் ஏற்படுகின்ற சூழ்நிலை இருப்பதால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் மூலமாக கொள்கிறேன், தகுந்த இடைவெளி விட்டு அந்த டைமிங் என்பதை சீராக அமைத்துக் கொடுக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மூன்றாவதாக, எனது தொகுதியைப் பற்றி கூறும்போது கொடைக்கானல் என்பது ஒரு பெரிய நகரியம். அந்த நகரியத்திலே ஊட்டி போன்ற ஜில்லா அங்கு தாலுக்காவாக ஆக்கப்பட்டு, அண்ணா மாவட்டத்தில் ஒரு பிரிவாக இருக்கிறது. அதிலே ராயர்புரம், பெரும்பாள்மலை, அன்னை தெரசா யூனிவர்சிட்டி போன்ற பல இடங்கள் இருப்பதனால் அங்கு தயவுசெய்து உங்களை தாழ்மையுடன் கெஞ்சி கேட்டுக்

[டாக்டர் த. முகம்மது சலீம்] [1986 மே 2

(இரவு 7-40)

பெரிய பஸ்களாக இல்லாமல் சிறிய பஸ்களை முறையாக வருஷம் முழுவதும் விடுவதற்கான ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அங்கே அரசின் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் பேருந்து நிலையம் கட்டப்பட்டிருப்பதன் காரணத்தால் நான் எனது நன்றியை உங்களுக்குச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அடுத்து ராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தி அதனை அண்ணா மாவட்டத்தின் தலைநகரான திண்டுக்கல்லில் அமைத்திருப்பதால் எனது நன்றியைக் கூறிக் கொண்டு முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், நிர்வாகம், சாலைகளும் பாலங்களும், கப்பல் போக்குவரத்து மூலதனச் செலவு குறித்த மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது எனது கருத்தைத் தெரியப்படுத்திக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து என்பது ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், தொழில் வளர்ச்சி, சமுதாய வளர்ச்சி, கல்வி வளர்ச்சி, நாகரீக வளர்ச்சி, அறிவு வளர்ச்சி, உலக அனுபவங்களை, நாட்டின் நடப்புகளைத் தெரிந்து கொள்ளுதல் போன்றவற்றுக்கான முக்கியமான தொடர்புச் சாதனமாகும்.

நான் மேலே கூறிய கருத்துக்களுக்கு முக்கிய தொடர்பு உடையது சாலைப் போக்குவரத்தும் பாலங்களுமாகும். சாலைகளைப் பொறுத்தமட்டில் திருவாடானை தொகுதியில் உள்ள கண்ணங்குடி ஒன்றியம், தேவகோட்டை ஒன்றியம், திருவாடானை ஒன்றியம் ஆகியவை மிகவும் பின்தங்கிய நிலைமையில் உள்ளன. பஸ்ஸையே பார்க்காத ஊர்கள் கூட இன்னும் இருந்து கொண்டு இருக்கின்றன. பெரும் பகுதியான கிராமங்களுக்கு இணைப்புச் சாலை இன்னும் போதுமான அளவுக்கு இல்லாத நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

1986 மே 2] [திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்]

எனது தொகுதியில் உள்ள கண்ணங்குடி, தேவகோட்டை, திருவாடானை ஆகிய ஒன்றியங்களில் இரண்டு, மூன்று பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. எனவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட கோரிக்கைகளைப் பரிவோடு பரிசீலனை செய்து விரைவில் நிறைவேற்றித் தர கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படி நிறைவேற்றித் தருகின்ற செயல் திட்டங்களை எங்களுக்கு முன்கூட்டியே தெரியப்படுத்த வேண்டும். குறிப்பாக நகரப் பேருந்து நகரங்களில் இருந்து விடப்படுகின்றன. இந்தப் பேருந்துகளுக்குக் குறிப்பிட்ட கிலோ மீட்டர் என்று மட்டும் வைத்திருக்கிறார்கள். இதனால் அடுத்த சில ஊர்களுக்குப் பஸ்கள் செல்ல முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. எனவே இந்த அரசு, ஜனத்தொகை அதிகம் உள்ள கிராமங்களை எடுத்து அல்லது மேஜர் பஞ்சாயத்தை மையமாக வைத்து அல்லது ஒன்றியங்களில் மையமாக உள்ள இடங்களைத் தேர்வு செய்து, கிராமப் பேருந்து என்ற அளவில் ஆரம்பித்து எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ்கள் செல்லுவதற்கான முறையை ஏற்படுத்த வேண்டும். இப்படிச் செய்தால்தான் கிராமங்களுக்கு முழுமையாக பஸ்கள் செல்லுவதற்கான வாய்ப்புகள் ஏற்படும். இப்படிச் செய்கின்றபொழுது திருவாடானை ஒன்றியத்திற்குத் திருவாடானையை மையமாகவும், கண்ணங்குடி ஒன்றியத்திற்கு கண்ணங்குடியை மையமாகவும் வைத்து பஸ்கள் விடுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்து தர வேண்டும்.

கிராமங்களுக்கு மினி பஸ்களை அதிகப்படுத்தி கிராம மக்களுக்கு வசதியை அதிகரித்துக் கொடுக்க வேண்டும். கண்ணங்குடி. ஊராட்சி ஒன்றியத்தைப் பொறுத்தவரையில் பஸ் தேவைப்படுகின்ற ஊர்களைப் பொறுத்தவரையில் கீழ்க்கண்டவாறு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சிறுவாச்சி டு கப்பலூர் தார்ச் சாலை அமைத்து பஸ் செல்ல வசதி செய்ய வேண்டும். கப்பலூரில் இருந்து எம்பல் வரை தார்ச் சாலை அமைத்து பஸ் விடுதல் வேண்டும். கண்ணங்குடி டு கரூர் வரை தார்ச் சாலை அமைத்து பஸ் விடுதல் வேண்டும். இடையிலே தேனாரில் பாலம் கட்டப்பட வேண்டும், பாலம் கட்டுவதற்காக 50 இலட்சத்திற்கு ஏலம் விடப்பட்டது. ஆனால்

அதை நிறுத்தி வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பாலத்தில் மாற்றம் செய்து இருப்பதாக அறிகிறேன். எனவே முதலில் போட்ட பிளான்படியே பாலம் கட்ட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இந்தப் பாலம் கட்ட தாமதம் ஆனாலும் கூட பஸ் விட தகுதியான சாலையாக மாற்றி பஸ் விட வேண்டும். இதனால் கிட்டத்தட்ட 16 கிராமங்களும் 10 ஆயிரம் மக்களும் பயனடைய வாய்ப்பு உள்ளது. தேவகோட்டையிலிருந்து வெங்களூர் வழியாக ஏம்பல் வரை தார்ச் சாலை அமைத்து பஸ் விட வேண்டும்.

தேனாற்றில் கட்டப்பட்டு வரும் பாலத்தைப் பொறுத்த வரையில் வேலைகள் பாதியிலேயே நிறுத்தி வைக்கப் பெற்று இருக்கின்றன. இந்தப் பாலத்தை விரைவில் கட்டி முடிக்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். தேவகோட்டையிலிருந்து உஞ்சனை வரையில் தார்ச் சாலை அமைக்க வேண்டும். கண்ணங்குடி சாலையிலிருந்து கண்டமங்களம் வழியாக தோளப்பூருக்குத் தார்ச் சாலை அமைத்துத்தர வேண்டும்.

தேவகோட்டை ஒன்றியத்தில் தேவகோட்டை—சருகனி ரோட்டிலிருந்து தளக்கவயல், நாகனி வழியாக மூப்பையூர் வரை கிராவல் மெட்டல் பரப்பி பஸ் விடுதல் வேண்டும். 15 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரையில் சாலை அமைக்க வேண்டி இருக்கிறது. இதனால் தளக்காவயல், மானம்புவயல், செபஸ்தியார் பட்டணம், மஞ்சனி, கார்மாங்குடி, பனங்குளம், விளாங்காட்டூர், வென்னியூர், வெட்டிவிலல், மூப்பையூர் மற்றும் பல கிராமங்கள் இதனால் பயனடைகின்றன. இந்த சாலையைப் பற்றி சிவகங்கை, டி.இ. அவர்களிடத்திலே பலமுறை சொல்லியும் இன்னும் அது கவனிக்கப்படாமல் இருக்கிறது. எனவே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேவகோட்டையில் இருந்து தானிச்சாவூரணி வழியாக கண்டதேவிக்கு செல்லும் சாலை 1 கிலோ மீட்டர் தான் இருக்கிறது. அதிலே கிட்டத்தட்ட ஒரு நாளைக்கு 10 பஸ்கள் செல்லுகின்றன. மழைக் காலங்களில் அந்தச் சாலை தார் போடப்படாததால் போக்குவரத்து பாதிக்கப்பட்டு தடைப்

படுகிறது. ஆகவே அந்தச் சாலைக்கு தார் போட்டுக் கொடுத்து பஸ் போக்குவரத்திற்கு தடையின்றி உதவுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேவகோட்டை பழைய சருகனி ரோட்டில் இருந்து மாரிச்சான்பட்டி பணசமக்கோட்டை, கீழவயல், திருமணவயல் ஆகிய ஊர்களுக்கு செல்ல சருகனி சாலையோடு இணைக்க விருசுழி ஆற்றில் நடைபாதை பாலம் ஒன்று கட்டித் தர வேண்டும் எனக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதனால் மற்றப் பகுதிகளில் அதாவது கிட்டத்தட்ட 30 ஊர்களில் இருந்து வருகின்ற மக்கள் பயனடைவார்கள். இதனால் கிட்டத்தட்ட 10 கிலோ மீட்டர் மிச்சப்படுகிறது. சம்பந்தப்பட்ட ஆற்றில் நிறைய கண்மாய்கள் இருக்கின்றன. அதில் சருகனி ரோட்டிற்கும், ஆற்றுக்கும் இடையில் கைகுடி கண்மாய், குலிக்கால் போன்றவை இருக்கின்றன. அதில் கூட சிறிய பாலம் ஒன்று கட்டித் தர வேண்டும். அந்தப் பாலம் கட்டப்படாத காரணத்தால் வருடா வருடம் வயல்கள் பஞ்சப்பட்டு போகின்றன. எனவே அவசர அவசியமாகக் கருதி இந்தப் பாலத்தைக் கட்டித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேவகோட்டை கல்லல் டவுன் பஸ் கல்லங்குடி உள்பகுதி வரை சென்று திரும்ப வேண்டும். தேவகோட்டை வேப்பங்குளம் வரை வந்து போகும் எம்.பி.டி.சி. பஸ் வேலாயுதப் பட்டணம் வரை சென்று வர வேண்டும். அதேபோல தேவகோட்டை—சிறுநல்லூர் பஸ்ஸை பிடாரனேந்தல் வரை நீட்டித்துக் கொடுக்க வேண்டும். அதனால் கிட்டத்தட்ட 5 ஆயிரம் மக்கள் பயனடைவார்கள். திருவாடானை ஒன்றியத்தில் எம்.பி.டி.சி.யின் துணை டிப்போ ஒன்றை அமைத்துத் தர வேண்டும். அத்தோடு கீழ்க்கண்ட ஊர்களுக்கு திருவாடானையை மையமாக வைத்து டவுன் பஸ் விடுவதற்கு ஆவன செய்து தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருவாடானை—தளிர்மருங்கூர் வழி தினையத்தூர்.

திருவாடானை—கள்ளங்குடி வழி கடுகுடி நீர்குன்றம்.

டி.வி.கே.—டி. நாகனி வழி ஓரிக்கோட்டை திருவாடானை.

திருவாடானை—திருவெற்றியூர் வழி ஆதியூர்.

[திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்] [1986 மே 2

திருவாடானை—திருவெற்றியூர் வழி காடாங்குடி.

திருவாடானை—காரங்காடு வழி தொண்டிபுதுப்பட்டினம்.

திருவாடானை—சிறுகம்பையூர் வழி வெள்ளையகரம்.

தேவகோட்டைக்கு இராமநாதபுரத்தில் இருந்து இரவு 7.30 மணிக்கு மேல், 8.30 மற்றும் 9.30 மணிக்கும் பஸ்கள் விடப்பட வேண்டும். அத்துடன் பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம் மாவட்டத்திற்கு சிவகெங்கை தலைமையிடமாக வைக்கப் பட்டிருப்பதனால் எல்லா நகரங்களில் இருந்தும் இரவு 10 மணிக்கு பஸ்கள் விடப்பட வேண்டும் என்பது மிக மிக அவசியமாகிறது. அதிலும் குறிப்பாக தேவகோட்டையில் இருந்து சிவகெங்கைக்கு இரவு 7.30, 8.30, 9.30 மற்றும் 10 மணி அளவில் பஸ்கள் கட்டாயமாக விடப்படுதல் வேண்டும். அதேபோல் சிவகெங்கையில் இருந்து தேவகோட்டைக்கு இரவு 7.30, 8.30, 9.30 மற்றும் பத்து மணிக்கு பஸ்கள் அவசியம் விடப்பட வேண்டும்.

தேவகோட்டையில் இருந்து சென்னைக்கு திருவள்ளுவர் சூப்பர் டீலக்ஸ் பஸ் ஒன்று விடப்பட வேண்டும் அல்லது மருது பாண்டியர் பஸ் ஒன்றையாவது விட வேண்டும்.

அடுத்து சென்னை இராமேஸ்வரம் செல்லும் டீலக்ஸ் பஸ்ஸின் புஷ் பேக் இயங்குவது இல்லை. நல்ல வசதி எதுவும் கிடையாது. வண்டி செல்லுகின்றபோது சலசல என்று ஒருவகை சத்தம் காதுகளையே செவிடாக்கிவிடுவது போல் வருகின்றது. அப்படி சத்தம் வராமல் இருக்க தடுப்பு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும். இராமநாதபுரம் வழியாக தேவகோட்டையில் இருந்து சேலத்திற்கு சென்று கொண்டிருந்த திருவள்ளுவர் பஸ் தற்போது நிறுத்தப் பட்டுள்ளது. அதை மீண்டும் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்தாக வேண்டும். அல்லது தேவகோட்டையிலிருந்து சேலத்திற்கு விட வேண்டும்.

அடுத்து தொண்டி நகரம், இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் உள்ள திருவாடானை வட்டத்தில் உள்ளது. அது முற்காலத்தில் மிகவும் புகழ் பெற்ற துறைமுகமாக விளங்கியது. சென்னையை அடுத்து கிழக்கு கடற்கரையில் நாகப்பட்டினத்திற்கும்

1986 மே 2] [திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்]

இராமேஸ்வரத்திற்கும் இடையில் வேறு துறைமுகமே கிடையாதாகையால் தொண்டியை ஒரு துறைமுகமாக விரைவில் மாற்ற ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் தொழில் துறையில் பின்தங்கிய பகுதியாக இருக்கக் கூடிய அப்பகுதியில் சமூக பொருளாதார முன்னேற்றங்கள் ஏற்படக் கூடும்.

குறிப்பாக அப்பகுதியில் மீனவர்கள் சமுதாயம் அதிகமாதலால் அம்மீனவர்களின் வாழ்க்கை முன்னேற்றம் அடையவும், மீன் இரால் பதனிடும் தொழிற்சாலை ஒன்றை ஏற்படுத்த முடியும். இரால் ஏற்றுமதி செய்யவும் வசதி ஏற்படும். அத்தோடு தொண்டி துறைமுகமாக மாற்றப்பட்டு, அங்கே கப்பல் போக்குவரத்தும் துவங்கப்பட்டால், கீழ்க்கண்ட பொருளாதார முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட ஏதுவாகும்.

வட்டாணம், தீர்த்தாண்டதானம், முதலில் சிற்றூர்களில் சிறிய அளவில் நடந்து வரும் உப்பளத் தொழிலை தூத்துக்குடி அளவிற்கு மாற்றலாம்; அத்தோடு எஸ்.பி. பட்டணத்திலிருந்து திருப்பாலக்குடி வரை விரிவும் படுத்தலாம்.

அத்தோடு அமையவிருக்கும் இந்த தொண்டி துறைமுகம் சென்னைக்கும் தூத்துக்குடிக்கும் இணைப்புச் சங்கிலியாக அமைந்து, அவ்விரண்டு பெரிய துறைமுகங்களுக்கும் துணை துறைமுகமாக செயல்படும்.

தொண்டிக்கு அருகே தூத்துக்குடியில் அமைந்திருக்கும் 'ஸ்பிக்' நிறுவனம் போன்ற பெரிய உரத் தொழிற்சாலையையும் அமைக்கலாம்; அத்தோடு தொண்டி துறைமுகமாக மாறுமே யானால், அதில் கப்பல் போக்குவரத்தும் துவங்கினால், பல பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யவும், தொழிற்சாலைகள், சிறு தொழில்கள், மீன்பிடித் தொழில், கடற்படை தளம் போன்ற பலவும் ஏற்பட்டு, வேலை வாய்ப்பு இன்றி இருக்கும் மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்க பெரிதும் ஏதுவாகும். இதுபோன்ற எத்தனையோ நன்மைகளும் வசதிகளும் பெருக வாய்ப்பு இருக்கிறது.

அடுத்து பஸ்களை ஒழுங்காக பராமரிக்க வேண்டுமென்றால் சாலைகளை முதலில் நன்கு பராமரிக்க வேண்டும். போக்குவரத்து கழகங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்கள் இறந்தால் இப்போது உதவித் தொகை 10 ஆயிரம் மட்டும் தான் கொடுக்கப்

படுகிறது. அதனை 20 ஆயிரமாக அரசு ஊழியர்களுக்கு உள்ளது போல் கொடுக்க வேண்டும். அத்தோடு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓடும் பஸ்களுக்கு தேவையான சிறு சிறு உதிரி பாகங்களை எல்லாம், அந்தந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களே தயார் செய்ய வேண்டும். அப்போதுதான் பலருக்கும் வேலை வாய்ப்பு அளிக்க முடியும். தரமான பொருள்களாகவும் தயாரிக்க முடியும். சில இடங்களில் சில நிமிடங்கள் பொறுமையாகச் செல்லாத காரணத்தினால் ஏற்படுகின்ற விபத்தின் விளைவுகளை நினைவுபடுத்துகின்ற வகையில் விபத்து நடந்த நிகழ்ச்சியினை படம் பிடித்து டிரைவர்கள் இருக்கைக்கு முன்பு மாட்டி வைக்கலாம். அதேபோன்று எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான சம்பள விகிதம், போனஸ், சட்ட திட்டங்கள் போன்றவைகளை அகில இந்திய அளவிலே ஒன்றாக அமைக்க அமைச்சர் அவர்கள் துரித நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 7-50)

இராமநாதபுரத்திலிருந்து திருச்சி வருகின்ற எல்.எஸ்.எஸ். பஸ்கள் பள்ளி மாணவர்கள் வசதிக்காக தேவிப்பட்டணம், சோழந்தூர், நாரல், ஆர்.எஸ். மங்களம் ஆகிய இடங்களில் நிற்க வேண்டும். நிற்க வேண்டிய பஸ்கள் காலை 6-10, 8-15, 9-45, 11-30-க்கு வருகின்ற பஸ்கள் ஆகும்.

நகரங்களில் ஓடுகின்ற பேருந்துகள் சரியான நேரங்களுக்குப் புறப்படுவது இல்லை. தங்கள் சௌகரியங்களுக்கு ஏற்ப புறப்படுகிறார்கள். இதை ஒழுங்குப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலை செய்து ஓய்வு பெற்றவர்களின் குழந்தைகள் பல ஆண்டுகள் கழித்து வேலை வாய்ப்பைத் தேடி வந்தால் அவர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுக்க வேண்டும். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

* திரு. ஆர். ரெங்கசாமி: தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது நான் சார்ந்துள்ள காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பில் ஒருசில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையில் நம்முடைய அண்ணா திராவிட

முன்னேற்றக் கழக அரசு ஜில்லாவாரியாக படிப்படியாக தேசியமயமாக்குவோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைச் செய்தீர்களா? செய்ய முயற்சித்தீர்களா என்றால், சென்ற 10 ஆண்டு காலமாக எந்த முயற்சியும் அதற்காகச் செய்யவில்லை. மேற்கொண்டு கேட்டால் இப்போது பெர்மிட் இல்லை யென்று கூறுகிறார்கள். வாஸ்தவம் தான். ஆனால் Variation, Extension என்ற பெயரில் தனியார் துறைக்கு அதிக பஸ்கள் விடுகிறார்கள். இரண்டு சிங்கிள்கள் என்றால் நான்கு சிங்கிள்களாக மாற்றுகிறார்கள். நான்கு என்றால் எட்டாக மாற்றுகிறார்கள். ஆகவே தேசியமயமாக்குகிற கொள்கை மறைமுகமாக எதிர்க்கப்படுகிறது. இதைக் கவனித்துக் கொண்டுதான் இருக்கிறீர்கள் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். காரணம் கேட்டால் சுப்ரீம் கோர்ட்டில் கேஸ் இருந்தது, ஆகவே செய்யவில்லையென்று சொல்வீர்கள். இப்போது அந்த கேஸ் முடிந்துவிட்டது. ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிற போது தேசியமயமாக்குவதில் உங்களுடைய கொள்கை என்னவென்பதையும் ஜில்லா வாரியாக படிப்படியாக செய்யப்படுமென்பது நடைமுறைக்கு வருமா என்பதையும் சொல்ல வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நம்முடைய 13 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இப்போது 14 ஆகியிருக்கின்றன. இந்த 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் சென்ற ஆண்டு ஓரளவிற்கு இலாபம் ஈட்டியுள்ளன என்பதை நான் ஒப்புக் கொள்கிறேன். ஆனால் எந்த அளவிற்கு இலாபம் ஈட்டி இருக்கின்றன? தனியார் துறையில் தனியார் முதலாளிகள் பஸ் ஒன்றிற்கு, ஆண்டு ஒன்றிற்கு இரண்டு லட்சம் ரூபாய் நிகர இலாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள். உங்களைப் பொறுத்த வரையில் நீங்கள், ஓவர்-ஹெட் எக்ஸ்பென்சஸ் இருக்கின்றன, பொது மக்களுக்கு நன்மை செய்கிறோம் என்று சொல்வீர்கள். அதற்காக ஒரு லட்சம் ரூபாய் குறைத்துக் கொள்ளுங்கள். பஸ் ஒன்றுக்கு, ஆண்டு ஒன்றுக்கு லட்ச ரூபாய் நிகர லாபம் வரவேண்டும். பஸ் ஒன்றுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு 250 ரூபாய் ஈட்ட வேண்டும். நீங்கள் இந்த அளவிற்கு ஈட்டி இருக்கிறீர்களா? இல்லையென்றால் ஏன் ஈட்டவில்லை?

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி] [1986 மே 2

அடுத்து காஸ்ட் ஆப் புரடக்ஷனைப் பொறுத்தவரையில் யூனிட் புரடக்ஷன் ஒவ்வொரு கழகத்திற்கும் ஒரு மாதிரியாக இருக்கிறது. It varies from Corporation to Corporation எதற்காக மாற வேண்டும். இன்றைக்கு செய்கிற எல்லா வேலையும் கழகங்களுக்கிடையே ஒன்றாகத் தான் இருக்கிறது. அப்படியிருக்கிற போது கழகத்திற்கு கழகம் இந்த காஸ்டிலே மாறுபாடு ஏன் இருக்க வேண்டுமென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் இப்போது அவர்களுக்கு வழங்கப்படும் சம்பளம் மிகவும் குறைவு. இந்திய அரசு ஸ்டான்டிங் லேபர் கமிட்டி நிர்ணயித்த நார்ம்ஸ்படி கொடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் அப்படி கொடுக்கப்பட வில்லை. ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு ட்ரைவர் 30 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கும் போது பஞ்சாலைத் தொழிலாளி 11 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கினார். 11 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கிய பஞ்சாலைத் தொழிலாளர் இன்றைக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 1,200 ரூபாய் வாங்குகிறார். ஆனால் அன்றைக்கு 30 ரூபாய் வாங்கிய ட்ரைவர் இன்றைக்கு மாதம் 700 ரூபாய்தான் வாங்குகிறார். அந்த அளவிற்கு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஊழியர்களுக்கு சம்பளம் குறைவாக இருக்கிறது. ஊதிய ஒப்பந்தம் இப்போது முடியப் போகிறது. ஆகவே வருகிற ஒப்பந்தத்தில் இந்த நிலைமைகளை கருத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு எடுத்துக்கொண்டால் சிமெண்ட், சர்க்கரை, இன்ஜினியரிங், பஞ்சாலை இப்படி எல்லா தொழிலாளர்களுக்கும் சேர்ந்து மினிமம் வேஜஸ் 1,000 ரூபாய்க்கு மேல் கொடுக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நாம் 700 ரூபாய் தான் தருகிறோம். ஆகவே 700 ரூபாய் என்றிருப்பதை உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக பஞ்சப்படி — டி.ஏ. இந்தப் பஞ்சப்படியைப் பொறுத்தவரையில் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதாவது தொழிற்சங்கத்திற்கும் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டு உள்ளது. அந்த ஒப்பந்தப்படி டி.ஏ. கொடுக்க வேண்டும். அந்த ஒப்பந்தம் மிகவும் கிளியராக இருக்கிறது.

1986 மே 2] [திரு. ஆர். ரெங்கசாமி]

The agreement is clear. The agreement says that only the rate of D.A. will be revised. என்றுதான் அந்த ஒப்பந்தம் கூறுகிறது. எனவே மத்திய அரசினுடைய டி.ஏ. கமிட்டிப்படி அந்த டி.ஏ. வில் உள்ள ஏற்றத்தாழ்வை சரி செய்ய வேண்டும். அதற்குப் பதிலாக புள்ளியை மாற்றி உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். எனவே அந்த ஒப்பந்தப்படி 437 புள்ளிக்கு மேலே ஒவ்வொரு புள்ளிக்கும் நீங்கள் 1.65 கொடுக்க வேண்டும். அதைக் கொடுக்காதது தவறு. இதை நான் ஏற்கனவே சுட்டிக்காட்டி இருக்கிறேன். எனவே அந்த ஒப்பந்தத்தை அமுல்படுத்த வேண்டும், அதை மதிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ள பிரியப்படுகிறேன்.

அதுபோக, பேட்டா பிரச்சனை இன்றைக்கு மிக முக்கியமான பிரச்சனையாக இருந்து வருகிறது. இந்த பேட்டாவைப் பொறுத்தவரையில் 1947 ஆம் ஆண்டிலே, வெங்கட்டராமய்யாவின் Court of enquiry என்ற ஒரு கமிட்டி ஏற்படுத்தினார்கள். அவர்கள் , சொல்லியிருக்கிறார்கள். பேட்டா என்பது to defray the expenses of the workers incurred outside home என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த சிபாரிசுப்படி. அன்றைக்கே ஒரு நாள் ஒன்றுக்கு இரண்டு ரூபாய் பேட்டா சிபாரிசு செய்தார்கள். அன்றைக்கே, 1947-லே, இன்றைக்கு நாம் 1986-லே உட்கார்ந்து கொண்டு இருக்கிறோம். விலைவாசிப் புள்ளி 1947 ஆம் ஆண்டு அடிப்படையில் எடுத்துக் கொண்டால் இன்று 700 புள்ளி வந்து விட்டது. எனவே அதை அடிப்படையாகக் கொண்டால் கூட 14 ரூபாய் பேட்டா தர வேண்டும். நாம் தருவது பேட்டாவே கிடையாது. இன்சென்டிவ் என்ற முறையிலே வசூலுக்கு நாம் அதை லிங்க் பண்ணி பணம் கொடுக்கிறோம். எனவே இதை மாற்றி அரசாங்கமானது பிக்ஸ்ட் பேட்டா என்ற முறையிலே 10 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். 10 ரூபாய்க்கு மேலே வசூலை லிங்க் பண்ணி இன்சென்டிவ் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதுபோக Supervisory staff, Technical staff- களுடைய குறைகள் எல்லாம் ஏராளமாக இருந்து வருகின்றன. அதையும் கவனிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி] [1986 மே 2

மேற்கொண்டு அரசானது 10 ஆண்டுகளுக்கு மேல் சர்வீஸ் இருந்தால், வாட்ச் கொடுப்பதாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். இப்படி வாட்ச் கொடுப்பது என்பது கிடையாது. ஏதோ ஒருசில இடங்களில் இந்த வேலைக்காரர்களுக்காக வேண்டி வாட்ச் கொடுத்தார்கள். எனவே 10 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக சர்வீஸ் போட்ட எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் வாட்ச் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக கண்ணாடிகள் தருவதாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் கண்ணாடியே தருவது கிடையாது. எனவே அதையும் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மொத்தமாக இன்றைக்கு தொழிலாளர்கள் விரும்புவது பென்சன் திட்டம். அதை அரசாங்கம் கொண்டு வரவேண்டும் என்று நான் பிரியப்படுகிறேன்.

இதுபோக, இன்றைக்கு மருத்துவ வசதிக்காக கோவை, மதுரை, சென்னை போன்ற இடங்களில் ஆஸ்பத்திரிகள் கட்ட வேண்டும். அப்போதுதான் மருத்துவ வசதி செய்து தர முடியும்.

அடுத்தபடியாக ஓ.டி. இந்த ஓ.டி.-யைப் பொறுத்தவரையிலும் நான் சொல்ல விரும்புவது என்னவென்றால், இன்றைக்கு ஓ.டி. என்ற பெயராலே ஆயிரக்கணக்கான அண்ணா தி.மு.க. தோழர்கள் வேலை செய்யாமல் இருக்கிறார்கள். ஆயிரம் பேர்கள் வேலை செய்யவில்லை என்றால், மாதம் ஒன்றுக்கு ஒருவருக்கு ஆயிரம் ரூபாய் சம்பளம் என்றால், மாதத்திற்கு என்ன ஆச்சு, வருடத்திற்கு என்ன ஆச்சு என்று கணக்குப் போட்டுப் பாருங்கள், லட்சக்கணக்கிலே வரும். எனவே இந்தமாதிரி கணக்கு வழக்கு இல்லாமல் இருக்கிறது. இது யாருக்கும் தெரியாது. மந்திரிக்கும் தெரியாது. எம்.டி.க்கும் தெரியாது. அங்கே உள்ள யாருக்கும் தெரியாது. எனவே அந்த முறையிலே ஓ.டி. என்ற பெயராலே, இன்றைக்கு அண்ணா தி.மு.க. தோழர்கள் வேலை செய்யாமல் இருந்து கொண்டு இருக்கிறார்கள். சொல்லப் போனால் Thev should be loyal and model workers. வேலை செய்வதை விட்டு விட்டு, சுத்துவது நல்லதல்ல என்பதை நான் சொல்லிக் கொள்ள பிரியப்படுகிறேன். எனவே இந்த ஓ. டி. கொடுப்

1986 மே 2] [திரு. ஆர். ரெங்கசாமி]

பதானது தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே பெரிய கொந்தளிப்பை ஏற்படுத்தி உள்ளது. இது என்ன ஆகும் என்று சொல்ல முடியாது. இதைப்பற்றி நான் கடந்த வருடம் கூட சொல்லியிருக்கிறேன். எனவே மந்திரி அவர்கள் இது விஷயமாக ஒரு ஒழுங்கைக் கொண்டு வரவேண்டும். ஏதோ சங்கத்தினுடைய தலைவர்கள் என்று சொன்னால், அவர்களுக்குத் தரலாம், அதை விட்டுவிட்டு, அவர்கள் எல்லோருக்குமே, சங்கத்தில் உள்ள அத்தனை பேர்களுக்கும் தருவது முறையாகாது. தற்போது ஏ.டி.எம். லெவலிலே 3 குரூப் இருக்கிறது. இந்த மூன்று குரூப்புகளுக்கும் தருகிறார்கள். இது நியாயமா? எம்.டி.யைக் கேட்டால் எனக்குத் தெரியாது என்று சொல்கிறார். ஆகவே இந்த விஷயத்திலே அரசாங்கமானது ஒரு முடிவு எடுக்க வேண்டும். தொழிற்சங்கத் தலைவர்களுக்கு கொடுங்கள். அதை வேண்டாம் என்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் கண்டவர்கள் எல்லாம் வாங்கிக் கொண்டு போகிறார்கள். எனவே அது தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே பெரிய கொந்தளிப்பை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது என்பதை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக போஸ்டிங்ஸ். ரூட் போஸ்ட்டிங்கிலே பெரிய ஊழல் நடக்கிறது. சில ரூட்டுகளில் நிறைய லாபம் வரும், இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. சில பிரான்ச் மேனேஜர்கள் சொல்கிறார்கள், 10 சதவிகிதம் எனக்குக் கொடுத்து விடுங்கள் என்று. போஸ்ட்டிங் போட்டால், 10 பர்சென்ட் கொடுத்துவிட வேண்டுமாம், கோட்டா கொடுத்துவிட வேண்டுமாம். இது என்ன நியாயம் என்று தெரியவில்லை. எனவே போஸ்டிங்கைப் பொறுத்வரையிலும் ஒன்று on the basis of seniority அல்லது ரொட்டேசனில் போட்டு விடுங்கள். அப்போதுதான் சரியாக வரும்.

(இரவு 8-00)

அடுத்தபடியாக, பொதுவாக நான் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புவது எல்லாம், எல்லாக் கழகங்களிலும் ஊழல் இருப்பதாக ரிப்போர்ட் பண்ணுகிறார்கள். எனவே மந்திரி அவர்களும் இந்த அரசும் இந்த விஷயத்தில் மெத்தனமாக இல்லாமல் கவனமாக இருந்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சோழன் போக்குவரத்து பற்றியும் சொன்னார்கள். அதை நான் சொல்ல விரும்பவில்லை.

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி] [1986 மே 2

அவர்களெல்லாம் எனக்கு வேண்டியவர்கள். அந்த முறையிலே புகார்கள் வந்திருந்தால் அரசாங்கம் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளப் பிரியப்படுகிறேன்.

கோயில்பட்டியைப் பொறுத்தமட்டில் அங்கே தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலைகள் ஜாஸ்தி இருக்கின்றன. கிராமங்களிலிருந்து ஜனங்கள் நிறைய வரவேண்டி இருக்கிறது. ஆகவே கிராமங்களுக்கு பஸ்களை அதிகம் விடவேண்டுமென்று கேட்க பிரியப்படுகிறேன். கோயில்பட்டி டௌனைப் பொறுத்தமட்டிலும் சிட்டி பஸ்களை விடவில்லை. சிட்டி பஸ்களை விடும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ் போக்குவரத்து எங்கெல்லாம் இருக்கிறதோ அங்கெல்லாம் தார்ரோடு போடும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருவேங்கடத்திற்கும் ஆவுடையாபுரத்திற்கும் மத்தியில் ஒரு பெரிய ஆறு ஓடுகின்றது. அந்த ஆற்றிலே ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள பிரிப்படுகிறேன்.

பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷனைப் பொறுத்தமட்டில் நான் ஒன்றைக் கூற விரும்புகிறேன். இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கியிருக்கிறார்கள். இரண்டு கப்பல்களும் லாஸிலே (loss) ஓர்க் பண்ணுகிறது. ஏன் லாஸிலே ஓர்க் பண்ணுகிறது என்று நீங்கள் ஆராய்ச்சி பண்ணவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ரெக்ரூட்மென்ட் பண்ணுவதிலே நிறைய ஊழல்கள் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அங்கே ஐ.என்.டி.யூ.சி. என்ற அங்கீகாரம் பெற்ற யூனியன் இருக்கிறது. அதை மாற்றி இன்றைக்கு புதிய சங்கத்தை அங்கீகரித்திருக்கிறார்கள். ஐ.என்.டி.யூ.சியினர் பெருவாரியாக உள்ளனர் என்பதை நிரூபிக்க நாங்கள் காத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ரகசிய ஓட்டு அல்லது ஆட்களைக் கொண்டு வரவேண்டுமா, அல்லது ஸ்டிரைக் பண்ணி காண்பிக்க வேண்டுமா. நாங்கள் ரெடியாக காத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். எனவே இந்த 1 மாதத்திற்குள்ளாக நீங்கள் இதில் ஒரு முடிவு செய்யாவிட்டால் அந்த 2 கப்பல்களும் ஓடாது. அந்தமாதிரியான நிலைமைதான் ஏற்படும் என்று நான் சொல்ல பிரியப்படுகிறேன்.

1986 மே 2] [திரு. ஆர். ரெங்கசாமி]

மேலும் அங்கேயுள்ள National Union of Sea Farears of India என்ற ஐ.என்.டி.யூ.சி. சங்கத்தை அங்கீகாரம் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேற்கொண்டு, சிங்கப்பூர், கொழும்பு, பம்பாய், கொச்சின் போன்ற இடங்களுக்கு நம்முடைய தமிழ்நாடு அரசே ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் மூலமாக பாஸஞ்சர் ஷிப்புகள் விடலாம்.

ஆட்டோரிக்ஷாக்களை வழங்குவதில், டிசம்பர் மாத கோட்டாவே இன்னும் கொடுக்கப்படவில்லை. அதை உடனே கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆத்தூரில் ஒரு வாகன வட்டார அலுவலகம் வேண்டுமென்று சென்ற வருடமே நான் சொல்லியிருந்தேன். அதையும் அமைத்துத்தருமாறு கேட்டுக்கொள்ள பிரியப்படுகிறேன்.

கோயம்புத்தூர்-டு-எராவாடிக்கு ஒரு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பஸ்ஸை விடும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல கட்டபொம்மன் தூக்கிலிடப்பட்ட கயத்தாறு என்ற ஊருக்கு ஒரு டெப்போ கேட்டிருக்கிறார்கள். அந்த ஊர் திருநெல்வேலிக்கும் கோயில்பட்டிக்கும் ஒரு சென்ட்டரான ஊர். அந்த ஊரில் டெப்போ வைக்கும்படி நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் லாபம் குறைவாக இருப்பதால், அதற்கான காரணங்களை ஆராய ஒரு கமிட்டியை அரசு அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே 16 உறுப்பினர்கள் இந்த மானியக் கோரிக்கைகள்மீது தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை இங்கே சொல்லி இருக்கிறார்கள். எல்லோருமே ஏறத்தாழ பாராட்டுதலை தெரிவித்துவிட்ட காரணத்தாலே, ஆங்காங்கே சில ஆலோசனைகளையும் சொல்லியிருக்கின்ற காரணத்தால் அதிக நேரம் பேசி உங்களை சோதிக்க வேண்டாமென்று நான் கருதுகிறேன். பேச ஆரம்பிப்பதற்கு முன்பே எவ்வளவு நேரத்திலே முடிப்பீர்கள் என்று என்னிடத்தில் கேட்டிருக்கிறார்கள். எனவே எவ்வளவு விரைவாக முடிக்க முடியுமோ அவ்வளவு விரைவாக நான் முடித்துவிடுகிறேன்.

179 வெட்டுத் தீர்மானங்களை இதிலே கொடுத்திருக்கிறார்கள் இதிலே ஒவ்வொன்றையும் தெளிவாகச் சொல்லமுடியாது என்றாலும் ஒட்டுமொத்தமாக நகரப் பேருந்து விடவேண்டு மென்றும், சாலைகள் நன்றாகப் பராமரிக்கப்பட வேண்டு மென்றும், இப்படி பல்வேறு முன்னேற்றத் திட்டங்களுக்காக இந்தத் தீர்மானத்தை உறுப்பினர்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நிச்சயமாக அவைகள்மீது சரியான, தேவையான நடவடிக் கைகள் அவ்வப்போது எடுக்கப்படும் என்பதையும் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, பேசியவர்களைப் பொறுத்தவரை, இங்கே குறைபாடுகளை அதிகமாகச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு இல்லை என்று கருதுகிறேன். ஆனால் எதிர்காலத்திலே நாம் செய்ய வேண்டிய சில ஆலோசனைகளை இங்கே அவர்கள் வைத்திருக் கிறார்கள். குறிப்பாக திராவிட முன்னேற்றக் கழக சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருக்கின்ற சோ. மா. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசுகிறபோதுகூட, 1983 ஆம் ஆண்டு சோழன் போக்குவரத்து கழகத்திலே ஒரு குறைபாடு ஏற்பட்டு அது இந்தத் துறையால் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பதை அன்றைக்கே இதே மாமன்றத்திலே நான் அறிவித்திருக்கிறேன். அதைத்தான் இன்றைக்குத் திருப்பி சொன்னார்களேயொழிய அதற்குப் பின்னாலே எந்த குறைபாட்டையும், இப்போது சொல்கிற அளவுக்கு எந்தவொரு பெரிய குறைபாட்டையும் சொல்ல முடியவில்லை.

எனவே அந்த வகையில் பார்க்கிறபோது மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இளங்கோவன் அவர்கள் தங்களுடைய தொகுதியைப் பற்றியும் பல்வேறு பிரச்சினைகளைப் பற்றியும் இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லுகிறபோது சிலவிடங்களிலிருந்து பேருந்துகள் சென்னைக்கு வரவேண்டும், அதிகமாக விட வேண்டும் என்று ஒரு கோரிக்கையை அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லுகிறபோது இன்னும் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். மத்திய அரசு விட்டு இருக்கின்ற ரயில்கள் மூலமாக இப்போது வந்து கொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். மத்திய அரசு விட்டு இருக்கின்ற ரயிலில் எல்லோரும் வந்து கொண்டுதான் இருக்கிறார்கள்.

அதற்கு உதவி செய்கின்ற வகையில் இன்றைக்கு போக்குவரத்து கழகங்கள் மூலமாக அதிகமான பேருந்துகளை விட்டுக்கொண்டு இருக்கிறோம் என்பதையும் நான் இந்தநேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஆட்டோ, டாக்சி பற்றி அவர்கள் கருத்தைச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். பெரும்பாலான உறுப்பினர்கள் அந்த கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். சமீபத்தில் நடந்த இந்த விபத்துக்களைத் தடுக்கவேண்டும் என்பதற்காக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் தலைமையில் நடந்த கூட்டத்தில் கூட இதைப்பற்றி அதிகமாக விவாதித்து இருக்கிறோம். ஒவ்வொரு முறையும் சட்டமன்றத்தில் பேசுகிறபோது கூட நான் எனது கருத்தாக சொல்லுகிறபோது, இங்கே எல்லா தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் எல்லா அரசியல் கட்சியைச் சேர்ந்த வர்களும் இருக்கிற காரணத்தால், அதற்கு முழுமையாக ஒத்துழைப்பு அரசுக்கு தரவேண்டும் என்று கூட நான் பல நேரத்தில் கேட்டு இருக்கிறேன். எனவே அந்த வகையில் இந்த நேரத்திலும் அந்த கோரிக்கையை உங்கள் முன்னால் வைக்க விரும்புகிறேன். இந்த சாலை விதிகளை முறையாக கடைப் பிடிப்பதற்கும் அரசாங்கம் இந்த ஆட்டோ, டாக்சியை பொறுத்த வரையில் என்ன கட்டணம் நிர்ணயித்து இருக்கிறோமோ, அல்லது மற்ற வழிவகைகளை வைத்து இருக்கிறோமோ அதன்படி அவர்கள் ஒழுங்காக செயல்பட வேண்டும் என்பதை அமல் ஆக்குவதற்காக கடுமையான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு திட்ட வட்டமான ஒரு முடிவு எடுத்து ஆகிவிட்டது. எனவே அதற்கு உங்களைப் போன்றவர்கள் அதிகமாக ஒத்துழைப்புத் தர வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த தேசியமய கொள்கையைப் பற்றி சொல்லி யிருக்கிறார்கள். அதை கடைசியாக நான் சொல்லுகிறேன்.

இங்கே தனியார் பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் சிறப்பாக இருக்கிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சோ. மா. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் அதிகமாக சென்னையில் இருக்கின்ற காரணத்தால் நம்முடைய பேருந்துகளில் வெளியில் பயணம் செய்கிற வாய்ப்பு

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1986 மே 2

அதிகமாக இருந்து இருக்காது. எனவே அவர்கள் ஒரு முறை ஏதாவது வெளி ஊருக்கு நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக இயங்கிற பேருந்துகளில் சென்று பார்த்தால்தான் அவர்கள் முழுமையாக இதைப்பற்றி தெரிந்து கொள்ளமுடியும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வி. பி. சித்தன் அவர்கள் கட்டணத்தைப் பற்றி சொன்னார்கள். ஒரு சில மாநிலங்களில் நம்மை விட குறைவாக இருக்கலாம். ஆனால் பெரும்பாலான மாநிலங்களில் குறிப்பாக கேரளாவில் ஒன்றும் நம்மை விட குறைவாக இல்லை. எனவே அந்த அளவுக்கு நாம் குறைந்த கட்டணத்தில்தான் இயக்கிக் கொண்டு இருக்கிறோம். சில மாநிலங்களில் மட்டும் நம்மை விட கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது. ஆனால் ஒன்றை நீங்கள் யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் எவ்வளவு வசதியோடு, எவ்வளவு சிறப்பாக இருக்கிறது, நிச்சயமாக இந்த வண்டி அடுத்த இடத்திற்கு போய் சேரும் என்ற நம்பிக்கையோடு பயணம் செய்யும் வாய்ப்பை இதிலே நாம் ஏற்படுத்திக் கொடுத்து இருக்கிறோம். சாதாரணமாக சாப்பிடுவதற்கு ஓட்டலுக்குப் போனால் கூட விலை குறைவாக இருக்கிற காரணத்தால் எல்லா ஓட்டல்களுக்கும் நாம் போய் விடுவது இல்லை. சற்று விலை அதிகமாக இருந்தால் கூட நல்ல ஓட்டலைப் பார்த்துதான் போகிறோம். இப்போது பேருந்துகள் வருகிறபோது எது புது பேருந்தாக இருக்கிறதோ அதற்காக 1 ½ மணி நேரம் காத்து நின்று ஏறுவதற்குக்கூட பயணிகள் தயாராக இருக்கிறார்கள். எனவே இந்த நிலையில் நாம் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் 3 ஆண்டுகளுக்கு மேல் அந்த பேருந்துகள் இயக்கப்படக் கூடாது என்பதை திட்டவட்டமாக வைத்து அதை நடைமுறையில் வைத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். மற்ற போக்குவரத்து கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் முடிந்த வரை 6 ஆண்டுகளுக்கு மேல் இயக்கக் கூடாது என்ற நிலையை நாம் வைத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம், இருந்தாலும் சிலயிடங்களில் அடிச்சட்டம் கிடைக்காத காரணத்தால் சென்னையைத் தவிர மற்ற இடங்களிலே பெரும்பாலும் அது கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது.

1986 மே 2] [திரு. சு. முத்துசாமி]

சென்னையில் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்ற காரணத்தால் கொஞ்சம் அதைவிட அதிகமான நாட்களுக்கு அந்தப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டிய நிர்பந்தம் நமக்கு இருக்கிறது. எனவே பெரும்பாலும் புதிய பேருந்துகளை, நல்ல முறையில் பராமரிக்கக் கூடிய பேருந்துகளை இன்றைக்கு இயக்கிக் கொண்டு இருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 8-10)

சம்பளத்தைப் பற்றி சொன்னார்கள். சம்பளத்தைப் பொறுத்தவரையில் அடிப்படைச் சம்பளம் என்று பார்க்கிற போது ஏதோ குறைவாக அந்த தொழிலாளர்களுக்கு இருப்பது போல் தோன்றலாம். ஆனால் அந்த தொழிலாளர்கள் மொத்தமாக ஒரு மாதத்திலே இன்சென்டிவ் என்று சொல்லுகிறார்களே அதையும் சேர்த்து வாங்குவதை நாம் ஒட்டுமொத்தமாகப் பார்க்கிறபோது மற்ற மாநிலத்தைவிட நிச்சயமாக இது அதிகமாக இருக்கும் என்பதை நான் இங்கே தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். குறிப்பாக சொல்ல வேண்டும் என்றால் இன்றைக்கு அதற்கான புள்ளிவிவரத்தை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த அரசு 1977-ல் பொறுப்பு ஏற்றுக் கொண்டது. அன்றைக்கு 453 ரூபாய் ஒரு ஓட்டுநருக்கு சம்பளமாக இருந்தது. இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 1,670 ரூபாய் கிடைக்கிறது. இன்றைய தேதியில்—நீங்கள் சொல்லுவது கொஞ்சம் பழைய கணக்கு—நான் எடுத்துச் சொல்லுகிறேன். நடத்துனருக்கு 447 என்பது இன்றைக்கு 1,260 ரூபாய் ஆகவும் தொழில் நுட்பப் பணியாளருக்கு 437 ரூபாய் என்பது, 1,260 ரூபாயாகவும், இளநிலை உதவியாளருக்கு 473 ரூபாய் என்பது 1,300 ரூபாயாகவும் இன்றைக்கு உயர்ந்து இருக்கிறது. எனவே எந்த எந்த வகையில் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்ய முடியுமோ அந்த அளவுக்கு இந்த அரசு நன்மை செய்து கொடுத்து இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு நான் ஏற்கனவே ஒருமுறை சொல்லியதைப் போல, வாரிசுக்கு வேலை வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். ஆனால் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் திட்டவட்டமாக வாரிசு வேலை என்பது கூடாது. காரணம் ஒரு தொழிலாளி வேலை கிடைக்கிறது

என்பதற்காக, தான் ஓய்வு பெற்றவுடனேயே நன்றாகப் படிக்கக் கூடிய குழந்தையாக இருந்தாலும்கூட, 8, 9-வது வகுப்போடு நிறுத்திவிட்டு, அவனை ஒரு கிளீனராகவோ, அல்லது சாதாரண வேலைக்கோ அனுப்பி வைத்து விடுகிறார்கள். அது அந்தக் குடும்பத்தினுடைய எதிர்காலத்தையே பாதித்து விடுகிறது. எனவே அந்தத் தொழிலாளிக்குத் தேவையான வாய்ப்புகளை எதிர்காலத்திலே உருவாக்குகின்ற வகையில், அந்தக் குழந்தைகளுக்குத் தேவையான பயிற்சியினை நாம் கொடுக்க வேண்டுமென்று, அவர்களுக்குத் தகுதியை ஏற்படுத்தி, அந்த வேலைவாய்ப்பைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று எங்களுக்கு ஆலோசனை சொன்னார்கள். அந்த அடிப்படையிலே தான் இன்றைக்கு 11 இடங்களிலே ஐ.டீ.ஐ ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. முழுக்க முழுக்க தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு அங்கே வாய்ப்பு கொடுக்கப்படுகிறது. அதற்கு மேலே இருக்கின்ற இடங்களுக்குத் தான் மற்றவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது.

அதேபோன்று ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகள் 11 இடங்களில் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு முறையான பயிற்சி கொடுத்து, அதன் மூலம் வேலை வாய்ப்பை அவர்களுக்கு ஏற்படுத்துகின்ற நிலையை நாம் உருவாக்கியிருக்கிறோம். இன்றைக்கு இன்சினீயரிங் கல்லூரி ஆரம்பிக்கப்பட்டு, ஏறத்தாழ 40 சதவீதம் அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே அந்தக் குழந்தைகள் ஏறத்தாழ 80 பேருக்கு மேலே படித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் இரண்டு ஆண்டுகளில் இன்சினியர்களாக ஒரு செட், 38 பேர் படித்து முடித்து வெளியிலே வரவிருக்கிறார்கள். அந்தக் குழந்தையினுடைய தந்தை எங்கே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறாரோ, அங்கேயே டெப்போ மேனேஜராகப் போகிற வாய்ப்பைக்கூட அவர்கள் பெற்றிருக்கிறார்கள். அந்தக் கல்லூரி வரவில்லை என்றால், அந்தத் தொழிலாளியினுடைய குழந்தைக்கு நிச்சயமாக அந்த வாய்ப்பு கிடைத்திருக்க முடியாது, இருந்திருக்க முடியாது என்பது உங்களுக்குத் தெரியும் என்று கருதுகிறேன். அந்த நிலையில் இன்றைக்கு பல கோடி ரூபாய்களை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்றுக் கொண்டு, இந்த அரசு தொழிலாளிக்கு செய்து கொடுக்கிறது என்பதை உங்களுக்கு

தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஒவ்வொரு மூன்று மாதமும், சில நேரங்களில் தள்ளிப் போனாலும் கூட, முடிந்த வரை, தொழிலாளர் தலைவர்களைச் சந்தித்து, அவர்களுக்கு இருக்கிற அன்றாடப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கான வழிவகைகளை நாங்கள் ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை, இந்த மாமன்றத்தில் இருக்கின்ற தொழிற் சங்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள், இதிலே கலந்து கொண்ட உறுப்பினர்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று கருதுகிறேன். அதன் காரணமாக கடந்த 6 ஆண்டுக் காலமாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் எந்தவித போராட்டமும் இல்லாமல், இந்தத் துறை இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்வீர்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். இதையெல்லாம் நான் சொல்வதற்குக் காரணம், தொழிலாளர்களுடைய எந்தப் பிரச்சினையாக இருந்தாலும், அரசாங்கம் செய்யும் என்ற நம்பிக்கையோடு பணியாற்றிக் கொண்டிருப்பதன் காரணமாகத் தான், இந்தத் துறையில் முன்னேற்றங்களை நாங்கள் அவர்களுக்குச் செய்ய முடிகிறது. அந்த முறையே இல்லாமல் இருந்திருக்குமானால், நிச்சயமாக இவ்வளவு பெரிய முன்னேற்றத்தை நாம் எதிர்பார்த்திருக்க முடியாது.

இங்கே இன்னொரு கருத்தைக் கூட எல்லோரும் சுட்டிக் காட்டினார்கள். நீங்கள் பொங்கல் நேரத்தில் ஒரு தொகையை கொடுக்கிறீர்கள். அதை என்ன பெயரால் கொடுத்தாலும், அதற்குக் கட்டுப்பாடு இருக்கக் கூடாது என்ற நிலையைச் சொன்னார்கள். எனவே நாங்கள் ஆலோசித்தது, தீபாவளி நேரத்தில் அவர்களுக்கு போனஸ் கிடைக்கிறது. பொங்கலைக் கொண்டாட வேண்டுமென்ற ஆசையும் அவர்களுக்கு இருக்கிறது. நாமும் அதைத் தான் அதிகமாகக் கொண்டாடுகிறோம் அப்படிப் பட்ட நேரத்திலே அவர்களுக்கு ஒரு தொகையைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று அக்கறை இருக்கின்ற காரணத்தால், ஏதோ ஒரு பெயரால் அந்தத் தொழிலாளிக்கு அந்தப் பணத்தைத் தர வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டதே தவிர, அதைக் கட்டுப்படுத்தி, குறுகிய வட்டத்திற்குள்ளே கொண்டுவர வேண்டுமென்பதற்காக அதைச் செய்யவில்லை என்பதை யதார்த்தமாகத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஆனால்

எதைக் கொடுத்தாலும் அதற்கு ஒரு கட்டுப்பாடு அல்லது எப்படி எப்படி கொடுக்க வேண்டுமென்ற வரையறை வேண்டுமென்பதை நிச்சயமாக நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்வீர்கள். எனவே எப்படியாவது அவர்களுக்கு இந்தத் தொகையைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற ஒரு வரையறையை வைத்து, அதனுடைய நிலைமையிலே கொடுக்கப்படுகிறதே தவிர, வேறு ஒன்றுமில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். எனவே இப்படி நீங்கள் சொல்லியிருக்கிற ஆலோசனைகள் நிச்சயமாக பரிசீலிக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சில குறைபாடுகள் ஆங்காங்கே நடப்பதைப் பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். நிச்சயமாக அவைகளைக் கட்டுப்படுத்துவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள், செம்மையாக, விரைவாக எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று சிவராஜ் அவர்கள் பேசும்போது ஐ.ஏ.எஸ் அதிகாரிகளை இதிலே நிர்வாக இயக்குநர்களாகப் போட வேண்டுமென்ற ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே அவர்கள் இங்கே பணியாற்றியவர்கள். தொழில் நுட்பத்தைப் படித்தவர்கள் இதிலே இருந்தால் கொஞ்சம் சிறப்பாக இருக்கும் என்ற நிலைமையிலே தான் இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே சேர்மனாக இருக்கக் கூடியவர்கள் செக்ரடரியாகவும் இங்கே இருக்கிறார்கள். அவர் ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரி தான். எனவே அந்த நடைமுறையிலே இருந்தால், அதற்குரியவர், அந்தத் துறையிலே பயிற்சி பெற்று, அதிலே தேர்ச்சி பெற்று, ஒரு தொழில் நுட்பப் படிப்பாளராக இருந்தால், அது சிறப்பாக இருக்கும் என்ற நிலைமையின் அடிப்படையிலே தான் இது செய்யப்படுகிறது. இது வெற்றிகரமாக இருக்கிறது என்பதன் காரணமாக, இதிலே மாற்றம் தேவையில்லை என்று நான் கருதுகிறேன்.

அதேபோன்று, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எங்களிடத்திலே, 1977-லே ஒப்படைக்கப்பட்டபோது 7 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இருந்தன. இன்றைக்கு 14 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கின்றன. இதிலே எங்களுக்கு இருக்கிற எண்ணம் பிரித்தாள

வேண்டுமென்ற நோக்கம் அல்ல. இப்படிச் செய்கிற காரணத்தினாலே நீங்கள் வைக்கிற கோரிக்கைகளை ஆங்காங்கே உள்ள நிர்வாக இயக்குநர்கள் விரைவாகச் செய்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. இங்கே கூட அதன் காரணத்தினால் தான் ஏ.டி.சி.யை இரண்டாகப் பிரிக்க வேண்டுமென்றும் தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு ஒன்று தனியாக வேண்டுமென்றும் கேட்டார்கள். எனவே அந்த உணர்வின் அடிப்படையில் பார்க்கிறபோது அது வெற்றிகரமாக சிறப்பாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

எங்களிடத்திலே ஒப்படைக்கப்பட்டபோது 106 டெப்போக்கள் இருந்தன. இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 187 டெப்போக்கள் இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன. அதேபோன்று தொழிலாளர்கள் 41 ஆயிரம் பேர்கள் இருந்த இடத்திலே இன்றைக்கு 75,200 பேர்கள் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த அளவுக்குப் பெரிய வளர்ச்சியை இந்தத் துறையிலே நாங்கள் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். 12 லட்சம் கிலோ மீட்டர் இயங்கிக் கொண்டிருந்த பேருந்துகள் 32 லட்சம் கிலோ மீட்டர் இயங்குகிற நிலையில் 37 லட்சம் பயணிகள் ஏறிச் சென்ற நிலையில் இன்றைக்கு 97 லட்சம் பயணிகள் ஏறிச் செல்கின்ற நிலையினை நாங்கள் உருவாக்கியிருக்கிறோம் என்றால் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறிது சிறிதாக பிரித்து ஏற்படுத்திய காரணத்தினால்தான் பொது மக்களுடைய பிரச்சினையும் தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினையையும் ஆங்காங்கே விரைவாகத் தீர்த்து வைப்பதற்கான வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது.

பெருந்தலைவர் காமராஜர் பெயரை வைக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை இங்கே வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எல்லாத் தலைவர்களுடைய பெயர்களையும் வைக்க வேண்டுமென்ற ஆசை எங்களுக்கு இருந்தாலும் சில சூழ்நிலைகளில் அவர்களுடைய கோரிக்கையை உடனடியாக நிறைவேற்ற முடியாத நிலை ஏற்பட்டு விடுகிறது. இங்கே கூட இந்திரா காந்தி அவர்களுடைய பெயரை வைக்க வேண்டுமென்று சொன்னீர்களே, என்ன ஆயிற்று என்று கேட்டார்கள். அதை வைப்பதற்கு நாங்கள் அறிவித்தும் கூட மத்திய அரசுக்கு எழுதியபோது ஒரு துறையிலிருந்து வேண்டாம் என்றும், இன்னொரு துறையிலிருந்து நீங்கள் வைத்துக் கொள்வதிலே எங்களுக்கு

ஆட்சேபணையில்லை என்றும் வந்தது. எனவே அதன் காரணத்தினால் அந்தப் பெயரை வைக்காமல் வேறு பெயரை வைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எங்களுக்கு எந்தக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர் என்ற எண்ணம் இல்லாமல் ஜீவா பெயரை வைத்திருக்கிறோம். எந்தக் கட்சியைச் சேர்ந்தவராக இருந்தாலும் இந்த நாட்டுக்கு உழைத்தவர் என்ற உணர்வின் அடிப்படையில் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுத்து பாரபட்சம் இல்லாமல் இந்தக் காரியத்தைச் செய்திருக்கிறார்கள். இந்தத் துறையில் மட்டுமல்ல, எல்லாத் துறைகளிலும் அப்படித் தான் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

விடியோக்கள் பற்றி இங்கே திரு. சுப்பராயன் அவர்கள் சொன்னார்கள். திரு. ரெங்கசாமி அவர்களும் அதைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள். ஏற்கனவே ஒப்பந்தம் போடுகிற போது கடந்த முறை பேச்சுவார்த்தையின்போது சம்பள ஒப்பந்தம் போடுகிறபோது அதைப் பற்றிய ஷரத்து இருக்கிறது. மத்திய அரசாங்கத்தின் குழு என்ன பரிந்துரை செய்கிறதோ அந்தப் பரிந்துரையின் அடிப்படையில் மாற்றிக் கொடுக்கப்படும் என்று ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டது. அந்தப் பரிந்துரை வந்ததற்குப் பிறகு அதைப் பற்றி ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டது. எந்தத் தேதி என்று அவர்கள் சொல்லி கட் ஆப் பாயின்ட் என்று சொல்வார்களோ, அந்த பாயின்ட் மற்றபடி எவ்வளவு அந்த பாயின்ட் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்கிறார்களோ அதையும் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம். அந்தத் தேதிக்கு முன்னாலேயே தேதியை நிர்ணயித்து விட்டார்கள் என்றாலும் அந்தத் தேதியை நாங்கள் ஏற்றுக் கொண்டு ஒப்பந்தத்திற்குப் பின்னாலே அமலாக்குவோம் என்று சொல்லாமல் அதற்கு முந்தைய தேதியிலிருந்தே அதை அமலாக்குகிற ஏற்பாட்டை செய்திருக்கிறோம். அதேபோல் 436 புள்ளி என்று இங்கே ஆரம்பித்திருந்தாலும் 492 புள்ளி என்று மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய அந்தக் குழு பரிந்துரைத்ததைச் செய்திருக்கிறோம். அதை நாம் ஏற்றுக் கொண்டு இருக்கிறோம். எனவே தனியாக அது பேசப்பட இருக்கிறது. நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றதாக ஒரு கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது என்ன நிலையில் இருக்கிறது என்று எனக்குத் தெரியாது. அதைப் பற்றித் தனியாகப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது.

மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைத் திட்டம் என்ன ஆயிற்று என்று கேட்டார்கள். 7-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே 337 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டு நடப்பு வேலைகளுக்காக 167 லட்சம் ரூபாயும் புதிய வேலைகளுக்கு 170 லட்சம் ரூபாயும் ஆக மொத்தம் 337 லட்சம் ஒதுக்கப்பட்டது. புதிய வேலைகளுக்காக 1986-87-ஆம் ஆண்டிலே 117 லட்சம் ரூபாய்க்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 30 லட்சம் உடனே அளிக்கப்பட்டு அந்த வேலைகள் தொடங்குவதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. மதுரை, காமராஜர் மாவட்டங்களிலே 2 வேலைகள் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் அந்த வேலைகள் எடுக்கப்பட்டு தொடங்குவதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. மீதமுள்ள 53 லட்சம் ரூபாயை வைத்து புதிய திட்டம் எடுத்துக் கொள்கிறபோது கோவை மாவட்டத்திலே நிச்சயமாக வரும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதிலே ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற பணம் முழுமையாக செலவழிக்கப்படுகிறதே ஒழிய மீதி மத்திய அரசுக்கு திருப்பிச் செலுத்தப்படுகிற அல்லது செலவு செய்யாமல் விட்டுவிடுகிற நிலை இல்லை. அதேபோன்று திரு. குமரி அனந்தன் அவர்கள் ஹெல்மெட்டைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஏன் அதிகாரிகள் அணியாதவர்களைப் பார்த்துக் கூட பிடிக்கவில்லை, 2 பேர்கள் கையில் அதை எடுத்துக் கொண்டல்லவா வந்தார்கள் என்று சொன்னார்கள். வண்டிகளை நிறுத்தி அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கிறபோது சில சிக்கல்கள் வருகிறது. வாகனங்களுக்கு இடையூறு ஏற்படுகிற காரணத்தினால் அந்த நம்பரை குறித்துக் கொண்டு தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(இரவு 8-20)

நாம் நடவடிக்கை எடுக்காமல் இல்லை. ஆனால் அந்த இடத்திலேயே நடவடிக்கை எடுப்பதால் சில நடைமுறைச் சிக்கல்கள் இருப்பதால், அந்த நம்பரைக் குறித்து வைத்துக் கொண்டு, அவர்களின் அட்ரஸ் இருப்பதால் தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1986 மே 2

விளம்பர போஸ்டர்களைப் பொறுத்தவரையில் கட்சிகளின் சார்பில் அடிக்கப்படும் போஸ்டர்கள் ஹைவேஸிலே, போர்டிலே ஒட்டப்படுகின்றன என்று கூறினார்கள். கடந்த முறையே நான் தெரிவித்திருக்கிறேன். கடிதம் கூட பல்வேறு இயக்கங்களுக்கும் எழுதுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. அதிகாரிகளுக்குக் கூட அனுப்பி உடனுக்குடன் அது பிரிக்கப்பட வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறேன். ஆனாலும் கூட ஒன்றை நான் வருத்தத்தோடு சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அரசாங்கத்திலே பணம் தேவையான அளவிற்கு இல்லை. சாலைகள் சரியாக இல்லை என்ற குற்றச்சாட்டுகளை, குறைபாடுகளைச் சொல்கிறார்கள். 'அரசாங்கத்தில் பணம் இருந்து செயல்படுத்தாமல் இருக்கிறோம்' என்பது அல்ல. தேவைகளோ அதிகம். ஆனால் அதேநேரத்திலே, இருக்கின்ற காரியங்களைச் செய்வதற்கு வருமானமோ போதவில்லை. இந்த நிலையில், பெயின்ட் அடித்து, பராமரிப்பு செய்து, சுத்தம் செய்து விட்டு வந்த பிறகு உடனே அதிலே போஸ்டர்களை ஒட்டுகிறார்கள் என்பதுதான் மிகவும் வேதனைக்குரிய விஷயமாகும். நான் எந்தக் கட்சி என்று சொல்லவில்லை. எங்கள் கட்சியை மட்டும் விட்டுவிட்டுச் சொல்கிறேன் என்பது கூட அல்ல. நாங்கள் அப்படிச் செய்யவில்லை என்று சொல்வதற்கும் தயாராக இல்லை. நான் ஒட்டுமொத்தமாகத்தான் சொல்கிறேன். எல்லோரும் சேர்ந்து கடைபிடித்தாக வேண்டிய விஷயம் இது. ரிஃப்ளெக்டர் என்று ஒரு சைன் போர்டு ஏற்பாடு செய்து சென்னையில் போட்டோம். அப்படிப் போடுகின்றபோது அதிலே போய் கட்சியினுடைய சின்னத்தைப் போட்டார்கள். நான் அந்தக் கட்சியின் பெயரைச் சொன்னாலும், இப்படிச் செய்யக் கூடாது என்று சொன்னாலும் அதற்கு அரசியல் சாயம்தான் பூசப்படும். அசிங்கமான பிரச்னைகள் எங்கள் மீது சொல்லப்படுகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டு விடும். ஆகவே, இங்கே அந்த வகையில் சொல்ல வாய்ப்பிருக்கிறது. வெளியிலே அரசு நிகழ்ச்சிகளிலோ அல்லது பொதுக் கூட்டங்களிலோ சொன்னால், அது அரசியல் ஆகிவிடுகிறது. எனவேதான் இங்கே நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இங்கேயுள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சம்பந்தப்பட்ட கட்சித் தலைவர்களுக்குச் சொல்லி அறிக்கை

1986 மே 2] [திரு. சு. முத்துசாமி]

மூலம் கொடுத்தார்களேயானால், அப்படி அறிக்கைகள் கொடுத்து இதைத் தடுத்தால் எவ்வளவோ பிரச்னைகள் மிச்சமாகும் என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஆகவே, அதற்குத் தயவுசெய்து ஒத்துழைப்பு கொடுத்து, அந்த முறையைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அப்படிச் செய்தால்தான் இப்படிப்பட்ட விளம்பர போஸ்டர்கள் ஒட்டப்படாமல் பார்த்துக் கொள்ள முடியும். மற்றவர்கள் ஒட்டுவது தவறு, அரசியல் கட்சிகள் ஒட்டுவது நியாயம் என்ற முறையில் நாம் எடுத்துக் கொள்வது நியாயமாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சந்திரசேகரன் அவர்கள் 7 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டதில் செலவு செய்யப் படாமல் இருக்கிறது என்றுகூறினார்கள். வெள்ள நிவாரணப் பணிக்காக 11 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். அதில் 7 கோடி ரூபாய் செலவு செய்யப்பட்டு, மீதம் இருப்பதைத் தொடர்ந்து செலவு செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. சலீம் அவர்கள் சிற்றுண்டிச் சாலையைப் பற்றியெல்லாம் சொன்னார்கள். நம்முடைய அரசாங்கம் 40 இடங்களில் உடனடியாக 'மோட்டல்' என்று சொல்லப்படுகின்ற சிற்றுண்டி விடுதியை நவீன வசதிகளுடன் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்ற ஏற்பாட்டைச் செய்து கொண்டிருக்கிறது. தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அவைகள் நடைமுறைப்படுத்தப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்துகளின் நீளத்தை 25 கிலோ மீட்டர் என்று இருந்ததை 30 கிலோ மீட்டராக மாற்றியிருக்கிறோம். இன்னும் மாற்ற வேண்டுமென்றால், அது நகரப்பேருந்தாகவும் இல்லாமல், தூரப் பேருந்தாகவும் இல்லாமல் எல்லாமே ஒன்றாகி விடும். எனவே, இப்படித்தான் இருக்க வேண்டுமென்ற ஒரு நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டு விடுகிறது. அதை இன்னும் அதிகப் படுத்துவதற்கான வாய்ப்பு இல்லை. நகரப் பேருந்துகளின் நீளத்தை 35 கிலோ மீட்டர் என்று ஆக்கினோம் என்றால்,

அப்பொழுதும்கூட 36-வது கிலோ மீட்டரில் உள்ளவர்கள், 37-வது கிலோ மீட்டரில் உள்ளவர்கள் கோரிக்கையை வைக்கப் போகிறார்கள். ஆகவே ஏதோ ஒரு இடத்தில் நிற்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இந்த இடத்தில் நிற்பது நல்லது என்ற கருத்தை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரெங்கசாமி அவர்கள் தேசியமயக் கொள்கையைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். இன்னும் பல பிரச்னைகளையெல்லாம் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்றாலும், நீதிமன்றத்திலே இப்பொழுது தடையில்லையே, ஏன் செய்யக் கூடாது என்று கேட்டார்கள். தேசியமயக் கொள்கையைப் பற்றி நான் மீண்டும் மீண்டும் திருப்பித் திருப்பி ஆணித்தரமாகச் சொல்கிறேன், இந்த அரசாங்கம் தேசியமயக் கொள்கையிலிருந்து எவ்வளவும் வெளியே வரத் தயாராக இல்லை. படிப்படியாக செய்யத்தான் போகிறோம். இப்பொழுதே கூட கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பு ஏற்பதற்கு முன்பு இருந்ததை விட இப்பொழுது அந்த சதவீதம் அதிகமாகத்தான் இருக்கிறது. குறிப்பாக நாங்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொள்கின்ற பொழுது இருந்த தேசியமயத்தினுடைய சதவீதம் 51.8 இப்பொழுது அது 66.6 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. எனவே, மறைமுகமாகத் தேசியமயக் கொள்கை இந்த அரசாங்கத்தில் நடை முறையில் இருந்து கொண்டு வருகிறது என்பதை நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். இது எப்படி என்பதைப் பற்றிக் கொஞ்சம் விளக்கிச் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன்.

நாம் நடைமுறையில் இவற்றைச் செய்கின்றபொழுது கண்மூடித்தனமாகச் செய்வதன் மூலம் நாட்டு மக்களுக்கு இடையூறுகள் ஏற்பட்டு விடக் கூடாது. தேசியமயக் கொள்கை என்பது வரவேற்கத் தக்க கொள்கை; நாட்டிற்கு வேண்டிய கொள்கை; நாட்டிற்குத் தேவையான கொள்கை. ஆனால் அந்தக் கொள்கையை எப்படிச் செயலாக்குவது? இதைப் பற்றி நாம் யோசிக்க வேண்டும். இன்றைக்கு உடனடியாக இந்தத் தமிழகத்திலே உள்ள 4,000 அல்லது 5,000 பஸ்களைத் தேசியமயமாக ஆக்கிவிடுவது ஒன்றும் பெரிய காரியம் அல்ல

சுமார் 1,800 முதலாளிகளை உடனடியாக அகற்றி விட்டு வேலையில்லாமல் செய்வது ஒன்றும் கடினமான காரியம் அல்ல. அதை அரசாங்கம் செய்து விட முடியும். ஆனால் அதனால் என்ன நன்மைகள் என்பதையும் நாம் எண்ணிப் பார்த்தாக வேண்டும். இன்றைக்கு எவ்வளவோ இடங்களிலே பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டே இருக்கிறார்கள். சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் கூட பேச வேண்டுமென்று ஆசைப் படுகிறார்கள் என்றால், பேருந்து வேண்டுமென்று கேட்பதற்காக; இங்கே வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருப்பவர்கள் பெரும்பாலும் பேருந்து வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். எனவே, வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நிறைய இருக்கிறது. ஒரு ஆண்டு 2,000 பேருந்துகளை விட்டால் கூட போதாது என்ற நிலை தான் இருக்கிறது. எனவே, இந்த நிலையிலே, புதிதாகக் கேட்கிற இடங்களுக்குப் பேருந்தை விடுவதற்கு இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பேற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கருதுகிறேன். இது தனியாருக்குப் போகக் கூடாது. புதிதாக எங்கெங்கு வேண்டுமென்று கேட்கிறார்களோ, அங்கே எல்லாம் அரசாங்கத்திற்கே விட்டுவிட வேண்டும், தனியாருக்கு இனிமேல் கொடுக்கக் கூடாது. எனவே, அந்த வகையிலே பார்க்கும்போது, தனியாருக்கு இனிமேல் அதிகமான எண்ணிக்கையில் பேருந்து உயர்வதற்கு வாய்ப்பில்லை. அதை நாங்கள் தடுத்திருக்கிறோம். அதைத் தடுத்ததே தேசியமயக் கொள்கையை நிலைநாட்டுவதற்கு நாங்கள் எடுத்த முதல் நடவடிக்கை. எனவே, இப்படி நாங்கள் தனியாருக்குக் கொடுக்காமல் அரசாங்கத்திற்குக் கொடுக்கும்போது, அரசாங்கத்தின் மூலமாக மக்களுக்குச் சேவை செய்ய வாய்ப்பிருக்கிறது.

இப்பொழுது இங்கேயிருக்கிற 5,000 பேருந்துகளை உடனடியாக தேசியமயம் செய்துவிட்டால், அதற்காகப் பல கோடி ரூபாய் செலவழிக்க வேண்டியிருக்கும். கூடுதலாக ஒரு பேருந்தைக் கூட விடமுடியாத நிலைமை இருக்குமே யொழிய, எண்ணிக்கை அதுதான். அரசு பேருந்துகள் ஆகலாமே தவிர, வேறு அதிகமான பயனை அது மக்களுக்கு நேரிடையாகக் கொண்டு வந்து விடாது. எனவே, எப்பொழுது செய்யப் போகிறீர்கள் என்ற கேள்வி உங்களிடத்திலே வரலாம்.

இன்றைக்கு நாங்கள் வேகமாகச் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். குறிப்பாக நான் சொல்ல வேண்டுமானால், நாங்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொள்கிறபொழுது, அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக இருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 4,974. இன்றைய தேதியிலே அது 10,284 ஆக உயர்ந்து கொண்டே யிருக்கிறது. ஒவ்வொரு நாளும், 10, 15 பேருந்துகள் உயர்ந்து கொண்டே வருகின்றன. அந்த அளவிற்கு ஏறத்தாழ 5,000 பேருந்துகளை நாங்கள் கூடுதலாக விட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம் என்றால், 5,000 பேருந்துகள் மக்களுக்குத் தேவை. எனவே அதைச் செய்திருக்கிறோம். இப்படி அந்தத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்த பின்பு, படிப்படியாக அந்தத் தேவைகள் ஓரளவுக்குப் பூர்த்தியாகிவிட்டது. பொதுமக்களுக்கு ஓரளவுக்குக் கூடுதலாகப் பேருந்துகள் தேவையில்லையென்ற நிலை ஏற்படுகிறபொழுது, அதற்குப் பின்னாலே, இந்த 5,000 பேருந்துகளை தேசியமயமாக்குவதற்கு நிச்சயமாக இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே, இந்த நியாயத்தை நீங்கள் உணர்ந்து கொள்வீர்கள். நடைமுறையிலே இப்படிச் செய்வதுதான் பொது மக்களுக்கு நேரிடையாக நன்மை செய்வதாக இருக்கும் என்பதை நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். இது எப்படி என்று சொன்னால், எங்காவது ஓரிடத்திலே ஒரு பெரிய பிரச்னை—வெள்ளம் வந்திருக்கிறது என்றால், அங்கே இருக்கிற பொதுமக்களுக்கு வசதி வேண்டுமென்றால், அதை அரசாங்கமும் தனியாரும் உடனடியாகச் செய்துவிட வேண்டும். அதை யார் செய்கிறார், யார் செய்தால் இலாபம், எந்தக் கட்சி செய்கிறது என்பதை எல்லாம் பார்க்கக் கூடாது. உடனே, அந்த மக்களுக்கு நன்மை கிடைக்க வேண்டும். அதைப்போல், இன்றைக்குப் பேருந்து வசதியில்லாத மக்களுக்கு அந்த வசதியை, தனியாரோ, அரசாங்கமோ செய்து விடுகிறார்கள். பின்னாலே, அந்தக் கொள்கையை, நிலை நாட்டுவதற்கான

ஏற்பாட்டை நாம் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால், இன்றைக்குத் தனியாருக்குப் புதிதாகப் பேருந்துகள் ஓட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்காமல் நிறுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. அ. ரகுமான்கான்: மன்றத்தினுடைய தலைவர் அவர்களே, பேருந்துகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பது அண்ணாவினுடைய கொள்கை. சுப்ரீம் கோர்ட்டே கூட அப்படிச் செய்ய வேண்டுமென்ற கருத்தை வலியுறுத்தி டைரக்ஷன் கொடுத்திருக்கிறது. ஆனால், இலாப நட்டக் கணக்கிலே அமைச்சர் பேசிக் கொண்டிருக்கிறார். மதுவிலக்குக் கொள்கையை, வருகிற ஆண்டு ஜனவரி முதல் தேதியிலிருந்து, அமுல் நடத்தப் போகிறோம் என்று இந்த அரசு அறிவித்திருக்கிறது. அதை அமுல் நடத்துவதாலே, ரூ. 200 கோடி, ரூ. 250 கோடி நட்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பதற்காக, நாங்கள் அமுலாக்க மாட்டோம் என்று சொல்லவில்லை. நட்டத்தைப் பற்றி கவலைப்படாமல், அறிவித்து இருக்கிறது. நடத்துகிறார்களா, இல்லையா என்பது வேறு விவகாரம். ஆனால், அறிவித்து இருக்கிறார்கள். ஆனால், அதிலே இலாப நட்டம் கணக்குப் பார்க்காமல், இருக்கும்பொழுது இந்தப் பேருந்திலே மட்டும் இலாப நட்டக் கணக்கு ஏன்? தேசிய மயமாக்கி, அதை அமுல்படுத்த முயற்சிக்கலாமே. ஆகவே அது அண்ணாவின் கொள்கை. . . .

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவர் அவர்களே, நான் சொன்னதை இன்னும் கொஞ்சம் பொறுமையோடு, அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த அரசாங்கத்திலே இருக்கிற அமைச்சர் சொல்கிறாரே என்று பார்க்காமல், பொது மக்களிலே ஒருவனாக இருந்து தயவு செய்து நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இலாபம் நட்டம் என்பதற்காக நான் சொல்லவில்லை.

இன்றைக்கு திரு. ரெங்கசாமி பேசும்பொழுது என் நட்டம் என்று கூடக் கேட்டார்கள். அதற்கு நான் பின்னாலே காரணம் சொல்கிறேன். நட்டத்தைப் பற்றி இந்த அரசாங்கம் கவலைப் படவில்லை. டீசல் விலை உயர்ந்தும்கூட, கட்டணத்தை

உயர்த்த வேண்டாம் என்று நாங்கள் வைத்திருக்கிறோம் என்றால் நட்டம் என்று தெரிந்திருந்துங்கூட அப்படியே வைத்திருக்கிறோம். நான் சொல்வதெல்லம், இன்றைக்கு 5,000 பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்குவது என்றால் அவ்வளவு பணத்தைக் கொட்டி செலவழிக்க வேண்டும். இந்தப் பணத்திலே பொதுமக்களுக்கு எவ்வளவு தேவையோ அந்தத் தேவைகளை உடனே வாங்கிவிட்டு, இந்த வேலையை எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்ற எண்ணத்திலேதான் நான் தெரிவிக்கிறேனே தவிர, தேசியமயக் கொள்கையை நாங்கள் விட்டு விட வேண்டுமென்பது அல்ல. நான்கூடக் கேட்கிறேன். அண்ணாவினுடைய கொள்கை: 7½ ஆண்டுக்காலம் கலைஞர் அவர்கள் ஆட்சி நடத்தினார்கள். ஏன் 7½ ஆண்டுக்காலத்திலே உடனடியாக மொத்தமாகச் செய்திருக்கக் கூடாது?

திரு. அ. ரகுமான்கான் : கலைஞர் அவர்கள் ஏன் அதைச் செய்யவில்லையென்று கேட்டார்கள். முதல் கட்டமாக, ராமன் அண்டு ராமன் கம்பெனியையும், அதைப் போலவே, டி.வி.எஸ் கம்பெனியையும் எடுத்து, படிப்படியாக, மாவட்டவாரியாக, ஒவ்வொரு கட்டமாக எடுக்கப்படும் என்ற அறிவிப்பு தந்தது. அதற்குள் ஆட்சி கலைக்கப்பட்டு விட்டது.

(இரவு 8-30)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே நான் இதிலே சொல்வதெல்லாம் உங்களுக்கு ஒரு நியாயம் எங்களுக்கு ஒரு நியாயம் என்று வரக்கூடாது. படிப்படியாக நீங்கள் எடுக்க வேண்டுமென்று முயற்சி எடுத்தீர்கள். நான் இல்லை என்று சொல்லவில்லை. நானும் அதைத் தான் சொல்கிறேன். நீங்கள் என்ன நினைத்தீர்கள்? இராமன் & இராமன் மற்றும் இந்த மாதிரி ஒவ்வொரு கம்பெனியாக எடுத்துக் கொண்டு வந்தீர்கள். நாங்கள் என்ன சொல்கிறோம். பொது மக்களுக்கு தேவை இருக்கிறது. அந்தத் தேவையை பூர்த்தி செய்தபின்பு இவைகளைப் பார்த்துக் கொள்ளலாம் என்று தான் சொன்னேன்.

நான் சொல்வதெல்லாம் இரண்டையும் ஒரே நேரத்தில் ஒன்றாக செய்கின்ற அளவுக்கு நிதி வசதி இல்லை என்ற காரணத்தால் தான் அதை முடித்துவிட்டு செய்கிறோம் என்று சொன்னேன். இல்லையென்றால் நாமெல்லாம் சேர்ந்து ஒரு தீர்மானம் போட வேண்டும். புதிய பேருந்துகள் இப்போது வரவேண்டிய அவசியம் இல்லை. தேசியமயத்தை முதலிலே பாருங்கள், அது தான் பெரிய நன்மையை இந்த நாட்டிற்கு ஏற்படுத்தும் என்று தீர்மானம் போட்டால் நாங்கள் செய்வதற்கு தயாராக இருக்கிறோம். இன்றைக்கு நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் மட்டும் கேட்கின்ற கோரிக்கைகளை நிறைவேற்று வதற்கு பல்லாயிரக் கணக்கான பேருந்துகள் வாங்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. இன்றைக்கு ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் கேட்கின்ற பஸ்ஸையெல்லாம் விட்டுவிட்டால் எங்களுக்கு நல்லதுதான். ஆனால் உடனே செய்ய முடியாது. 5, 6 ரூட் வேண்டுமென்று கேட்டால் 2, 3 என்று செய்து வருகிறோம். இதற்கே இப்படிப்பட்ட திண்டாட்டம் இருக்கின்ற போது, 5,000 பேருந்துகளுக்கு உடனே பணத்தை கொடுத்து உடனே நிறைவேற்றுவது கடினம். ஆனால் நிச்சயமாக இது செய்யப்படும் என்பதை மட்டும் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றை கேட்டார்கள். ஏன் உங்களுக்கு மட்டும் லாபம் வரவில்லை? தனியாருக்கு எப்படி லாபம் வருகிறது என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். ஒன்று மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு அரசாங்கம் கொடுக்கின்ற சம்பளம் என்ன? தனியார் கொடுக்கின்ற சம்பளம் என்ன? இங்கே எவ்வளவு பணியாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள். அங்கே எவ்வளவு பணியாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள்? இவற்றை கணக்கு பார்க்க வேண்டும். நீங்கள் ஒரு வண்டியை மட்டும் கணக்கு எடுத்து பார்த்தால் அது நிச்சயமாக சரியான கணக்காக இருக்க முடியாது. 10,200 சில்லறை வண்டிகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அத்தனை வண்டிகளும் லாபம் ஈட்டுகின்ற ரூட்டுகள் இல்லை. பொது மக்கள் கேட்கிறார்கள் என்பதற்காக, சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் கேட்கிறார்கள் என்பதற்காக, அங்கு நஷ்டமே ஏற்பட்டாலும் கூட அதிலே ஏற்படும் மிகப்பெரிய

நஷ்டத்தை கூட தாங்கிக்கொண்டு அந்த மக்களுடைய நன்மைக்கு நாம் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்றபோது அதிலே ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தை சில நல்ல ரூட்டிலே ஏற்படுகின்ற லாபத்தை வைத்து ஈடு கட்டுகின்ற ஒரு நிர்பந்தம் இருக்கிறது.

இதிலே லாபமான ரூட்டுகளை மட்டும் எடுத்து, மற்ற வண்டிகளை நிறுத்திவிடுவோமானால் நிச்சயமாக மிகப் பெரிய லாபத்திலே அந்த கார்ப்பரேஷனை நிச்சயமாக மிகப் பெரிய இன்றைக்கு ஒரு போக்குவரத்து கழகத்திலே அதிகமான எண்ணிக்கையிலே பேருந்துகளை நாம் விடுவோமானால் அந்த போக்குவரத்துக் கழகம் நஷ்டத்திற்கு வந்துவிடுகிறது. காரணம் லாபம் ஈட்டக்கூடிய அத்தனை பாதைகளும் ஏற்கனவே ஓட்டப் பட்டுவிட்டன. இப்போது புதிதாக விடுகின்ற ஒவ்வொரு பாதையும் நஷ்டம் ஏற்படக்கூடிய பாதையாகத்தான் இருக் கிறது. எனவே தான் சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அதிகமான எண்ணிக்கையிலே பேருந்து விட்ட உடனேயே நஷ்டத்திலே இயங்க ஆரம்பித்துவிடுகிறது. எனவே இந்த நிலையிலே பொது மக்களுடைய நன்மையை கருதி நாம் செயல் படுகின்றபோது தனியாருடன் அதை ஒப்பிட்டு பார்க்க முடியாது வேண்டுமானால் ஒரே ரூட்டிலே போகின்ற, நம்முடைய போக்கு வரத்து கழகத்திலே இருக்கின்ற வண்டியும், அவர்களுடைய வண்டியையும் எடுத்து பார்த்தால் அவர்களுக்கு இணையாக ஈடாக நம்மால் காரியத்தைச் செய்ய முடியும். அந்த வகையில் இந்த நியாயத்தை நீங்கள் ஒத்துக்கொள்வீர்கள் என்று கருதுகிறேன்.

இன்று பிக்ஸ்ட் டெபாசிட் பற்றி ஒரு கருத்தைச் சொன் னார்கள். அதை தனியாக நாம் விவாதித்துக் கொண்டு இருக் கிறோம். இதிலே நிச்சயமாக ஒரு முடிவு எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு கருத்து. ஓ.டி. பற்றி கூறினார்கள். அந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு சில அவசியங்கள் ஏற்படும் போது அதை பயன்படுத்தலாம் என்று வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

தவறாக, முறைகேடாக எங்கே எது நடந்தாலும் அது எங்களுடைய கவனத்திற்கு கொண்டு வரப்படுமேயானால் நிச்சய மாக அங்கே நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கப்பட்டு அது நஷ்டத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அதற்கு விளக்கம் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். சாலையிலே ஓடுகின்ற பேருந்துதான் நிறுத்தப்படுகிறது என்று சொன்னாலும், கடலிலே ஓடக்கூடிய கப்பலையும் நிறுத்திவிடுவோம் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லியது மனதிற்கு கொஞ்சம் சங்கடமாக இருந்தது. இரண்டு கப்பல்களை வாங்கவில்லை. ஒரு கப்பலை வாங்கியிருக்கிறோம். இது வாங்கிய காலத்தி லிருந்து இன்றுவரை சிறப்பாக இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது. ஏற்கனவே நாம் ஒரு டன்னை கொண்டு வந்து சேர்ப்பதற்கு 150 ரூபாய் வாடகை கொடுத்தோம். இப்போது 110 ரூபாய் நமக்கு செலவாகிறது. எவ்வளவு செலவாகின்றதோ அதைத் தான் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் நம்முடைய ஈ.பி.யிடமிருந்து வாங்கிக்கொள்கின்றதே தவிர லாபத்தை வைத்து வாங்குவதில்லை. என்ன காரணம் என்றால் பின்னால் வருகின்ற வருமானத்திற்கு வருமான வரி கட்ட வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கும். இதன் காரணத்தால் எவ்வளவு செலவா கின்றதோ அதை மட்டும் அங்கிருந்து ஒரு குறைவான சதவிகிதம் தான் லாபமாக வைத்து நாம் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம். இதிலே நஷ்டம் இல்லை. அரசாங்கத்திற்கு ஏறத்தாழ ஓராண்டிற்கு ஒரு கப்பலுக்கு ரூ. 2 கோடி பணம் மிச்சமாக ஆகிறது. இன்றைக்கு 20 இலட்சம் டன் நமக்கு தேவைப்படு கிறது. எதிர்காலத்திலே 40 இலட்சம் டன் தேவை என்று கணக்கு சொல்லி இருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் கொண்டு வந்து சேர்ப்பதற்கு இந்த கப்பல் மிகப் பயன் உடையதாகவும் லாபகரமாகவும் இருக்கிறது என்பதை திட்டவட்டமாக தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

எனவே அதிலே இந்தப் பணியாளர்களை எடுப்பதில் சில சிக்கல்கள் இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அது பற்றி நிச்சய மாகப் பேசி நியாயமான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நீங்கள் சொல்லி

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1986 மே 2

யிருக்கிற அத்தனை பிரச்சினைகளைப் பொறுத்தவரையிலும் இங்கே இருக்கிற குறிப்பைப் பார்த்துத் தொடர்ந்து சென்ற ஆண்டு நடவடிக்கை எடுத்ததுபோல் இந்த ஆண்டும் எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக சில அறிவிப்புகளை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த செப்டம்பரிலே பேச்சுவார்த்தை நடக்க இருக்கிறது. அப்போது பல்வேறு திட்டங்களை நாம் தொழிலாளர்களுக்காகச் செய்ய இருக்கிறோம் என்றாலும் இப்போது சில பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கு நாம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறோம். நிச்சயமாக செப்டம்பரில் அது முடிவதற்கு முன்னாலேயே ஒப்பந்தம் போடப்படும் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெளிவாகவும், திட்டவட்டமாகவும் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே தொழிலாளர் ஒருவர் பணி செய்து கொண்டிருக்கும்போது விபத்து ஏற்பட்டு படுகாயம் அடைந்தால், மருத்துவ மனையில் இருக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டால் அந்த நாள் முழுவதும் சம்பளத்தோடு விடுமுறை கொடுக்கப்படும் என்ற அறிவிப்பினைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று தொழிலாளர்கள் சொந்தமாக வீடு கட்டிக் கொள்வதற்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகத் தீவிரமான நடவடிக்கை எடுத்து பல இடங்களில் வெற்றிகரமாக நடந்து கொண்டிருக்கின்றது. இன்னும் சிறப்பாகச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அரசு அதிகாரியோ மற்றவர்களோ கடனை வாங்கியிருந்தால் அவர்கள் பணியில் இருக்கிறபோது இறந்துவிட்டால் அந்தக் கடன் வட்டி முழுவதும் ரத்து செய்யப்படுகிறது. அதே வகையில் தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் கொடுத்து அவர்கள் இடையிலே விரும்பத்தகாத நிலையிலே இறந்து விடுவார்களேயானால் அந்தக் கடன் வட்டி முழுவதையும் ரத்து செய்வதற்கான நடவடிக்கையை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் எடுத்துக் கொள்ளும்.

1986 மே 2] [திரு. சு. முத்துசாமி]

சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் பல்வேறு பிரச்சினைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஆட்டோ ரிக்ஷா பற்றிய பிரச்சினைகளை எல்லாம் சொன்னார்கள். இதையெல்லாம் மனதில் வைத்து இரவு முழுவதற்கும் பேருந்துகளை இயக்கு வதற்கு, சில வழித்தடங்களைக் குறிப்பிட்டு எடுத்து இயக்கு வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சிற்றுண்டிச்சாலைகளை போக்குவரத்துக் கழகமே எடுத்து நடத்த வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை அத்தனை தொழிற் சங்கங்களைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்களும எடுத்து வைத்தார்கள். சில இடங்களில் சிக்கல்கள் இருந்த காரணத்தால் தனியாருக்குக் கொடுக்கப்பட்டு இருந்தன. எதிர்காலத்தில் அந்த நிலைமை மாற்றப்படும். இனிமேல் போக்குவரத்துக் கழகமே அதைச் செய்யும்.

11 பயிற்சிப் பள்ளிகள் இருந்தாலும் இன்னும் அதிகமாகத் தேவை என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் 3 இடங்களில் பயிற்சிப் பள்ளி, அதேபோன்று 3 இடங்களில் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி, ஐ.டி.ஐ. போன்ற ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி இரண்டையும் ஆரம்பிப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படும் என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து பெண்கள். அதாவது சில தொழிலாளர்கள் இறந்து விடுகிறார்களேயானால் அந்தக் குடும்பத்திலே ஆண்கள் இல்லை என்றால் பெண்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது. அந்த வாய்ப்பைக் கொடுக்கிறபோது அவர் களுக்குப் பயிற்சி இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே தட்டச்சு அதாவது டைப்ரைட்டிங் போன்ற பயிற்சிகளைக் கொடுப்பதற்கு என்று தனியாக அமைப்பை ஏற்படுத்துவதற்குப் போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறது.

விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்பட்டால் அந்த விபத்துக்கள் ஏற்படக்கூடிய இடத்திலே இருந்து உடனடியாக அந்த விபத்துக் குள்ளானவர்களைக் கொண்டு வந்து சேர்ப்பதற்குப் போக்கு வரத்துக் கழகமே உதவி செய்கிற வகையில் முதல் கட்டமாக நமக்கு 187 டெப்போக்கள் இருக்கின்றன என்ற சொன்னாலும்

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1986 மே 2

முதல் கட்டமாக பரவலாக தமிழகம் முழுவதும் 50 டெப்போக்களிலே எல்லா வசதிகளோடும் கூடிய வண்டியைத் தயார் செய்து வைத்திருப்பார்கள். முதலுதவி செய்யக்கூடிய பயிற்சி பெற்ற பணியாளரை அதிலே அமர்த்தி வைப்பார்கள். எங்கே தேவையோ அங்கே இருந்து வையர்லெஸ் மூலமோ அல்லது தொலைபேசி மூலமோ சொல்லிவிட்டால் உடனே அந்த இடத்திற்கு அந்த வண்டி போவதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்படும். படிப்படியாக மற்ற டெப்போக்களிலும் எதிர்காலத்தில் இதனை வைப்பதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்பட இருக்கிறது.

விபத்துக்கள் நடப்பதற்கு இன்னொரு முக்கியமான காரணம். அதாவது மாட்டுவண்டிகளில் ரெஃப்ளக்டரோ அல்லது லைட்டோ இல்லாமல் வைத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதனைத் தவிர்க்க முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. விவசாயிகள் அதை முறையாகப் பார்க்க முடியாத நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. அந்த ரிஃப்ளக்டரை நாம் அடித்து வைத்தாலும் கூட உடைத்து எடுத்துக் கொண்டு போய் விடுகிறார்கள். எனவே திரும்பப் பளிச்சிடுகிற அந்தப் பெயின்டை அடித்துக் கொடுப்பதற்கு, — பணம் வாங்காமல் போக்குவரத்துக் கழகமே இனாமாகச் செய்து கொடுக்கிற வகையில் நடவடிக்கை எடுத்து அந்தந்தப் பகுதியிலே இருக்கிற மாட்டு வண்டிகளுக்கு அடித்துக் கொடுப்பதற்குரிய ஏற்பாட்டை அவர்கள் செய்ய இருக்கிறார்கள்.

அடுத்து உள்துறையின் சார்பாக மோட்டார் வாகன வரி பாக்கியை வசூல் செய்வதற்கு தமிழ்நாடு எல்லைப் பகுதியில் பன்னாரியிலே தணிக்கைச் சாவடி ஒன்று அமைக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆத்தூரிலேயும், ஹோசூரிலேயும் ஒரு யூனிட் அதாவது பிரிவு அலுவலகம் அமைப்பதற்கான ஏற்பாட்டை இந்த அரசு செய்து இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட இந்த அறிவிப்புகளை எல்லாம் இங்கே நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். மற்றபடி இங்கே வைக்கப்பட்டிருக்கின்ற கோரிக்கைகள், சொல்லிய ஆலோசனைகள் ஆகிய அனைத்தையும் நிச்சயமாகக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு எதிர்காலத்தில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவிக்க நான் விரும்புகிறேன். எனவே இந்த வகையில் தொடர்ந்து நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும், தொழிலாளர்களும்,

1986 மே 2] [திரு. சு. முத்துசாமி]

பொது மக்களும் ஆதரவு கொடுத்து சிறப்பாக இந்தத் துறை இயங்குவதற்குரிய வாய்ப்பைத் தரவேண்டும். நீங்கள் எல்லாம் காட்டிய ஆர்வத்தின் காரணமாகத்தான் நீங்களே எங்களைப் பாராட்டுகிற வகையில் இந்த மானியக் கோரிக்கை அமைந்திருக்கிறது. இதே பாராட்டுதல்களைத் தொடர்ந்து பெறுவதற்குரிய வகையில் முழுமையான ஒத்துழைப்பையும், ஆலோசனையையும் தரவேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் அனைத்தையும் மனதில் வைத்து தேவைக்கேற்ப நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்ற காரணத்தால் அவைகளை எல்லாம் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன். வணக்கம்.

(இரவு 8-40)

திரு. ஈ. வே. கி.ச. இளங்கோவன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களே அங்குள்ள சிற்றுண்டிசாலைகளை எல்லாம் எடுத்து நடத்தப் போவதாக அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். அந்தச் சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களை அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களாக ஏற்றுக்கொள்ளப்படுமா என்பதையும், பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு மாநிலம் முழுவதும் பாஸ்களை இந்த அரசு வழங்குமா என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் தொழிற் சங்கங்களோடு பேசி முடிவு எடுக்கப்படும். அதேபோல பத்திரிகை நிருபர் நண்பர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களோடு பேசி அது அவர்களுக்கு முழுமையாகத் தேவையா அல்லது ஏதாவது ஒன்றிரண்டு பகுதிகளுக்கு மட்டும் தேவையா என்பதை அறிந்து முடிவு எடுத்ததற்குப் பின் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது; இப்போது வாக்கெடுப்பு.

கோரிக்கை எண். 3.

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்

திருவாளர்கள் எஸ். என். இராமசாமி, சு. பாலன் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றனவாகக் கருதப் பெற்றன.

திருவாளர்கள் கு. சுப்பராயன், எஸ். டி. மணவாளன் ஆகியோருடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,48,86,000-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 எஸ். என். இராமசாமி, சு. பாலன் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றனவாகக் கருதப் பெற்றன.

திருவாளர்கள் பொ. உத்திராபதி, கி. ராமன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 38,36,89,000-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. கே. கல்லன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம், பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 5,19,45,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

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

மானியக் கோரிக்கை எண். 54.

சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

திருவாளர்கள் சு. பாலன், எஸ். என். இராமசாமி, டாக்டர் ந. மாசிலாமணி ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றனவாகக் கருதப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 25,43,62,000-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. சு. பாலன் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

திரு. ஆர். ரெங்கசாமி அவர்களுடைய தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,85,85,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளை (3—5—1986) காலை 9 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை இரவு 8.44 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

4. பேரவை முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

(அ) சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

75. தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி விதிகளில் சில திருத்தங்கள் செய்வது குறித்து வணிக வரிகள்—சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 5—3—1986 ஆம் நாளிட்ட 217 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை [தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53 (5) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

76. ராஜபாளையத்தைச் சேர்ந்த திருவாளர்கள் சென்னை சிப் போர்டு நிறுவனத்தாரால் தயாரிக்கப்படும் சிப் போர்டுகளுக்கு செலுத்தக்கூடிய வரியினை குறைப்பது குறித்து வணிக வரிகள்—சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 1—11—1985 ஆம் நாளிட்ட 1006 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை [தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53 (5) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

77. தஞ்சாவூர், சாக்கோட்டையைச் சேர்ந்த 'சேக்ரட் ஹார்ட் மறுவாழ்வு மையத்தினரால்' தயாரிக்கப்படும் பொருட்களுக்குச் செலுத்தக்கூடிய வரியினின்று விலக்களிப்பது குறித்து வணிக வரிகள்—சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 7—11—1985 ஆம் நாளிட்ட 1033 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை [தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53 (5) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

(ஆ) அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள் ஏனைய தாள்கள்.

160. கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1986–87 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

[1986 மே 2

161. கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1986–87 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

162. கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் மற்றும் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகியவற்றின் மீதான தமிழ் நாட்டின் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் பற்றிய 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆய்வும், 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்களும் (தமிழ், ஆங்கிலம்).

163. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1986-87 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

164. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை 1986-87 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

1986 மே 2]

இணைப்பு I.

(47-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக் குறிப்பைக் காண்க.)

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் 1986-87 ஆம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு:

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல், முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையாளர் 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, புள்ளியியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர், போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாவட்ட நீதிபதி தரத்தில் உள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் ஒருவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி அவரது செயலாளர்கள் கூடுதல் செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகள

மற்றும் மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அவரது செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகளின் மீதான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் விசாரிக்கிறார். 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 பணியாற்றுகின்றார்.

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 24 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 53 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை I -ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை II -ன் அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக, மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் 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, காட்பாடி மற்றும் அம்பாரம்பாளையம் ஆகிய இடங்களில், இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் ஒன்பது பலநோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் நான்கு தொழில் நுட்பமற்ற மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்கள், மாநிலங்களுக்

கிடையே, இயங்கும் வண்டிகள், உரிமத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ள வரியை ஒழுங்காகச் செலுத்தி, உரிமத்தில் கண்டுள்ள நிபந்தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்று கண்காணிக்கின்றனர்.

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

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்:

5. 1974-75-ல் இருந்த 1,70,461 இயக்கு ஊர்திகள் (போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்தல்லாத) 1984-85-ல் 5,54,862 ஆக உயர்ந்து இப்பத்தாண்டுகளில் சீரான வளர்ச்சியை எட்டியுள்ளது.

கடந்த இரண்டாண்டுகளில் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் விவரங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு ஒப்பிடப்படுகிறது:—

குறித்த நாள்.	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு ஊர்திகள்.				
குறித்த நாள்.	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொதுச் சரக்கு.	தனிச்சரக்கு.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	பிற போக்குவரத்து ஊர்திகள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
31-12-84	5146	8789	43017	3646	28079	23688	112365
31-12-85	5240	9510	51042	3956	32492	26819	128459

அரசின் நாட்டுடைமைக் கொள்கையினால் அரசுத் துறை பேருந்துகள் குறிப்பிடத்தக்க அளவில் அதிகரித்துள்ளன.

6. பொது மக்களின் நலனைக் கருத்திற்கொண்டு, எந்தெந்த வழித் தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்தந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகளைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்குகின்றனர். இம் மாநிலம் முழுவதிலும் இயக்குவதற்காக, சரக்கு ஊர்திகள், வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றிற்கும் சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொரு முறை ஆய்வு செய்தல், அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியான இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தமட்டில் இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி, சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்தமட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்வூர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்க வேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொது மக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

7. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. 1985 ஆம் ஆண்டு சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 8,335 ஆக அதிகரித்துள்ளது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க 386 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றிற்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. 1—7—1984 முதல் சுற்றுலா வாடகைக் கார்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் அதிகாரம் மண்டலங்களின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அளிக்கப்பட்டது. இதற்கு முன்பு

இவ்வதிகாரம் தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் இருந்து வந்தது. 2,268 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 வழித்தடங்களில் செல்லும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் மற்றும் யூனியன் பிரதேசமான புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோமீட்டர் சமதொலைவு அடிப்படையில் அந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. ஒப்பந்த முறைப்படி மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்தட நீளம், ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை, தடங்களின் அளவு ஆகியவையும் பாண்டிச்சேரியைப் பொறுத்தமட்டில் 4-க்கு 1 என்ற விகிதத்திலும் பங்கீடுகள் நடத்தப்படுகின்றன.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு தொடர்ந்து செயற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது :—

எந்தெந்த மாநிலங்களுக்கு இடையே.	சரக்கு ஊர்திகள்.		ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	
	பொது.	தனியார்.	சுற்றுலாச் சிருந்து.	சாதாரணச் சிருந்து.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரா	4,500	100	50	100
தமிழ்நாடு—கர்நாடகம்	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு—கேரளம்	2,000	200	150	500
தமிழ்நாடு—பாண்டிச்சேரி	3,000	வரம்பில்லை.	வரம்பில்லை.	வரம்பில்லை.

1939 ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திகள் சட்டத்தின் 63-3 (பி) பிரிவின்கீழ் பாண்டிச்சேரிக்கும் தமிழ் நாட்டிற்கும் இடையேயான போக்குவரத்து பரிமாற்ற உடன்பாடு ஏப்ரல் 1985-ல் இறுதியாக்கப்பட்டு 19—4—1985-லிருந்து அமுலுக்கு வந்தது. கூடுதல் பயணிப் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பது மட்டுமின்றி, தமிழ்நாட்டிலிருந்து மேலும் 3,000 பொதுச்சரக்கு ஊர்திகள் பாண்டிச்சேரிக்குச் சென்றுவர அனுமதி வழங்கவும், பாண்டிச்சேரியில் இருந்து 300 பொதுச் சரக்கு ஊர்திகள் தமிழ்நாட்டிற்கு வந்து செல்ல அனுமதி வழங்கவும் மேற்படி ஒப்பந்தம் வகை செய்கின்றது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் 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 ஆதி திராவிடர் 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. இத்திட்டத்தின்கீழ், 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 விழுக்காடு ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு ஒதுக்கப்பட வேண்டும். அதன்படி 1980-ல் உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்ட 400 அனுமதிகளில் 72 அனுமதிகள், ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1982 ஆம் ஆண்டு கூடுதலாக 400 அனுமதிகள் தமிழ்நாட்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டன. இதிலும் 72 அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1984 ஆம் ஆண்டு மேலும் கூடுதலாக 300 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன. இதில் 42

அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. ஏற்கனவே வழங்கப்பட்ட மேற்கூறிய அனுமதிகள் தவிர 1985-86 ஆம் ஆண்டில் (31—12—1985 வரை) புதிய ஒதுக்கீடு ஏதும் வழங்கப்படவில்லை. மீன் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ்நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு உடன்பாடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. தென் மண்டலத் திட்டத்தின்கீழ் 100 சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு 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 பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களில் செயற்திறன் கால அளவு முடிவடையும்பொழுது, அப்பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன:—

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

(ii) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்தபோதிலும் சென்னை 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 நாட்டுடைமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்றும் இயங்கி

வருகின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்குமேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின்கீழ் அரசு கையகப்படுத்தியது. ஐந்தாண்டு காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை அரசு 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. எனினும், இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செயல்திறனற்றதென சென்னை உயர்நீதிமன்றம் தள்ளுபடி செய்தது. பயணிப் பேருந்துகளையும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளையும் கையகப்படுத்துவதற்குத் தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் வகை செய்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகள் இச்சட்டத்தின்கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன. எனினும், இந்திய உச்சநீதிமன்றத்தின் ஆணையால், இச்சட்டம், மாநிலத்தின் மற்றப் பகுதிகளில் செயற்படுத்தப்படுவது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தது. 1983 அக்டோபர் 31 ஆம் நாளில் இச்சட்டம் செல்லுபடியாகுமென்று உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. அவ்வாறு தீர்ப்பளிக்கும்போது, உச்சநீதிமன்றம் காலங்கடந்து விட்ட நிலையில், இச்சட்டத்தின் சில பிரிவுகளைத் திருத்துவது தவிர்க்க முடியாதது என்று கருத்துத் தெரிவித்தது. உச்சநீதி மன்றத்தின் இக்கருத்தைச் செயற்படுத்தும் பொருட்டும், மாநில அரசின் திட்டங்களில் முதன்மையாக எதனைச் செயலாக்க வேண்டும் என்பதைக் கருத்திற்கொண்டும், ஏற்கனவே அரசு அறிவித்துள்ளபடி படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையைச் செயற்படுத்தும் வகையிலும், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் சட்டத்திற்கு எங்கெங்கு திருத்தங்கள் தேவைப்படுகின்றனவோ, அவற்றிற்குத் தமிழ்நாடு திருத்தச் சட்டம் 17/1984-ஐ வெளியிட்டதன் மூலம் தேவையான மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. நீலகிரி மாவட்டத்தில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை

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

ஆலோசனை குழுக்கள்.

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத் துறை, அமைச்சராவார். இம்மன்றத்தின்கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள்.	அமைப்பாளர்.
(1)	(2)
1. சாலை, இரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து, கரையோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்தலும், பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலர்.
2. போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறிமுறைகளைப் பரப்புதல்.	உள்துறைச் செயலர்.
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள், எரி பொருட்கள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.	தொழில்துறைச் செயலர்.

14. போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்தப் போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது. இக்குழு 26—4—1984 அன்று சென்னையில் கூடி விவாதித்தது.

15. காவல் துறை 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. மண்டல துணைப் போக்குவரத்து ஆணையர்கள் மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் கலந்து கொண்ட இரு கூட்டங்கள் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் தலைமையில் 7—5—1985 மற்றும் 11—10—1985 ஆகிய இரு தேதிகளில் சென்னையில் நடைபெற்றன. போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகத்தில் எழக்கூடிய பிரச்சனைகளைப் பற்றி அக்கூட்டங்களில் கலந்து ஆலோசிக்கப்பட்டன.

18. தேசியப் போக்குவரத்து வளர்ச்சிக் குழுமம் 1985 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் 17 மற்றும் 18 ஆகிய இரு தேதிகளில் புது டெல்லியில் தனது 19-வது கூட்டத்தை நடத்தியது. அகில இந்திய சுற்றுலாச் சிருந்துகள், மற்றும் சரக்கு ஊர்திகளின் தேசிய அளவிலான அனுமதிகள் வழங்குவதில் உள்ள ஒதுக்கீட்டு முறையை நீக்கவும் அகில இந்திய சுற்றுலாச் சீருந்துகளை முறைகேடாகப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள் குறித்தும் விவாதம் நடைபெற்றது. தமிழ்நாடு அரசுப் பிரதிநிதி ஒருவர் இக்கூட்டத்தில் கலந்து கொண்டார்.

19. தென் மாநிலங்களின் பலதரப்பட்ட போக்குவரத்து விவகாரங்களைப் பற்றியும், இயக்கூர்திகள் கக்குகின்ற புகையினால் காற்று மண்டலம் மாசு படுவதைத் தவிர்ப்பது பற்றியும், ஊறு விளைவிக்கக்கூடிய வேதியியல் பொருட்களை சாலை வழியே கொண்டு செல்வதை ஒழுங்குபடுத்துவது

பற்றியும் கலந்து ஆலோசிக்க அம்மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்களும் போக்குவரத்து ஆணையர்களும் தமது ஒன்பதாவது கூட்டத்தை 1985 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 12, 13 மற்றும் 14 ஆகிய தேதிகளில் பெங்களூரில் நடத்தினர்.

20. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தை செயற்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும் 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகாரப் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மை நலம் அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள் தெரு விளக்கு முதலிய நிலைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

21. பயணிப் பேருந்துப் பயணக் கட்டண அட்டவணைக்குப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஏற்பளிக்க வேண்டும். இந்த வகையில், ஒரே சீரான கட்டண வீதங்கள் அமைவதற்காகப் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்தும், பொது மக்களிடமிருந்தும் வரும் முறையீடுகளைப் பரிசீலித்த பின்னர், அரசு உயரளவுக் கட்டண வீதங்களை நிர்ணயிக்கிறது.

கட்டணங்கள்:

22. சென்னைப் பெருநகர் பேருந்து கட்டண வீதம் 1—4—1985 முதலும் மற்ற நகர் மற்றும் சிறுநகர் பேருந்துகளின் கட்டண வீதம் 1-7-1985 முதலும் மாற்றப்பட்டன. விரைவுப் பேருந்துகள் மற்றும் சாதாரணப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண வீதம் 1—7—1985 முதல் மாற்றப்பட்டன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் கட்டண வீதங்கள் 27—3—1984 முதல் மாற்றப்பட்டன. ஏனைய ஒப்பந்த ஊர்திகளின் கட்டண வீதத்தில் மாற்றம் ஏதும் இல்லை.

[1986 மே 2

பயணிப் பேருந்துகள் (1-7-85 முதல்).

விவரங்கள். (1)	பயணக் கட்டண வீதம். (2)
1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி. மீ. 1-க்கு $8\frac{1}{2}$ காசுகள். மலைச்சாலைகளில் கி. மீ. 1-க்கு $10\frac{1}{2}$ காசுகள். உயர்வகை வசதிக்காக கி. மீ. 1-க்கு கூடுதல் கட்டணம் 2 காசுகள். சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 5 காசுகள் கூடுதல் கட்டணம்.
2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி. மீ. 1-க்கு $8\frac{1}{2}$ காசுகள். மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு $10\frac{1}{2}$ காசுகள்.
3. மாநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்—	
(i) சமவெளிகளில்	முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 40 காசுகள், 18 கி.மீ. வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகளும், 18 கி.மீ.-க்கு மேற்பட்ட ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).
(ii) மலைச் சாலைகளில்	குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 50 காசுகள். அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள்.
4. பொருட்காட்சிகள், விழாக் காலங்களில் விடப்படும் பயணிப் பேருந்துகள்.	கி.மீ. 1-க்கு $8\frac{1}{2}$ காசுகள்.

1986 மே 2]

விவரங்கள். (1)	பயணக்கட்டண வீதம். (2)
5. சென்னைப் பெருநகர் பயணிப் பேருந்துகள் (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.)
6. இராமேஸ்வரம் தீவில் ஓடும் பேருந்துப் பயணிகள்.	கட்டணம் (நபர் ஒன்றுக்கு).

1. இராமேசுவரம் ரயிலடி—கோவில்	ரூ. 0.60
2. (அ) பாம்பன்—தங்கச்சி மடம்	ரூ. 0.60
(ஆ) தங்கச்சி மடம்—இராமேசுவரம்	ரூ. 0.80
(இ) பாம்பன்—இராமேசுவரம் (நுனி முதல் நுனி வரை)	ரூ. 1.20
(ஈ) இராமேசுவரம்—தனுஷ்கோடி	ரூ. 2.40

ஒப்பந்த ஊர்திகள் 27–3–1984 முதல்.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள். (1)	சமவெளியில். (2) ரூ.	மலைச்சாலையில். (3) 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.	

[1986 மே 2

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.

வாடகைக் கார்கள்.
(சாதாரணம்).

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

இரவுப் பணிகள்.

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

1986 மே 2]

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்—

(1)	(2) சமவெளியில்.	(3) மலைச்சாலையில்.
	ரூ.	ரூ.
(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகை 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.

சீர்வெளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளின் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்.

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

(1)	(2) ரூ.
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	90.00
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்.	45.00
(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—	
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	120.00
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்.	60.00

வரி விதிப்பு.

23. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் 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 (சட்ட. எண் 13/1974) என்னும் புதிய தொரு 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 37/1976) 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 வரி உயர்வும் வரி பாக்கியைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கும் வகை செய்யப்பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின்கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பதினின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு:—

(i) தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் மோட்டார் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் வரி செலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

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

(iii) வண்டிகள் ஓடவில்லை என்பதை நிரூபிப்பது உரிமையாளரின் பொறுப்பாகும்.

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

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

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்குச் சுமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்புக்கு படி நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

(vii) கார் மற்றும் பொதுச் சேவைக்கல்லாத தனியார் போக்குவரத்து ஊர்திகள் மீது அவற்றின் எடை அடிப்படையிலும் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குப் பரித்திறன் அடிப்படையிலுமாக வரி விதிக்கப்படுகிறது.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு வரி வீதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன:—

காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு.	ரூபாய்.
(1)	(2)
பயணிப் பேருந்துகள்—சாதாரணப் பேருந்துகள்	225
பயணிப் பேருந்துகள்—விரைவுப் பேருந்துகள்	200
சென்னை பெருநகரப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	50
மதுரை மாநகரிலும் ஏனைய நகரங்களிலும் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	180
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தனிப் பேருந்துகள்)	320
சுற்றுலாப் பேருந்துகள்	140

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

24. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்படி, ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மராட்டியம், கர்நாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தமட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000-மும் (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர்-ஹவேலி ஆகியவற்றைப் பொறுத்தமட்டில் ஆண்டொன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150-ம் கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித் தொகையைச் செலுத்துவதில் காலதாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்தமட்டில் வரையறுக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூட்டு வரிப் பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின் கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றிற்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்படும்.

25. மத்திய அரசு வகுத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் சொந்த மாநிலத்திற்குச் செலுத்தும் வரியுடன், வண்டி செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000 கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் (புதுடெல்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 150 வரி செலுத்த வேண்டும்.

26. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியைப் போக்குவரத்துத் துறையே நேரடியாக வசூல் செய்கிறது. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக் கிளைகள் மூலமாக மோட்டார் வண்டி வரியை வசூலிக்க 1978 ஆம் ஆண்டில் அரசு அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில் மாநிலத்தில் மாவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் இவ்வரி வசூலிக்கும் முறை விரிவுபடுத்தப்பட்டது. தற்போது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி, இந்திய வங்கி ஆகியவற்றின் சில கிளைகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியை வசூலிக்கின்றன.

27. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) காலாண்டு வரி செலுத்தும் முறை 1—4—1983-லிருந்து எடுக்கப்பட்டுவிட்டது. அவ்வண்டிகளுக்கு 1—4—1983-லிருந்து அரையாண்டு அல்லது முழு ஆண்டு வரியாகத்தான் கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது.

28. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) முழு ஆண்டுக்கான வரியை ஒரே தடவையில் செலுத்தினால், வரியில் 8 சதவிகிதம் கழிவு செய்து கட்ட அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாட்டில் பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், 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.

29. மைய அரசிற்குச் சொந்தமான அனைத்து வண்டிகளுக்கும் 1—1—1934 முதல் மோட்டார் வாகன வரி விதிக்கப்பட்டுள்ளது.

எங்கெங்கு பகுதி அலுவலகங்களும் பாரத ஸ்டேட் வங்கியின் கிளைகளும் ஒருங்கே அமையப் பெற்றுள்ளனவோ, அங்கெல்லாம் போக்குவரத்து ஊர்திகளுக்கான வரியினை முதனிலை இயக்கு ஊர்தி ஆய்வாளரின் பெயரில் கோடிட்ட வங்கிக் காசோலையாகச் செலுத்தலாம். அக்காசோலையினை இயக்கு ஊர்தி ஆய்வாளர் மறுநாளே அரசுக் கணக்கில் செலுத்திட வேண்டும். பாரத ஸ்டேட் வங்கியின் கிளையும் பகுதி அலுவலகமும் ஒன்றாக இல்லாத இடங்களில் பழைய முறையிலேயே வரி கட்டப்பட வேண்டும்.

இந்தியன் ஓவர்சீஸ் மற்றும் இந்தியன் வங்கிக் கிளைகளின் மூலமாக பொதுச் சேவை ஊர்திகளல்லா பிற ஊர்திகளுக்கு வரி செலுத்தும் திட்டத்தை அரசு தொடர்கிறது. சென்னை நகரிலும் மாவட்டங்களிலும் வரி வசூல் செய்யும் அதிகாரம் பெற்றுள்ள வங்கிக் கிளைகளின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு:—

கிளைகள்.	சென்னை நகரம்.	மாவட்டங்கள்.
இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி	37	40
இந்தியன் வங்கி	62	93
மொத்தம் ..	99	133

1985 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி (திருத்த) சட்டத்தின்படி (சட்டம் 45/1985) சில வகையான இயக்கு (போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்தல்லா) ஊர்திகளுக்கு கூடுதல் வரி வீதம் 1—4—1985 முதல் நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது.

இக்கூடுதல் வரி வீதங்களால் அரசுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 10 கோடி என்ற அளவில் வருவாய் அதிகரிக்கும். வரி விதிப்பில் ஏற்பட்டுள்ள வித்தியாசத் தொகையினை செலுத்தும் தேதி 31—3—1986 வரை நீட்டிக்கப்பட்டது.

வருவாய்.

30. மோட்டார் வண்டி வரிகள் கட்டணங்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும்பகுதி வருவாய், மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு:—

வரிசை எண்ணும் தலைப்பு விவரமும்.	1984—85-ன் கணக்கு	1985—86-ன் திருத்த மதிப்பீடு	1985—86—ன் கணக்கு (நவம்பர் 85 வரை).	1986—87-ன் மதிப்பீடு.
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)			
1. 1939 ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திச் சட்டத்தின் கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணம்.	65284	69804	50138	73262
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகள் வரிச் சட்டத்தின் கீழ் வரவுகள்.	874591	1015399	778063	1068674
3. ஏனைய வரவுகள்	29	466	519	436
மொத்தம் ..	939904	1085669	828720	1142372

1984-85 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறையின் நிருவாகச் செலவு ரூ. 226.72 இலட்சம். 1985-86 ஆம் ஆண்டில் 30—9—1985 வரையிலான நிருவாகச் செலவு ரூ. 113.50 இலட்சம் ஆகும்.

[1986 மே 2

முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி.

31. 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 செயற்படுத்துகிறார்கள்.

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

தொடர் எண்ணும் விவரமும்.	அளிக்க வேண்டிய ரொக்கத் தொகை.	யாருக்கு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது.
(1)	(2)	(3)
	ரூபாய்.	
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.

1986 மே 2]

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

32. மோட்டார் வண்டிகள் வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆண்டு வருவாயில் ஒரு சதவீதத் தொகையை முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதிக்கு மாற்ற வேண்டுமென உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. 1985-86 ஆம் ஆண்டுக்கு அரசு ரூ. 50,00,000 ஒதுக்கியுள்ளது. 1985-86 ஆம் ஆண்டில் 31—12—1985 வரை மாவட்ட ஆட்சியர்களால் வழங்கப்பட்ட தொகை ரூ. 8.96 இலட்சங்களாகும்.

விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குதல்.

33. விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குவதற்காக இந்திய அரசு ஆறுதல் நிதி ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்கள் இறந்து விட்டால் அவர்களின் நேர்வில் ரூ. 5,000-ம் படுகாயமடைந்தவர்களுக்கு ரூ. 1,000-ம் மேற்சொன்ன நிதியிலிருந்து தொகை வழங்கப்படுகிறது.

ஆறுதல் (Solatium) நிதிக்காக, இம்மாநில அரசு வருடந்தோறும் ரூ. 70,000 நிதியளிக்கிறது. இந்திய அரசு, வண்டிகளினால் மோதப்பட்டு இறப்பவர்களுக்கு நிதி உதவியளிக்கும் வகையில் ரூ. 2 இலட்சம் அனுமதியளித்துள்ளது.

பேருந்து வசதிகள்.

34. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை கவனம் செலுத்தி வருகிறது. சென்னை மாவட்டத்தைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தங்களது மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைச் கவனிப்பதோடு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தில் ஓரளவு நீதித் தன்மை வாய்ந்த பணிகளையும் கவனித்து வந்தனர். அந்தந்த மாவட்டத்தின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு நேரடியாக அதிகக் கவனம் செலுத்தும்பொருட்டும், குறிப்பாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாத, போக்குவரத்து வசதிகள் குறைவாக உள்ள கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியதன் தேவை குறித்து, அதிக அளவுக்கு நேரடியாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டதால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்த அகதிாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

35. புதிய வழித் தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளிவிவரம் வருமாறு:—

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு	
	1984	1985
(1)	(2)	(3)
1. பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை	13,935*	14,750*
2. வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	12,667*	13,345*
3. உற்றுழிப் பேருந்துகள் (Spare buses)	1,268*	1,405*

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

4. வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	8,427	8,900
5. புதிய வழித்தடங்கள்	524	162
6. பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை	1,138	333
7. பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்) ..	10.59	4.27

36. இம்மாநிலத்தில் முறையாக பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மூலை முடுக்குகளில் ஒதுக்குப்புறமாக உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 111 சிறிய பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 98 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும் 13 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

37. புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயற்படுத்துவதில் முன்னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்களுக்கும் 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 வீதம் வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி வரிச் சலுகை பெற சிறிய பேருந்துகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்ட சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 25 கிலோ மீட்டர் அல்லது வழித்தட நீளத்தில் 50 சதவீதம் இவற்றில் எது

குறைவோ அத்தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக் கூடாது. மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே மேற்சொன்ன சலுகை வரி வீதத்தைப் பெறத் தகுதியுடையவையாகும். மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகளோடு, ஆய்வின்போது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் ஓடும் சிறிய பேருந்துகளும், இருக்கை ஒன்றிற்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரியைத் தற்சமயம் பெறத் தகுதி பெறுகின்றன.

38. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு கனரக போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணு வேக கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாயமாகப் பொருத்த வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை உரிமம் வழங்குவதற்கான நிபந்தனைகளில் தமிழ்நாடு 1940 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் 160-W 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 செயற்படுத்தப் பட்டுள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு நெய்வேலி நிலக்கரி கார்ப்பரேஷன் உள்ளிட்ட சில தனியார் வாகன உரிமையாளர்கள் இதை எதிர்த்து தங்களது வண்டிகளில் மின் அணு வேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் பொருத்தாதிருக்க சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் தடை உத்தரவு பெற்றுள்ளனர்.

பயணிகள்—சரக்கு வண்டிகள்.

39. சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்று கூடித் தங்களுக்குத் தேவையான பொருட்களை வாங்குகின்றனர். வெளியூர்ப் பேருந்துகளும், நகரப் பேருந்துகளும், இச்சந்தைகள் கூடும் வழித் தடங்களில் சென்றாலும், கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப்பேருந்துகளில், பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர். கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும் பொருட்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும், தங்கள் பொருட்களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும், பெரிய கோணி

மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றி வருவதற்கு வசதியான சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. இம்மாநிலத்தில் அத்தகைய 13 பயணிகள்-சரக்கு வண்டிகள் செயற்படுகின்றன.

40. சோதனை அடிப்படை முறையில் "பட் பட்" என்னும் மூன்று சக்கர வண்டிகளை டிராக்டரால் இழுத்துச் செல்லப்படும் டிரைலர்களுக்குப் பதிலாக தமிழகத்தில் நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர டெல்லி போக்குவரத்து இயக்குநரை கலந்தாலோசித்தபொழுது, டெல்லி யூனியன் பிரதேசத்தில் இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்தத் தக்க சாத்தியக் கூறு இல்லை என்று டெல்லி போக்குவரத்து இயக்குநரகம் கூறியுள்ளது. எனவே, ஏற்கனவே தேர்வு செய்யப்பட்ட 12 வழித் தடங்களில் டிராக்டரால் இழுத்துச் செல்லப்படும் டிரைலர்களை நடைமுறைப்படுத்தி கண்டிப்புடனும், வெற்றிகரமாகவும், இலாபகரமாகவும் இத்திட்டத்தை செயல்படுத்த சில நிபந்தனைகளைத் தளர்த்த அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

செயற்படுத்துதல்.

41. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச் சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்குவதற்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்கு படுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன.

42. ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு, தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள், இந்திய சாலைப் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள், ஏனைய தொழில்நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றில் பெரும் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டுதல், ஓட்டுதல் தொடர்பான எந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில்களில் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப் படுகிறது.

43. ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உள்ளிட்டாகக் கவனிக்க இயலும்பொருட்டு ஒவ்வொரு

அலுவலகத்திலும் ''செயற்படுத்தும் பிரிவு'' எனப்படும் பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளைத் திறம்படச் செயற்படுத்த இயலும்.

44. மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும் செயற்படுத்தும் பணிக்காக துறையில் நியமிக்கப் பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும், வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச் 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 கண்டு பிடிக்கின்றனர்.

மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக, 18 சதவீதம் ஒதுக்கி வைக்கப்படுகிறது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியப் பொருட்களைப் பங்கீடு செய்தல்.

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

காவல் துறையின் பங்கு.

46. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச் செயற்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. 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 கவனிக்கிறது.

47. தமிழ் நாட்டில் 1985-ல் 24,530 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால் 1984-ல் 23,353 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 5,000 பேர் இறந்தனர். 20,768 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1984-ல் விபத்துக்களால் 4,511 பேர் இறந்தனர். 21,411 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் இப்பிரச்சினை எவ்வளவு பெரியது என்பதை உணர்ந்து இத்தகைய விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக, போக்குவரத்து விதிகள், விதிமுறைகள் பலவற்றையும், தீவிரமாகச் செயற்படுத்தத் தயங்கவில்லை. ஸ்கூட்டர் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள்களை ஓட்டுபவர்களும், பின் அமர்ந்து செல்பவர்களும் விபத்துக்களினால் மரணமடைவதைத் தவிர்ப்பதற்காக கட்டாயமாகத் தலைக் கவசம் அணிந்து செல்ல வேண்டும் என்றும், இதனை 1985 ஆம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் முதல் நடைமுறைப்படுத்த அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இவ்வகையில், போக்குவரத்து பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்துதல், போக்குவரத்துக் கல்வி என்னும் மூன்று பெரும் பகுதிகளாகக் கொண்டு பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1974 ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தகவல் துறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் செயற்பட்டு வருகிறது. இது இரவு பகல் எந்நேரமும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் இதன் மூலம் தொடர்பு கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மோட்டார் ஓட்டிகள் அதிவேகமாக மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்தச் சாலைகளில் வேகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிகள் தவறாது வைத்து வரப்படுகின்றன.

48. சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

( ) வண்டிகள் போக்குவரத்தையும் பாதசாரிகள் நடமாட்டத்தையும் முறைப்படுத்த, சாலை சந்திப்புகளிலும் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து செல்லுமிடங்களிலும்

போக்குவரத்துக் காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர். அத்துடன் போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்க மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள் முதலியவை கட்டப்படுகின்றன.

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

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

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

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

(vi) போக்குவரத்துச் சைகைகள், சாலையைப் பயன் படுத்துவது முதலியவை குறித்து, சிறுவர் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஊர்க்காவல் படையினர், கல்லூரி மாணவர்த் தொண்டர்கள் ஆகியோருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு மேற்பார்வைப் பணியில் அமர்த்திக்கொள்ளப்படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான இயன்ற இடங்களிலெல்லாம் பொறியியல் முறையைப் பின்பற்றி போக்குவரத்து சீரமைக்கப்படுகிறது.

(viii) மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களும் கனரக வண்டிகளும் செல்லக் கூடாதென தடை குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் விதிக்கப்படுகின்றது. முக்கியமான சாலைகளில் அவசியமான இடங்களிலெல்லாம், கோடிட்டுப் பிரிக்கும் முறை செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

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

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

(xi) சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து கருத்தரங்குகள் நடத்தப்படுகின்றன. காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்கு வரத்து விதிகள் செயற்பிரிவுப் பணியாளர்களுக்கு, பம்பாயி லுள்ள போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனிப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம் ஆற்றி வரும் பணிகள்.

49. தமிழ்நாட்டிலுள்ள நகரங்களில் ஆண்டுதோறும் மக்கட் தொகையும், வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் பெருகி வருகிறது. இதனால் ஏற்படும் விளைவுகளைச் சமாளிக்க அவசரமாக முற்பட வேண்டிய அரசுப் பணியாளர்களில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் பொறியாளர்கள் முக்கியமான இடம் பெறுகிறார்கள். போக்குவரத்து நெரிசல், போக்குவரத்து தேக்கம், கார்களை நிறுத்தும் ஒதுக்கிடம், விபத்துக்கள், பயண நேரத்தில் தாமதம், சூழ்நிலையில் இயல்பான நிலைக்குப் பாதிப்பு ஆகிய பல்வேறு சிக்கல்களையும் அவர்கள் சமாளித்து, போக்குவரத்துத் தடை யின்றியும், தொடர்ந்து சிக்கலின்றிச் செல்லவும், பாதுகாப்புடன் அமையவும் வழி வகுக்கிறார்கள். பேருந்து, கார் போன்ற வாகனங்களில் செல்லுவோர் அன்றி நடைபாதையிலும், சைக்கிள் பாட்டையிலும் செல்லுவோருக்கும் எளிய முறையில் வடிவமைப்புத் திட்டங்களைத் தயாரித்து அளிக்கிறார்கள்.

இந்தப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம், சென்னையில் ஒன்றும் திருச்சியில் ஒன்றுமாக, இரண்டு கோட்டங்களுடன் செயற்படுகிறது. நகரங்களில் உள்ள போக்குவரத்துச் சீரமைப்பின் பொறுப்பை ஏற்றுள்ள காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு எளிமையாகவும், 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 ;

5. சாலையில் பாதசாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் சுரங்கப் அமைக்கத் திட்டமிடுதல்;

5. சாலையில் பாதாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் சுரங்கப் பாதை அல்லது மேம்பாலம் அமைத்தல் ;

6. சாலைகளை அகலப்படுத்துதல்;

7. சாலைகளில் போதுமான அளவு விளக்கு வெளிச்சம் அமைக்கத் திட்டம் ;

8. ஒருவழிப் பாதைகளை திட்டமிடுதல் ;

9. பொது உபயோகக் கட்டிடங்களில் 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 போக்குவரத்து 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. போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பை, தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் ஒவ்வொரு ஆண்டும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத சாலைகளில் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறையும் மிகவும் அதிகமான போக்குவரத்து நெரிசல் நிறைந்த காலங்களிலும், சாதாரண காலங்களிலும் எடுத்து வருகிறது. அங்ஙனம் எடுக்கப் படும் கணக்கெடுப்பு போக்குவரத்து வாகனங்களின் உருப்படிகள் பயணியர்-கார் அலகுகள் என்கிற விகிதத்தில் திரட்டப்படுகிறது. மேலும், சென்னை மாநகரில் உள்ள மூன்று மிகப் பிரதான சாலைகளின் எல்லா சந்திப்புகளிலும் போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு ஆய்வுகளை நடத்தியும், போக்குவரத்து எண்ணிக்கையையும் போக்குவரத்து மாதிரிகளையும் கணித்தும் வருகிறது. இந்த புள்ளிவிவரங்கள் "விவரக் குறிப்புகளின் தொகுப்புகள்" என்று அழைக்கப்படுகிறது. இவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு மைய மற்றும் மாநில அரசுகள் நெடுஞ்சாலைத் துறையின் அனைத்து மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கும் நிதி ஒதுக்கீடுகள் செய்து வருகின்றன. இப்படிப் பட்ட விவரக் குறிப்புகள் மாநிலத்தில் உள்ள சாலைகளில் கவனத்தை ஈர்க்கும்படி மிக அதிகமான அளவில் போக்குவரத்து நடைபெறும் பகுதிகளை அறிந்து கொள்ள உதவுகிறது.

வாடகை வண்டி.

50. 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

[1986 மே 2

பொருத்துவதற்கு நபர் ஒருவருக்கு ரூ. 1,125 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 (கூட்டுறவுத் துறை) அங்கீகாரம் வழங்கியுள்ளது. மேற்படி மானியத் தொகை சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுநர்கள் கூட்டுறவு சங்கங்கள் மூலமாகப் பட்டுவாடா செய்யப் படுகின்றது.

தற்பொழுது 120 சி.சி. செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட அனுமதிக்கப்படுகின்றன. மோட்டார் வாகன சட்டத்தைத் திருத்தி 120 சி.சி. செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு, மோட்டார் வாகன சட்டத்திலிருந்து விதிவிலக்களிக்க மாநில அரசு மத்திய அரசினைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. சென்னை நகரில் மட்டும் தற்பொழுது (31—1—1986 வரை) 471 மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் ஓடுகின்றன.

புதிய செயற்குறிப்புகள்.

51. 1986-87 ஆம் ஆண்டில், ஓசூர் மற்றும் ஆத்தூரில் பிரிவு அலுவலகங்கள் அமைக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

52. போக்குவரத்துத் துறையின் சோதனைச் சாவடிக்கு கட்டிடம் கட்டுவதற்கு ஜீஜீவாடி கிராமத்தில் ரூ. 41,017 செலவில் நிலம் வாங்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

53. அரசிற்கு சேர வேண்டிய பாக்கித் தொகையை வசூல் செய்யவும், வரி ஏய்ப்பைத் தடுக்கவும், பெரியார் மாவட்டத்தில் மாநில எல்லைப் பகுதியான பன்னாரியில் தணிக்கைச் சாவடி ஒன்றை இவ்வாண்டு நிறுவ அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

54. தற்பொழுதுள்ள 400 அகில இந்தியச் சுற்றுலாச் சிற்றுந்துகளின் அனுமதிகளுக்குமேல், சுற்றுலாவைப் பெருக்க கூடுதலாக 200 அகில இந்திய சுற்றுலாச் சிற்றுந்துகளின் அனுமதிகளை வழங்க, மைய அரசிற்கு கருத்துரு அனுப்பப் பட்டுள்ளது. மைய அரசின் ஆணைகள் எதிர்நோக்கப் படுகின்றன.

1986 மே 2]

இணைப்பு II.

(47-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

போக்குவரத்துத் துறை.

மானியக் கோரிக்கை எண் 40, 55.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

1986-87.

1. நாட்டுடைமையாக்குதல்.

1.1. தமிழ் நாட்டில் 1948 ஆம் ஆண்டு சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டதன் மூலம் பேருந்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் முறை கொண்டு வரப்பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் அரசால் இயக்கப்பட வேண்டும் என்கிற அப்போதைய கொள்கைப்படி, முன்னாள் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை 1959 ஆம் ஆண்டு முதல் தொலைதூரப் 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 எவ்வாறிருப்பினும், அத்தகைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் யாவும்.

1.3. அடுத்தபடியாக, 1971 ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 இடங்களுக்குக் குறையாத தனியார் பேருந்துகள், அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமை

யாக்கப்பட்டன. இச்சட்டத்தின் கீழ் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி, ராமன் அண்ட் ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம், ஸ்ரீராமவிலாஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும் சத்திவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளும், வழித்தடங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன.

1.4. 1973 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டது. 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 நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல்முறையீடு செய்தது. இவ்வழக்கு உச்ச நீதிமன்றத்தில் பத்து ஆண்டுகள் முடிவு பெறாமல் இருந்தது.

1.5. இதன் மத்தியில் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைத் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அரசுப் போக்கு வரத்து நிறுவனங்களுக்கு, வழித்தடங்களுக்கான உரிமத்தைப் பெறும் வகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொள்ளுமாறும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி, VI, VI எ கீழ் நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தைத் தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் எனவும், அரசு கட்டளை வழங்கியுள்ளது. சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு இணங்கவும், ஒருங் கிணைந்ததாகவும், திறம்படவும், ஆதாயம் அளிக்கும் வகையிலும் 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 நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பை மனதிற்கொண்டும், அரசின் முன்னுரிமைப் பணிகளை கருத்திற்கொண்டு பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை படிப்படியாக செயல் படுத்தலாம் என்ற அடிப்படையில் 1984 ஆம் ஆண்டில் ஒரு சட்டம் மூலமாக பிரதான சட்டத்தில் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் 1977-ல் 51 சதவீதமாக இருந்தது. தற்பொழுது 66 சதவீதமாக உயர்ந்திருக்கிறது. முதன் முறையாக சனவரி 1986-ல் நமது போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 10,000-ஐ கடந்திருக்கிறது.

2. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்.

2.1. தமிழ்நாட்டில் தற்பொழுது நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவுசெய்யப்பட்ட பதின்மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

அவை எந்த நாளில் அமைக்கப்பட்டன. அவை செயல்படும் பகுதிகள் முதலியன பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட் டுள்ளன:—

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	செயல்படும் முதன்மைப் பகுதி.	31-1-1986 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1-1-1972	சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி	2,102
2. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.	1-12-1982	வட ஆர்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி.	692
3. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.	17-1-1972	மதுரை, காமராசர், அண்ணா மாவட்டங்கள்.	1,073
4. மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக்கழகம், காரைக்குடி.	1-4-1983	புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம் மாவட்டங்கள்.	484
5. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1-3-1972	கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	1,074
6. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1-4-1983	பெரியார் மாவட்டம்	482
7. சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1-3-1972	தஞ்சாவூர் மாவட்டம்	606
8. தீரன் சின்னமலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி.	1-4-1985	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம் ..	404
9. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	15-2-1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள் ..	818
10. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1-1-1974	திருநெல்வேலி மாவட்டம் ..	538
11. நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1-4-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம் ..	442
12. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	16-1-1975	தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் தெற்குப் பகுதி.	668
13. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1-4-1980	தமிழகம் முழுவதும்—விரைவுப் பேருந்துகள்.	653
		மொத்தம் ..	10,036

[1986 மே 2

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் 'இராணி மங்கம்மாள்' போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயருடன் திண்டுக்கல்லை தலைமையகமாகக் கொண்டு, அண்ணா மாவட்டத்தில் 1-4-1986 முதல் தனியாக இயங்க ஏற்பாடாகியுள்ளது.

3. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்முறை.

3.1. திட்டச் சாதனை—

3.1.1. நமது மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அகில இந்திய ரீதியில் 1984 ஆம் ஆண்டு உற்பத்தித் திறனுக்காக முதல் பரிசு பெற்றுள்ளது. மத்திய திட்டக் கமிஷனும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்தியாவி லுள்ள சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்றாகும் என அறிவித்திருக்கிறது. கடந்த 1986 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 31 ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு நமது பதின்மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள், 10,036 பேருந்துகளை இயக்கின. அவை நாள்தோறும் சுமார் 32 இலட்சம் கிலோ மீட்டரில் சுமார் 92 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன. இந்த நிதியாண்டில் (1985-86), 1986 சனவரி இறுதி வரை, மொத்தம் சுமார் 53 கோடி ரூபாய் செலவில் 1,840 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 1,235 பேருந்துகள் பழைய பேருந்து களுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன. ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடப் பேருந்துகளுடன், கூடுதலாக 605 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. சுமார் 7 இலட்சம் மக்கள் வாழும் 530 கிராமங்களில் இதுவரை பேருந்து வசதி இல்லாம லிருந்தது. இப்பேருந்துகள் புதிதாக மேற்படி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலை தூர இடங்களுக்கு 387 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.

1986 மே 2]

3.2. நிதி நிலை.

3.2.1. 1985-86 ஆம் ஆண்டில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக அனைத்து கழகங்களும் ஆதாயம் ஈட்டி யிருக்கின்றன. சென்னை பெருநகர் பகுதியின் இயக்கத்தில் ஏற்படும் தனித் தன்மையினால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இழப்பு தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது.

போக்குவரத்தின் இனத்திற்கு கடனுதவி.

3.2.2. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அவைகளுக்கு தேவையான நிதியில் ஒரு பகுதியை பேருந்துகளை திறம்பட இயக்கியும், சிக்கனத்தை கடைப்பிடித்தும் ஈடுகட்டுகின்றன. தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்நிறுவனம் பொது மக்களிடமிருந்து வைப்பு நிதியாகப் பெற்று அரசு போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கு தேவையான நிதியை அளித்து வருகிறது. இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் மட்டும்தான் 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, 1984-85-ல் ரூ. 2.64 கோடியும் கடனாக வழங்கியுள்ளது. இவ்வாண்டிலும் (1985-86) ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து ரூபாய் 2.90 கோடி கடன் வாங்க ஏற்பாடாகி யிருக்கிறது.

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள்.

4.1. கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் சுமார் 1,600-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்து நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டு உள்ளன. சேலத்தில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகமும், நகராட்சியும் சேர்ந்து

எல்லா வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு நவீன பேருந்து நிலையத்தை அமைத்து வருகின்றன. கொடைக்கானலில் பாண்டியன போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு நவீன பேருந்து நிலையம் கட்ட ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. கழகங்கள் நடத்தும் பேருந்து நிலையங்களில் அன்றாடம் அலுவலகம் செல்லும் பயணிகளுக்கு வசதியாக மிதிவண்டி நிலையங்களும் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

4.2. சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கு இரு சீர்வளிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இவை தவிர, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 98 சொகுசுப் பேருந்துகளை (சீர்வளி வசதி அமைக்கப்படாதவை) விட்டுள்ளது. சென்னைக்கும் ஈரோடுக்கும் நடுவே தூங்கும் வசதி கொண்ட இரு சீர்வளிப் பேருந்துகளை ஓடவிட்டுள்ளது.

5. சமூக நல ஏற்பாடுகள்.

5.1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளில், புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காகச் செல்கையில், அவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப் படுகின்றனர். பார்வை இழந்தோர் சென்னைப் பெருநகர் பகுதியில் கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப் படுகின்றனர். பிற இடங்களில் அவர்கள் மருத்துவமனை பணிக் களரி, பள்ளிகள் ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். சென்னை மாநகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்களது இருப்பிடத்திலிருந்து பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் சென்று திரும்ப பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுக்கள் அளிக்கப்படுகின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண வீதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். நெரிசல் நேரங்களில் பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன் மாநகரங்களில் 'மகளிர், குழந்தைகள் மட்டும்' பேருந்துகள் கணிசமான அளவிற்கு விடப்பட்டுள்ளன. கழகப் பேருந்துகளில் பத்திரிகை நிருபர்கள் சில நிபந்தனைகளின் பேரில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்டமன்ற

உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். தற்போது அவர்களது கணவர்/ மனைவிக்கும் இச்சலுகை (அவர்களிருவரும் சேர்ந்து பயணம் செய்யும்போது) நீடிக்கப்பட்டுள்ளது.

6. ஆற்றிய சிறப்புப் பொதுச் சேவைகள்.

6.1. தமிழ் நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள், பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்கு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை சமூக நிலைக்குக் கொண்டுவர, போதுமான எண்ணிக்கையில் தனிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப் படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகள் ஆகியவை செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

6.2. பயணம் செய்யும்போது மக்களின் வசதிக்காக பத்து நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்து கொள்ளும் வசதி உள்ளது. இத்தகைய வசதிகள் பெரிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் பயண இறுதி முனைகளிலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, முக்கியமான இடைப் பயண நிலைகளிலும் ஒதுக்கீடு செய்யப் படுகின்றன.

6.3. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருட்டிணகிரி, வேலூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், கழிப்பிட வசதிகளுடன் பயணி ஓய்வு அறைகளைக் கட்டியுள்ளது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் ஓய்வறைகளும் பயணப் பொருள் பாதுகாப்பு அறை வசதிகளும் உள்ளன. தொகுதி தொகுதியாக வரும் பயணிகளுக்காக சென்னையில் துயிலிட வசதியுடன் கூடிய இடவசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் மாவட்டங்கள், அனைத்திலுமுள்ள மாவட்ட சுற்றுலா நிலையங்களில் வண்டி, நிறுத்துவதற்காக வசதிகள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் ஓய்வறைகள் ஆகியவற்றுடன் மேம்பாடு செய்யும்படி மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவ்வசதிகள் அனைத்தையும் அக்கழகங்கள் தங்களது வாலாயமான தேவைகளை நிறைவு செய்த பின்னர் உபரி நிதியைக் கொண்டு படிப்படியாக நிறைவேற்றும்படி கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டு உள்ளன. நடப்பு ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நெடுஞ்சாலை ஓரத்தில் தகுந்த இடங்களில் சாலையோர விடுதிகள் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடாகி வருகின்றது. இச்சாலையோர விடுதிகளில் நெடுஞ்சாலையில் பயணம் செய்யும் அனைவருக்கும் அவர்களது வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்கவும், சிறிது இளைப்பாறவும் வசதிகள் செய்து தரப்படும். தற்பொழுது இம்மாதிரி விடுதிகள் கயத்தார், திருமயம், வல்லம், பூண்டி, அணைக்கரை, மூவரை வென்றான், ஒட்டன்சத்திரம், மண்மங்கலம் ஆகிய இடங்களில் இயங்கி வருகின்றன. மாமண்டூரிலும், ஹாசனூரிலும் விடுதிகள் முடியும் தருவாயிலிருக்கின்றன.

6.5. நாட்டிற்குத் தேவையான, போக்குவரத்துப் பொறியியல் துறையில் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் கிடைக்குமாறு செய்வதற்கு அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்று சேர்ந்து 'சாலை மற்றும் போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிறுவனம், தமிழ்நாடு' என்ற ஒரு அமைப்பை ஈரோடில் அமைத்திருக்கின்றன. இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாகத் துவக்கப்பட்ட இத்தனித் தன்மை வாய்ந்த கல்லூரி சாலைப் போக்குவரத்து சார்ந்த பொறியியல் துறைகளில் பட்டம் வாங்குவதற்கு கல்வி புகட்டும். இதற்காக ஆகும் மொத்த மூலதனச் செலவான ரூபாய் 5 கோடியையும் கழகங்கள் தங்களின் உபரி நிதியிலிருந்தே ஈடுகட்டும். சுமார் 60,000-க்கும் மேற்பட்ட போக்குவரத்து தொழிலாளர்கள் தாங்களாகவே முன்வந்து நிறுவிய திருப்பியளிக்கக்கூடிய வைப்பு நிதியிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வட்டியின் மூலம் இந்நிறுவனத்தை இயக்குவதற்காக ஆகும்

அன்றாடச் செலவில் ஒரு பகுதியை ஈடுகட்ட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதன் காரணமாக இக்கல்லூரியில் உள்ள இருக்கைகளில் ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதம் போக்குவரத்து தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

6.6. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தலைமையகங்களில் தொழிற்பயிற்சி கேந்திரங்களையும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளையும் துவக்கியிருக்கின்றன. நாட்டிற்கு நல்ல தேர்ச்சி பெற்ற மெக்கானிக்குகளையும், சிறந்த கனரக வண்டி ஓட்டுநர்களையும் உருவாக்குவதே இவர்களின் நோக்கமாகும்.

7. சாலை விபத்துக்களை தடுத்தல்.

7.1. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும் பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாகவும் கவனமாகவும் இயக்குவதற்கும் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் கணிசமான அளவிற்குக் குறைந்துள்ளன.

7.2. பேருந்து ஓட்டுநர்கள், பேருந்துகளை மிக விரைந்து ஓட்டுவதை கண்காணிக்கவும் கட்டுப்படுத்தவும் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் டெகோகிராப் என்ற சாதனங்களையும் மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவிகளையும் தொடர்ந்து உபயோகித்து வருகின்றனர். மிகத் திறமையான மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவியை நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்று சொந்தமாகத் 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 ஓட்டிப் பழகியோர் திண்மை வாய்ந்த (கனரக) வண்டி ஓட்டும் அனுபவத்தின் அடிப்படையில் பேருந்துகளை ஓட்டவும் நியமிக்கப்படுகின்றனர்.

அந்த லாரி ஓட்டுநர்கள், காடுமுரடான பாதையில் பெரிய லாரிகளை ஓட்டுகையில் ஏற்பட்ட பழக்க வழக்கம் பேருந்துகளை அவர்கள் ஓட்டும் முறையிலும் கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது. வண்டி ஓட்டுகையில் பழக்கங்கள் ஏதுமின்றி, முறைப்படி ஓட்டுநர்கள் பலரை உருவாக்க 'சாலைப் போக்குவரத்து' நிறுவனத் தலைமையின் கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டமொன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி, தேவையான உடற்கட்டுடைய எஸ்.எஸ்.எல்.சி. கல்வித் தகுதி பெற்று, வண்டி ஓட்டத் தெரியாத இளைஞர்கள், தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு திண்மையற்ற வண்டிகளையும், திண்மை வாய்ந்த வண்டிகளையும் ஓட்டுவதிலும், மோட்டார் எந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு. முதலுதவி முதலியவற்றிலும் 26 வாரங்களுக்குத் தீவிர பயிற்சி அளிக்கப்படுவர். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் நன்கு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை உருவாக்கித் தரும் பொருட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகள் அமைத்துள்ளன. விபத்துக்கள் நிகழாமல் தடுப்பது பற்றியும் ஓட்டுநர்களுக்குக் கல்வியூட்டுவதற்கும், பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், போக்குவரத்து தொடர்பான வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

7.5. விபத்துக்களில் பலியானோருக்கு உடனடியாக ரொக்க உதவி அளிக்க, இறந்துவிட்டால் 1,000 ரூபாயும், காயமடைந்தால் காயநிலைக்கு ஏற்ப ரொக்க உதவி அளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கு இடருதவி தொடர்பான முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது. மேலும், இத்திட்டம் மாவட்ட ஆட்சியர்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்து ஆணையரால் நிருவகிக்கப்படுகின்றது.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்.

8.1. தங்கள் பணியாளர்களின் நலத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து நாட்டம் செலுத்தி வருகின்றன.

8.2. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பிரிவு பணியாளர்களையும் உள்ளிட்ட செயலூக்கத் திட்டங்கள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் உள்ளன. இத்திட்டங்

களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கூடுதல் உற்பத்தித் திறனால் வருவாய் அதிகாரிக்கும்பொழுது அதில் பணியாளர் களும் பங்கு பெற்று வருகின்றனர்.

8.4. ஊதிய ஒப்பந்தம்.

8.4.1. மூன்றாண்டுக் கால ஊதிய ஒப்பந்தம் இவ்வாண்டு செப்டம்பர் முதல் தேதி முடிவாகிறது. புதிய ஒப்பந்தம் அதற்கு முன்பாக செய்து முடிக்க வேண்டும்.

8.5. படிகள்.

8.5.1. காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண் வீதத்தில் 437 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.30 ரூபாய் வீதமும், 492 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.65 ரூபாய் வீதமும் தொழிற்சாலைப் பணியாளர் களுக்கு அகில இந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டெண் அடிப்படையில் அகவிலைப்படி வழங்கப்படுகிறது.

8.5.2. சென்னையில் ஏனைய மாவட்டத் தலைநகர்கள், கழகத் தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் வசிக்கும் எல்லாப் பணியாளர் களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் வீட்டு வாடகைப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.3. சென்னை நகரத்தில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்படுகிறது. மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய நகர்களில் வசிக்கும் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் 5 சதவீதம் என்றும், ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பிற பணியாளர்களுக்கு இதே 5 சதவீதம் என்றும் முறைப்படுத்தப்பட்டு கிராம படியாக அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.4. அடிப்படைச் சம்பளம் அகவிலைப்படியில் 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், உயரளவு மாதம் 40 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டு மருத்துவப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.5. சலவைப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு 8 ரூபாயிலிருந்து 10 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.5.6. மலைவாழ்விடப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பணியாளர் ஒருவருடைய அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், குறைந்த அளவு 25 ரூபாய், உயரளவு 50 ரூபாய என்பதற்கு உட்பட்டுத் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

8.6. விடுப்புப் பயன்கள்.

8.6.1. எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 1980-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

8.6.2. மகளிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.3. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு 6 நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.4. குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தில் அறுவை சிகிச்சை செய்துகொள்வதற்கு ஊழியருக்குத் தனித் தற்செயல் விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊழியரின் மனைவியோ, கணவரோ சிகிச்சை பெற்றாலும் இவ்விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊக்கத் தொகையும் ரூ. 200-லிருந்து ரூ. 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

8.7. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 25-க்கு அதிகமாகப் பேருந்துகளையுடைய பணிமனைகளில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும் வானொலி, தொலைக் காட்சிப் பெட்டி போன்ற பொழுதுபோக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வறைகளையும் அமைத்துள்ளது. சிற்றுண்டிச்சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும் தேநீரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும், விடுப்பு காலங்களிலும், விடுமுறை நாட்களிலும் தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக் கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டக் கருதியுள்ளன. அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் சேர்ந்த பணியாளர், தமது

குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஐவருக்கு மேற்படாதவர்களுடன் ஆண்டிற்கொரு முறை அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் மாநிலம் முழுவதிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களிலுள்ள பணியாளர்கள், ஆண்டொன்றுக்கு மொத்தம், 2,750 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும், பயணம் செய்யலாம். அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் 2 பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன. அகில இந்திய ரீதியில் நடத்தப்படும் விளையாட்டுப் போட்டிகளில் முதலாவதாக வரும் ஊழியருக்கு வருடாந்திரச் சம்பள உயர்வு இரண்டு அளிக்கப்படுகிறது.

8.8. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால் அவருடைய ஈமக் கடன்களுக்காக ரூ. 150 உடனடியாக மானியம் அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அவருடைய குடும்பத்திற்கு இட்ருதவி அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே, போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலை வாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஊழியர் பணி செய்து கொண்டிருக்கும்பொழுது பிறரின் வன்முறைச் செயலால் இறந்து விட்டால், அவரது வாரிசுக்கு ரூ. 5,000 உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. பணிக் காலத்தில் ஏலாமையுற்ற பணியாளர்கள் பொருத்தமானதொரு பணியில், புதிதாக நியமனம் செய்யப்படுவது போலவே தொடர்ந்து பணிபுரிய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். அதற்குப் பதில் அவர் மருத்துவ ரீதியாக பணிக்கு தகுதியற்றவர் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டால், அவருடைய ஒரு குழந்தைக்கு தகுதிக்கேற்ப வேலை கொடுக்கப்படும். மூச்சக்கர வண்டி வாங்குவதற்காக, 50 சதவீதம் உதவித் தொகையும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டிக்கு நீண்ட காலத் தவணையில் கடனும் உடல் ஊனமுற்ற பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. பணியாளர்களது ஊனமுற்ற குழந்தைகளுக்கும் மூன்று சக்கர வண்டிகள் அளிக்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

8.9. அரசு மருத்துவ மனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி மருத்துவ வசதி, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு கிடைக்க அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இத் திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

8.10. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம் அல்லது கூட்டுக் காப்பீட்டுத் திட்டம் செயலுக்கு கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இதனால் வாரிசுகளுக்கு அளிக்கப் படும் தொகை 10,500 ரூபாயிலிருந்து 20,000 ரூபாயாக அதிகரிக்கப் பட்டிருக்கிறது.

8.11. 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 சதவித மதிப்பெண்களுக்கு மேல் வாங்கிய குழந்தைகளுக்கு ஆறுதல் பரிசுகளும் அளிக்கப் பட்டு வருகின்றன. தொழில் கல்லூரிகளில் சேர நுழைவுத் தேர்வு எழுத ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கு தனிப் பயிற்சி இலவசமாக அளிக்கப்படுகிறது.

முன் பணங்கள்.

8.12. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி விதத்தில் திருமண முன்பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன்பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்கப்படத்தக்கதாகும். பெண் தொழிலாளியின் திருமணத் திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு வழங்கப் படும் முன் பணம் 1,000-லிருந்து ரூ. 1,500 ஆகவும் தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு

வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 1,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டு உள்ளது. பண்டிகை முன் பணம் ரூ. 400-லிருந்து ரூ. 500 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன் பணத்தை வசூலிப்பதற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6-லிருந்து 8-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.13. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பண்டங்கள் வழங்குவதற்காக பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டகச் சாலைகளுக்கு குறைந்த வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பொருட்களை வழங்குவதற்காக கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அமைக்க ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஊழியர் களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தைத் தொடங்கி யிருக்கின்றன. ஹட்கோ நிறுவனத்திடமிருந்தோ அல்லது தமிழ் நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகத்திடமிருந்தோ 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 தீவிரமாகச் செயல்படுத்தப்படும்.

8.14. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும், ஓட்டுநருக்குக் குளுமைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகள் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர்களே தைட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க தொழிலாளி ஒருவருக்கு ரூ. 45 என்ற வீதத்தில் தையற் கூலியுடன் துணிகளை இக்கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு ஆண்டும் 3 பருத்தி சீருடை களுக்குப் பதிலாக, இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மூன்று டெரிகாட்டன் சீருடைகள் அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. ஐந்து ஆண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக்

கண்ணாடி தேவைப்படின், அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்கள் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக் கழகம் அவர்களுக்குக் கைக் கடிகாரங்களைப் பரிசளிக்கிறது. நீலகிரி மலைப் பகுதிகளில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு கம்பளிக் குட்டையும் (Muffler) கம்பளிச் சட்டையும் ஆண்டு தோறும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

ஊதியக் கொடை.

8.15. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் பொறியற் கழகம் நீங்கலாக மற்ற அனைத்து போக்குவரத்து கழகங்களைச் சார்ந்த அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் சென்ற 1984-85 ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக் கொடை 8.33 சதவிகிதமும், கருணை படியாக தலா ரூ. 450-ம் அளிக்கப்பட்டது. இது தவிர உற்பத்தித் திறன் பரிசுக்காக தலா 25 ரூபாயும் அளிக்கப்பட்டது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் பொறியியற் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு தலா ரூ. 350-ம் உற்பத்தித் திறன் பரிசுக்காக ரூ. 75-ம் அளிக்கப்பட்டது. அத்துடன் 1985 ஆம் ஆண்டிற்காக அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொறியியல் கழகங் களைச் சேர்ந்த பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 375 'சாதனை ஊக்கத் தொகையாக' வழங்கப்பட்டது.

9. பொது.

9.1. 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 (நெடுஞ்சாலை கிராமப் புறப் பணிகள்)

(5) மாவட்ட ஆட்சியரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊரக வளர்ச்சி)

(6) தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமை யாளர்கள் ஆகியவர்களைக் கொண்ட குழு அமைக்கப் பட்டுள்ளது.

10. பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரை பணிக்குழு.

10.1. அமைக்கப்பட்ட குறிக்கோள்களுக்கு இணங்க பல்லவன் போக்குவரத்துப் பணிக்குழு சாலைப் போக்குவரத்திலும், கணக்கீட்டுப் பொறி உபயோகத்திலும் (Computer applications) நம் நாட்டிலேயும், வெளி நாடுகளிலும் பரிந்துரைப் பணிகள் அளித்துக் கொண்டிருக்கிறது. அரசுத் துறைகளிலும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், மற்ற பொதுத் துறை நிறுவனங் களிலும் இந்நிறுவனம் பரிந்துரைப் பணிகளை ஏற்றுக் கொண்டு செயல் படுத்தி வருகிறது.

10.2. தற்பொழுது இந்நிறுவனம் டான்ஸானியாவிலுள்ள ஒரு கம்பெனிக்கு அறிவுரை பரிந்துரைப் பணிகள் செய்து கொண்டிருக்கிறது. பிற மாநிலங்களிலும், வெளி நாடுகளிலும் மேலும் பணிகள் செய்வதற்கு ஏற்பாடாகி வருகிறது. நம் நாட்டின் தற்போதைய நிலைமைக்கேற்ப எல்லா பொதுத் துறை நிறுவனங்களிலும் கணக்கீட்டுப் பொறி உபயோகிக்கும் வண்ணம் அறிவுரைகள் வழங்க இந்நிறுவனம் பெரிது படுத்த ஏற்பாடாகி வருகிறது.

11. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

11.1. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 1984-85 ஆம் ஆண்டில் 17.43 இலட்சம் டன். நிலக்கரியையும், 1985-86 ஆம் ஆண்டு சனவரி 1986 முடிய 20.11 இலட்சம் டன் நிலக்கரியையும் இந்திய கடலோர மார்க்கமாக ஏற்றி சென்ற இந்திய கப்பல் போக்குவரத்தில் பெரும் சாதனையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. தூத்துக்குடி துறைமுக நிலக்கரி தளத்தில் கப்பலிலிருந்து விரைவாக நிலக்கரியை இறக்குவதிலும் ஒரு தனித்திறமை அடைந்திருக்கிறது.

11.2. இந்நிறுவனம் ஜப்பானிலுள்ள கீர்த்தி வாய்ந்த ஒரு கப்பல் கட்டும் தளத்திலிருந்து 'எம். வி. தமிழ் அண்ணா' என்ற ஒரு தனிச்சிறப்பு வாய்ந்த நவீன சுமை தாங்கி கப்பலை ஆகஸ்டு 1985-ம் ஆண்டில் வாங்கி இருக்கிறது. தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு தேவையான நிலக்கரி ஏற்றிச் செல்வதற்கேற்றவாறு மேலும் இம்மாதிரி இரண்டு கப்பல்கள் வாகுவதற்கு ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. இவை இரண்டும் இவ்வாண்டு டிசம்பர் மாதத்தில் வரலாம் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நிலக்கரி வரத்தை அதிகரிப்பதற்கு மேலும் இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கவும் அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

11.3. இந்நிறுவனத்தின்கீழ் இயங்கும் குமரி முனையிலிருந்து விவேகானந்தர் பாறை நினைவுச் சின்னத்திற்கு பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் ஓடப் போக்குவரத்துப் பிரிவு 1984 ஆம் ஆண்டில் 9.35 இலட்சம் பயணிகளுக்கு சேவை செய்தது. 1985 ஆம் ஆண்டில் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 11.01 லட்சமாகும். இப்பணிகளுக்கு மேலும் வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கு திட்டம் தீட்டப்பட்டிருக்கிறது.

12. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத்துறை.

12.1. தமிழ்நாட்டிலுள்ள அரசுத் துறைகளைச் சார்ந்த 7,000 மோட்டார் வாகனங்களைப் பராமரிப்பதற்கும், சீர் செய்வதற்கும் இத்துறை செயல்பட்டு வருகிறது. இத்துறையில் 11 பணிமனைகளும் ஒரு பணி நிலையமும் இருக்கின்றன. ஆங்காங்கே அமைந்துள்ள பணி மனைகளை நன்கு கண்காணிப்பதற்காக திருச்சியிலும் சேலத்திலும் இரண்டு துணை இயக்குநர்கள் செயல்பட்டு வருகின்றனர்.

12.2. வட ஆற்காட்டிலும், காமராசர் மாவட்டத்திலும் மோட்டார் வாகன பணி மனைகள் அமைப்பதற்கு ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் பெரியார், நீலகிரி, புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களில் சிறு பணிமனைகள் அமைப்பதற்கும் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

12.3. சென்னையில் இரண்டு இடங்களிலும், தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சி, தர்மபுரி, கடலூர். நாகர்கோயில் முதலிய மாவட்டங்களில் ஒரு இடத்திலும் இத்துறை எரிபொருள் விநியோகம் செய்யும் நிலையங்களை இயக்கி வருகிறது.

12.4. இத்துறையில் இப்பொழுது மோட்டார் வாகனங்களைச் சீர் செய்ய பகுதி மாற்றும் முறை (Unit Replacement System) புகுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் கீழ்க்கண்ட அனுகூலங்கள் கிடைக்கப் பெற்றன:—

(1) சிறு சிறு பழுதுகளை அவ்வப்போது சீர் செய்வதற்குப் பதில், மோட்டார் வாகனங்கள் முற்றிலும் பழுது பார்க்கப் படுகின்றன

(2) மோட்டார் வாகனங்கள் அடிக்கடி பழுதாகுதல் தவிர்க்கப்படுகிறது.

(3) குறைந்த செலவில் வாகனங்கள் பழுது பார்க்கப்பட்டு பராமரிக்கப்படுகின்றன.

(4) பழுது பார்க்கப்படும் நேரம் குறைவாவதால், வாகனங்கள் உடனுக்குடன் உபயோகத்திற்கு அனுப்பப் படுகின்றன

12.5. அரசுக்குச் சொந்தமான மோட்டார் வாகனங்களை நன்கு பராமரிப்பதற்கு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு பணிமனை அமைக்க வேண்டும் என்ற குறிக்கோளுடன் புதிதாக துவங்கப்பட்ட மாவட்டங்களில் பணிமனைகளைக் கட்டுவதற்கு, சென்னையில் கூடுதல் பணிமனைகள் அமைப்பதற்கும் ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இத்திட்டம் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது.

இணைப்பு III

(47-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

கோரிக்கை எண் 4—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் கோரிக்கை எண் 4—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு—ஆகியவற்றின் மீதான தமிழ்நாட்டின் சாலை மேம்பாட்டு திட்டங்கள் பற்றிய 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆய்வும், 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்களும்.

1. முன்னுரை—

1.1. நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப்பணித் துறையினால் பராமரிக்கப்பட்டு வரும் பல்வேறு வகைகளைச் சார்ந்த அரசு சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1—4—1985 ஆம் நாள் நிலவரப்படி 37,260 கிலோ மீட்டராகும். அவைகள் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

	நீளம் (கி.மீ.-யில்.)
(அ) தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர்ப்பகுதி) ..	139
(ஆ) மாநில நெடுஞ்சாலைகள்	1,852
(இ) மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள்	14,031
(ஈ) இதர மாவட்ட சாலைகள்	21,238
மொத்தம் ..	37,260

1.2. போக்குவரத்து வசதி தேவைப்படும் கிராமப் பகுதிகளின் மேம்பாட்டில் இந்த அரசு அதிக கவனம் செலுத்தி வருகிறது. "கிராமச் சாலைகள் திட்டம்" மற்றும் "பேருந்து வழித்தட ஏற்புத் திட்டம்" ஆகிய திட்டங்களைச் செயலாக்குவதுடன் "ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்பு உறுதித் திட்டத்தின்" கீழ் கிராமப் பகுதியில் உள்ள சாலைகளை மத்திய அரசின் நூறு உதவியுடன் மேம்படுத்தவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

கிராம வளர்ச்சியை அடிப்படையாகக் கொண்ட திட்டங்களின் கீழ் இதுவரை அடைந்த முன்னேற்றமும், 1986—87 ஆம் ஆண்டு திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளவிருக்கும் பணிகளும் பின்வருமாறு:—

2. கிராம வளர்ச்சியை அடிப்படையாகக் கொண்ட திட்டங்கள்:

2.1.1. கிராமச் சாலைகள் திட்டம்—இத்திட்டத்தின்கீழ் 1,500-க்கு மேலும் 1971 ஆம் ஆண்டு கணக்கெடுப்பின்படி 1,000-லிருந்து 1,500 வரையிலும் 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 இத்திட்டத்தின் கீழ் மேம்படுத்துவதற்காக எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு அப்பணிகள் முடிவடைந்ததும், எதிர்காலப் பராமரிப்பிற்காக அரசால் அவை எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. இவ்வகையில் உள்ளாட்சி மன்றங்களுக்கு ஏற்படும் நிதிச்சுமை குறைகின்றது. புதிய சாலைகள் அமைக்கும் பணிகளும் இத்திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. இதுவரை இத்திட்டத்தின் கீழ் ஆறு கட்டங்களாக ரூ. 7,567 இலட்சம் செலவில் 6,363 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு சாலை அமைக்க ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. 7-வது கட்ட ஒரு பகுதியாக ரூ. பத்து கோடி மதிப்பீடு அளவுக்கு வேலைகளை செயல்படுத்த அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது.

2.1.2. மேற்படி திட்டத்தின் கீழ் 2,248 முதன்மைக் கிராமங்களும், 1,977 இடைப்பட்ட கிராமங்களும் பயன் பெறும் வகையில் ரூ. 5,831 இலட்சம் செலவில் 6,014 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகள் 31—3—1985 வரை முடிக்கப்பட்டுள்ளன. முதல் ஆறு கட்டப் பணிகள் பெரும்பாலும் முடிக்கப்பட்டு விட்டன. அண்மையில் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஏழாவது கட்ட வேலைகளை இவ்வாண்டிலிருந்து எடுத்து செயல்படுத்த முன் ஏற்பாடுகள் அனைத்தும் செய்யப்பட்டு வருகின்றன.

2.1.3. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 681.70 இலட்சம் செலவில் 250 கி.மீ. நீளத்திற்கு கிராமச் சாலைகள் மேம்பாடு செய்யப் பட்டன. இதனால் 250 முதன்மைக் கிராமங்களும் 168 இடைப பட்ட கிராமங்களும் பயனுற்றன.

2.1.4. 1986—87 ஆம் ஆண்டில் 250 முதன்மைக் கிராமங்கள் மற்றும் 160 இடைப்பட்ட கிராமங்கள் ஆக மொத்தம் 410 கிராமங்கள் பயனடையும் வகையில் 250 கி.மீ. நீளத்திற்கு கிராமச்சாலைகளை மேம்படுத்தவும் அல்லது அமைக்கவும் திட்ட மிடப்பட்டுள்ளது. இதற்காக 1986-87 வரவுசெலவுத் திட்டத்தில் ரூ. 684.02 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

2.2. பேருந்து வழித்தட ஏற்புத் திட்டம்:

2.2.1. இச்சிறப்புத் திட்டம் 1960—61 ஆம் ஆண்டில் தொடங் கப்பட்டது, 1960—61 ஆம் ஆண்டு முதல் 1973—74 ஆம் ஆண்டு வரை சுமார் 12,500 கி.மீ. நீளத்திற்கு ஊராட்சிகளையும், ஊராட்சி ஒன்றியங்களையும் சேர்ந்த பேருந்து வழித் தடச் சாலைகள் மேம்படுத்தப்பட்டு எதிர்காலப் பராமரிப்பிற்காக அவை அரசால் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. இத்திட்டம் 1974 ஆம ஆண்டிலிருந்து 1979 ஆம் ஆண்டு வரை நிறுத்தி வைக்கப் பட்டது. 1979—80 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம் மீண்டும் மேற் கொள்ளப்பட்டது. 1984—85 ஆம் ஆண்டு இறுதி வரை 10,694 கி.மீ. நீளத்திற்கு பேருந்து வழித்தட சாலைகள் மேம்பாட்டிற் காகவும் எதிர்கால பராமரிப்பிற்காகவும் எடுத்துக் கொள்ளப் பட்டுள்ளன. இதனால் உள்ளாட்சி மன்றங்களில் நிதிச் சுமை குறைக்கப்படுகின்றது. இவற்றுள் 1985—86 ஆம் ஆண்டில் 889 கி.மீ. நீளத்திற்கு மேம்பாட்டு வேலைகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனுடன் சேர்த்து இதுவரை மேம்படுத்தப்பட்டுள்ள சாலை களின் நீளம் 8,356 கிலோ மீட்டராகும்.

2.2.2. 1985—86 ஆம் ஆண்டிற்கு திருத்திய மதிப்பீட்டில் எஞ்சிய பணிகளுக்கு செலவிட ரூபாய் ஒன்பது கோடி ஒதுக்கப் பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்திற்கு 1986—87 ஆம் ஆண்டிற்கு வரவு-செலவு மதிப்பீட்டில் ரூபாய் பத்து கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள் ளது.

2.3. ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்பு உறுதியளிப்புத் திட்டம்.

2.3.1. இத்திட்டமானது 100 விழுக்காடு மைய அரசின் நிதி உதவியுடன 1984 ஆம் ஆணடு பிப்ரவரி மாதம் முதல் தமிழ் நாட்டில் செயற்படுததப்படுகிறது. இத் திட்டத்தின் பிரதான நோக்கம் ஊரகப் பகுதிகளிலுள்ள ஒவ்வொரு நிலமற்றோர் குடும்பத்தில் குறைநத பட்சம் ஒருவருக்காவது ஒரு வருடத்தில் 100 நாட்கள் வரை வேலை வாய்ப்புக்கு உறுதியளிப் பதாகும். இத்திட்டத்தில் "20 அம்சம்" மற்றும் "அடிப்படைத் தேவைகள்" திட்டங்களின் கீழ் உள்ள பணிகளை உள்ளடக்கிய துடன் ஊரக இணைப்புச் சாலைகள் அமைத்தலும் சேர்ந்த தாகும். இத்திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட அனைத்து சாலை பணிகளும் நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித்துறையின் மூலம் செயல்படுத்தப்படுகிறது. மொத்தம் ரூ. 2,418 இலட்சங்கள் மதிப்பிற்கு 2,265 கி.மீ. நீளத்திற்கு 605 சாலைப் பணிகள் முதல் கட்டம் மற்றும் இரண்டாவது கட்டத்தின் கீழ் செயற்படுத்த மத்திய அரசால் அங்கீகரிக்கப் பட்டது. இது 1984—85 ஆம் ஆண்டில் 115.09 இலட்சங்கள் மனிதத் திறன் நாட்களை உருவாக்கி ஊரக மக்கள் தொகைக்கு பயன் விளைவித்தது. 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 1,461.10 இலட்சங்கள் மதிப்பீட்டில் 74.841 இலட்சங்கள் மனிதத் திறன் நாட்கள் வேலை வாய்ப்பினை ஊரக ஏழை மக்களுக்கு உருவாக்கும் வகையில் 220 ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் 1,677.20 கி.மீ. நீளத்திற்கு சாலை மேம்பாடு செய்ய கருத்துரு இந்திய அரசாங்கத்திற்கு ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டது. இக் கருத்துருவிற்கு மைய அரசு இடைக்கால அங்கீகாரம் அளித்து, நிர்வாக ஒப்புதலை எதிர் நோக்கி, பணிகளை துவக்கலாம் என அறிவித்துள்ளது.

2.3.2. தொழிலாளர்களின் கூலி மனிதத்திறன் நாளொன்றுக்கு ஒரு பகுதி பணமாகவும், எஞ்சிய பகுதி தானியமாகவும் (1 கி.கி. அரிசி மற்றும் 1—12—1985 முதல் 2 கி.கி. கோதுமைக்கு குறையாமலும்) கொடுக்கப்படுகிறது. பணியின் மதிப்பில் 50 விழுக்காடு அல்லது அதற்கு மேலும் உழைப்பு கூறு இருக்கும் வகையில் இத்திட்டம் செயற்படுத்தப்படுகின்றது.

2.3.3. 1985—86 ஆம் ஆண்டிற்கு தானிய மதிப்பு உள்ளடக்கி ரூ. 11.40 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3. மாநில சாலைகள் திட்டம்.

3.1. அதிகரித்து வரும் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்வதற்காக கீழே குறிப்பிட்டுள்ள மூலப்பணிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன:—

(1) தற்போதுள்ள உறுதியற்ற கட்டுமானங்களை உறுதி படுத்தல்.

(2) பாலம் கட்டப்படாத ஆறு, ஓடை போன்ற நீர் குறுக்கீடுகளில் சிறு பாலங்கள்/பாலங்கள் கட்டுதல்.

(3) சாலை/தளங்களை அகலப்படுத்துதல்/வலுப்படுத்துதல்.

(4) சாலைகளின் வடிவமைப்பு போன்ற சீரமைப்பு பணிகள்.

3.1.1. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்:

3.1.2. கி.மீ. 53/4—67/0 பகுதியிலுள்ள தென்காசி—மதுரை சாலையின் தளத்தை ரூ. 47 இலட்சத்தில், அகலப்படுத்தி மேம்பாடு செய்யும் பணி 1985—86 ஆம் ஆண்டில் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

3.1.3. இத்திட்டத்தின் கீழ் 1985—86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 95.97 இலட்சம் செலவு செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

3.1.4. 1986—87 ஆண்டில் இரண்டாம் பாக திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 91.50 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் நான்கு பணிகளுக்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட உள்ளது. (இணைப்பு-1).

3.1.5. எஞ்சிய பணிகளுக்கும் சேர்த்து 1986-87 வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 123.12 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

3.2. மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள்:

3.2.1. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 78.00 இலட்சத்திற்கு ஆறு பணிகளுக்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது (இணைப்பு-2).

3.2.2. 1985—86-ல் ரூ. 236.80 இலட்சம் செலவு செய்யப் பட்டுள்ளது.

3.2.3. 1986—87 ஆம ஆண்டிற்கு இரண்டாம் பாக திட்டத்தின் கீழ் ரூபாய் 222.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் பதிமூன்று பணிகளுக்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட உள்ளது. (இணைப்பு—3). எஞ்சிய பணிகளுக்கும் சேர்ந்து, 1986—87 வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 459.41 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.3. இதர மாவட்ட சாலைகள் :

3.3.1. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 72.00 இலட்சத்தில் ஐந்து பணிகளுக்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. (இணைப்பு —4)

3.3.2. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 166.96 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

3.3.3 1986—87 ஆம் ஆண்டு இரண்டாம் பாக திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 215.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் பதினோறு பணிகளுக்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட உள்ளது. (இணைப்பு—5.).

3.3.4. எஞ்சிய பணிகளுக்கும் சேர்த்து 1986-87 வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூபாய் 360.28 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப் பட்டுள்ளது.

3.4. இதர சாலைகள் திட்டம் :

3.4.1. ஊராட்சிகளிலும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலும் ரூ. 50,000-க்கு மேல் மதிப்பிடப்பட்ட பெரிய, சிறிய மேம்பாலங்கள், தாம்போகிகள், சிறிய பாலங்கள் கட்டுதல் மற்றும் சாலை மேம்பாட்டு பணிகள் போன்ற மூலப் பணிகள் இத் திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்த எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன.

3.4.2. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 32.00 இலட்சம் மதிப் பீட்டில் இரண்டு பணிகளுக்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. (இணைப்பு—6.)

3.4.3. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கு ரூ. 253.80 இலட்சம் செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.4.4. 1986—87 ஆம் ஆண்டு இரண்டாம் பாக திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 82.50 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் எட்டு பணிகளுக்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட உள்ளது. (இணைப்பு—7.)

3.4.5. எஞ்சிய பணிகளுக்கும் சேர்த்து, 1986—87 வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 441.89 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.5. சாலையின் இருமருங்கிலும் நிழல் தரும் மரங்கள் வளர்த்தல்:

3.5.1. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கு ரூ. 23.25 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 105 இலட்சம் பனை மரங்களையும் மற்றும் 65 ஆயிரம் நிழல் தரும் மரங்களையும் நடுவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

3.5.2. 1986—87 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 10.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.6. கருவிகளும் தளவாடங்களும்:

3.6.1. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்காக ரூ. 97.96 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

3.6.2. 1986-87 ஆம் ஆண்டு இரண்டாம் பாக திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 18.00 இலட்சத்திற்கு கருவிகளும் தளவாடங்களும் வாங்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

3.6.3. 1986—87 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 73.08 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.7. தற்போதுள்ள சாலை இருப்புப் பாதைக் கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள்/சுரங்கப் பாதைகள் கட்டுதல்:

3.7.1. அனைத்துச் சாலைகள் உட்பட இரயில்வே மேம்பாலங்கள், இரயில்வே சுரங்கப் பாதைகள் கட்டுவதற்காகும் செலவை மாநில அரசும், இரயில்வே துறையும் சரிசமம் அடிப்படையில் (50 : 50) ஏற்கின்றன. சாலை மேம்பாலங்கள் நகராட்சிகளின்

எல்லைக்குள் வருமாயின் செலவுத் தொகையில் மாநிலத்தின் பங்கு (மொத்த செலவில் 50 விழுக்காடு) மாநில அரசு நகராட்சி இவைகளுக்கிடையே சமமாகப் பிரித்துக் கொள்ளப்படுகிறது.

3.7.2. இருப்புப் பாதைக் கடவுகளில், பாதுகாப்பினை உறுதிப் படுத்த, ஆட்கள் இல்லாத இருப்புப் பாதைக் கடவுகள், ஆட்கள் நியமிக்கப்பட்ட இருப்புப் பாதைக் கடவுகளாகப் படிப்படியாக மாற்றப்பட்டு வருகின்றன. அதன்படி 1982-83 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 6.00 இலட்சம் செலவில் நான்கு இருப்புப் பாதைக் கடவுகளிலும், 1983-84 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 9.0 இலட்சம் செலவில் 6 கடவுகளிலும், 1984-85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 7.50 இலட்சம் செலவில் 5 கடவுகளிலும் ஆட்கள் நியமனம் செய்ய அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

3.7.3. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கு ரூ. 18.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

3.7.4. திருவாரூர் நகராட்சி எல்லைக்குள் மயிலாடுதுறை முத்துப்பேட்டை சாலை கி.மீ. 41/8-லும், நாகப்பட்டினம்-கடலூர் மைசூர் சாலை கி.மீ. 22/6-லும் இரண்டு மேம்பாலங்கள் கட்டும் பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன. நங்கநல்லூர் சாலை கி.மீ. 0/6-ல் சுரங்கப் பாதை அமைக்க தேவைப்படும் நிலங்களை ஆர்ஜிதம் செய்வதற்குண்டான ஏற்பாடுகள் தொடங்கப்பட்டு வருகின்றது. மணலி எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலை சாலையில் கி.மீ. 0/10-ல் ஒரு மேம்பாலம் கட்டும் பணியை செயற்படுத்த அதற்கு வேண்டிய முன் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. பரங்கிமலை இரயில் நிலையத்திற்கு அங்கே இரயில்வே கி.மீ. 16/20-21-ல் தற்போது உள்ள இருப்புப் பாதை கடவுக்குப் பதிலாக ஒரு சுரங்கப் பாதை கட்டும் பணிக்கு இரயில்வே துறையால் 1985-86-ல் ஒப்புதல் கொடுக்கப்பட்டது. இவ்விடத்தில் ரூ. 135.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் சுரங்கப் பாதை கட்டும் பணி பரிசீலனையில் உள்ளது.

3.7.5. 1986—87 ஆம் ஆண்டிற்கு வரவு—செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 81.77 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை வடக்குக் கடற்கரை சாலையில் ரூ. 500 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் கட்டப்பட உள்ள மேம்பாலம் கட்டும் பணிக்கு ரூ. 30 இலட்சம் ஒதுக்கீடும் இதில் அடங்கும்.

3.8. கரும்புச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

3.8.1. இத்திட்டம், சர்க்கரைத் துறை இயக்குநரின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ளது.

3.8.2. எஞ்சிய பணிகள் தவிர மேலும் ரூ. 251.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் 10 பணிகளுக்கு 1985—86 ஆம் ஆண்டில் அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. மூலப் பணிகளுக்காக ரூ. 150.00 இலட்சமும், பராமரிப்பு வேலைக்காக ரூ. 50.00 இலட்சமும் 1985—86 ஆம் ஆண்டு செலவிட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்தின் கீழ் 31—3—1985 வரை மொத்தம் 930 கி.மீ. நீளத்திற்கு சாலை போடப்பட்டு மேம்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3.8.3. இத்திட்டத்திற்கு 1986—87 ஆம் ஆண்டிற்கு மூலப் பணிகளுக்கு ரூ. 150.00 இலட்சமும், பராமரிப்பு வேலைகளுக்கு ரூ. 50.00 இலட்சமும் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது

3.9. அரசு சாலைகளை பராமரித்தல்:

3.9.1. சாலைகளை பராமரிக்கும் செலவு (1) பொருட்களின் அதிக விலை (2) தாரின் விலை உயர்வு (3) சாலைப் பராமரிப்புப் பணியில் ஈடுபட்டுவரும் சாலைத் தொகுதியாட்களின் கூலி மற்றும் படி. உயர்வு ஆகிய மூன்று காரணங்களினால் தொடர்ந்து அதிகரித்து வருகிறது.

3.9.2. ஒவ்வொரு ஆண்டும் எல்லா பருவ நிலைகளுக்கும் ஏற்ற வகையில் கிராமச் சாலைகள் திட்டம், நீலகிரி மாவட்டத்தில் மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம், பேருந்து வழித்தட மேம்பாட்டுத் திட்டம், பழங்குடியினர் துணைத் திட்டம், கரும்புச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம், மேற்கு மலைத் தொடர் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் ஆகிய திட்டங்களின் கீழ் சுமார் 1,000 கி.மீ. நீளத்திற்கு சாலைகள் பெரும் செலவில் மேம்பாடு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இதன் காரணமாக பராமரிக்கப்பட்டுவரும் சாலைகளின் நீளமும் ஆண்டுக்கு ஆண்டு கூடிக் கொண்டு வருகிறது. இவற்றை நிரந்தர சொத்தாகக் கொள்ளலாம். அவற்றை காலமுறைப்படி புதுப்பித்தும், பராமரித்தும் காப்பது அவசியமாகும். ஒவ்வொரு ஆண்டும் நிதிநிலைக்கேற்ப அரசு பராமரிப்புத் தொகையை ஒதுக்கீடு செய்கிறது.

1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கு முதலில் ரூ. 31.13 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. அதன்பின் சாலைகளை மேலும் நல்ல முறையில் பராமரிக்க வேண்டிய அவசியத்தை கருத்தில் கொண்டு அரசு கூடுதலாக ரூ. 2.00 கோடியை 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. 1986 87 ஆம் ஆண்டிற்கு பராமரிப்புக்காக ரூ. 44.15 கோடி அங்கீகரிக்கப்பட்டு உள்ளது. இது 1985-86 ஆம் ஆண்டின் வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டைக் காட்டிலும் ரூ. 11.02 கோடி அதிகமாகும்.

3.10. ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம்:

"சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள்" பணிகளுக்காக ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் (1985-90) ரூ. 130.00 கோடி மட்டும் மூலதனச் செலவாக மத்திய திட்டக்குழு அங்கீகரித்துள்ளது. 1985-86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 24.65 கோடி செலவிட உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. 1986—87 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 31.16 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு உள்ளது.

3.11. வெள்ளச் சேத சீரமைப்புப் பணிகள் (நவம்பர் 1985):

3.11.1. 1985 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் பெய்த பலத்த மழையின் காரணமாக சென்னை மாநகர், செங்கற்பட்டு, தென் னாற்காடு, வட ஆற்காடு மற்றும் தஞ்சாவூர் ஆகிய மாவட்டங்களில் அரசு மற்றும் ஊராட்சி/ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகள், பாலங்கள் மற்றும் கட்டடங்களுக்கு பெரும் சேதம் ஏற்பட்டது. இவைகளின் சீரமைப்பு பணிகளுக்காக ரூ. 3,842 இலட்சம் தேவைப்பட்டது. ஆயினும், மேற்படி தேவைக்கு ரூ. 1,298.94 இலட்சத்திற்கு மட்டும் அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டது. அவ்வகையில் வெள்ள நிவாரணப் பணிகளின் விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்)
அரசு சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் (தேசீய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்புற இணைப்புகள் உள்பட.)	898.31
அரசு கட்டடங்கள்	19.00
ஊராட்சி/ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகள் ..	231.63
ஊராட்சி/ஊராட்சி ஒன்றிய கட்டடங்கள் ..	21.00
பேரூராட்சி சாலைகள்	25.00
பேரூராட்சி வடிகால்கள்	4.00
சிறு நீர்ப்பாசன ஏரிகள்/ஊரணிகள்	100.00
மொத்தம் ..	1,298.94

3.11.2. உடனடி சீரமைப்பு பணிகள் அனைத்தும் முடிவுற்றன. நிரந்தர சீரமைப்பு பணிகள் எல்லா மாவட்டங்களிலும் செயலாக்கப்பட்டு வருகின்றன.

3.12. ஆய்வுப் பணிகள் :

பாலங்கள், மேம்பாலங்கள், புறவழிச்சாலைகள், புதிய சாலைகள் அமைத்தல் போன்ற பெரும் பணிகளின் மதிப்பீடுகளை தயாரிப்பதற்காக வேலை செய்யப்படும் இடத்தில் விரிவான ஆய்வும், கீழ்மண் ஆராய்ச்சியும் செய்யப்பட வேண்டியுள்ளது. இப்படிப்பட்ட கடுமையான பணிகளை செய்வதற்காக திருச்சியை தலைமையிடமாகக் கொண்டு மூன்று கோட்டங்களை உள்ளடக்கிய வட்டம் ஒன்று செயல்பட்டு வருகிறது. பணிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளதால், அனைத்து பெருந்திட்ட பணிகளுக்கான விரிவான வரைபடங்களும் மதிப்பீடுகளும் தயாரிப்பதற்காகவும் ஆய்வு செய்வதற்காகவும் மூன்று கோட்டங்களை உள்ளடக்கிய மற்றொரு வட்டம் விழுப்புரத்தில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைத் தவிர, மாநிலத்தில் உள்ள பாலப்பணிகள், முக்கிய சாலைப் பணிகள் அனைத்தும் குறித்து இவ்வட்டங்கள் மதிப்பீடு செய்யும் நிலையிலேயே விரிவாக ஆய்வு செய்து விவரங்களை சேகரிக்கின்றன. இவை சரியான முறையில் திட்டங்களை வடிவமைப்பதற்கும், மதிப்பீடுகளைத் தயாரிப்பதற்கும் உதவுகின்றன. இத்துடன், அரசின் ஏனைய துறைகளான தொழில், வீட்டு வசதி, மீன் வளம், வனத் துறை, வேளாண்மைத் துறை மற்றும் உள்ளாட்சி மன்றங்களின் பணிகள் குறித்து ஆய்வு செய்து திட்டங்களையும் மதிப்பீடுகளையும் தயாரித்தல் ஆகிய பணிகளையும் இவ்வட்டங்கள் மேற்கொள்கின்றன.

3.13. வடிவமைப்பு :

3.13.1. ஆய்வின் மூலம் புலனாகும் ஆதாரங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு, வடிவமைப்புகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்படுகிறது. இத்துறை மேற்கொள்ளும் முக்கிய பாலப் பணிகளுக்காக வடிவமைப்புகளைத் தயாரிப்பதற்கு தனி வட்டம் ஒன்று பொறுப்பு வகிக்கிறது. பெரியபாலங்கள், மேம்பாலம், சுரங்கப் பாதை, நீண்ட விட்டமுள்ள முன்னரே வலுவேற்றப்பட்ட சிமிட்டி

கல் கலவைக் கட்டுமானங்கள் போன்ற சிக்கலான கட்டுமானங்களின் வடிவமைப்புகளைத் தற்போதைய தொழில் நுட்ப உதவியுடன் தயாரிக்கும் பணியில் இவ்வட்டம் பெரும்பாலும் ஈடுபடுகிறது. இதன் காரணமாக இப்பணியை நிறைவேற்றுவதற்குச் சிக்கனமான, சிறந்த வடிவமைப்புகள் கிடைக்கின்றன. வலுவற்ற கட்டுமானங்களைக் கண்டறிந்து ஏற்கெனவே உள்ள கட்டுமானங்களிலுள்ள குறைகளைப் போக்குவதற்கு அவசியமான செயற்குறிப்பைத் தயாரிக்கும் பணியையும் இவ்வட்டம் மேற்கொள்கிறது.

3.13.2. அதிகப்படியான பணியைக் கவனிக்க வேண்டியிருப்பதைக் கருத்திற்கொண்டு இந்த வடிவமைப்புப் பணியை கணக்கீட்டுப் பொறி மூலம் கவனிக்கக் கருதி, அதன்படி வடிவமைப்புப் பிரிவிற்காக, கணக்கீட்டுப் பொறியும், அது தொடர்பான கருவிகளும், மற்ற நவீன சாதனங்களும் வாங்கப்பட்டு வருகிறது.

3.13.3. இருபத்தைந்து ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் தயாரிக்கப்பட்ட நெடுஞ்சாலை நடைமுறை நூல் மற்றும் சட்டக் கோவையைத் திருத்தியமைக்கும் பணியையும் இந்த வடிவமைப்பு வட்டம் கவனித்து வருகின்றது. அண்மையில் தொழில் நுட்பத்தில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றத்தையும் புதிய குறிப்புகளையும் பிரதிபலிக்கும் வகையில் மேற்குறிப்பிட்டுள்ள நடைமுறை நூல் சட்டக் கோவையைத் திருத்தியமைக்கும் மாபெரும் பணி முடிக்கப்பட்டது. 1933 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் கூடுதல் கோட்டம் ஒன்றை அமைத்ததன் மூலம், வடிவமைப்பு வட்டம் வலுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

3.14. போக்குவரத்து பொறியியல் நிருவாக வட்டம்:

தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்து குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு வளர்ந்துள்ளதால், போக்குவரத்து/போக்குவரத்து பொறியியல் ஆகிய துறைகள் தனித்தன்மை பெற்று விளங்குவது அவசியமாகியுள்ளது. இப்பிரச்சனையின் தன்மையை உலக வங்கியும் ஆய்ந்தறிந்து போக்குவரத்து பொறியியல் மற்றும் நிருவாகத்திற்காக தனி வட்டம் ஒன்றை உருவாக்க வேண்டும் என்று பரிந்துரையும் செய்தது. சென்னையைத் தலைமையிட

மாகக் கொண்டு போக்குவரத்து பொறியியல் நிருவாக வட்டம் ஒன்றை மாநில அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. இந்த வட்டம் மேற்பார்வைப் பொறியாளரது தலைமையின்கீழ் செயல்படுகிறது. இவருக்கு இரு கோட்டப் பொறியாளர்கள் உதவி புரிகின்றனர். இக் கோட்டங்களில் ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளன. தமிழ்நாட்டில் சென்னை மாநகரிலும் மற்றும உள்ள முக்கிய நகரங்களிலும் போக்குவரத்துச் சைகை விளக்குகளை அமைப்பதிலும், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு அமைப்பிற்கு வகை செய்வதிலும், தேவையான இடங்களில் போக்குவரத்துத் தீவுகளை ஏற்படுத்துவதிலும் போக்குவரத்து பாதுகாப்புடனும் முறையாகவும் நடைபெறுவதற்கு போக்குவரத்து பாதைகளில் அடையாளமிடுவதிலும் நிருவாகப் பணியாளர்களுக்கு இவ்வட்டம ஆலோசனை கூறுகின்றது. இம்மாநிலத்தில் உள்ள சாலைகளின் போக்குவரத்து பளுவைத் தாங்கக்கூடிய அளவில் அமைய இது உதவுகிறது.

3.15. தொழில் நுட்பப் பிரிவு:

நெடுஞ்சாலைத் துறை ஒவ்வோர் ஆண்டும் ரூ. 90.00 கோடி மதிப்புற்ற பணிகளைச் சாதாரணமாக நிறைவேற்றி வருகிறது. சிக்கலான, அதிகச் செலவாகும் பணிகளுக்குச் சரியான தரக் கட்டுப்பாடு தேவைப்படுகிறது. இத்துறையின் தலைமைப் பொறியாளரின்கீழ் - தரக்கட்டுப்பாட்டைக் கண்காணிக்க, மேற்பார்வைப் பொறியாளர் பதவியில் தரக்கட்டுப்பாட்டுப் பிரிவு ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட மதிப்பீடுகளை சரிபார்ப்பதும், செய்யப்பட்ட நிதி ஒதுக்கீடு போதுமானதா என்பதைத் தொழில் நுட்ப வகைகளில் கண்டறிந்து தெளிவடைவதும் பெரும் பணிகளைத் திடீரென்று ஆய்வு செய்தலும், பணிகளை நிறைவேற்றுவதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவை உரியவாறு செயல்படுகின்றனவா என்பதை உறுதி செய்வதுமே இப்பிரிவின் பணிகளாகும். பெரும் பணிகளை வடிவமைத்தல், அவைகளை நிறைவேற்றுதல், மற்றும் கட்டுமான செலவில் சிக்கனம் ஆகியவற்றின் தன்மையினை உயர்த்துவதற்கு இப்பிரிவு உதவுகிறது.

4. பொருளாதாரப் பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகள்.

4.1. பொருளாதாரப் பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலைகள் மற்றும் பாலங்களை அமைப்பதற்கு இத்திட்டம் வழி வகுக்கிறது. இது மத்திய அரசு பொறுப்பேற்கும் ஒரு கடனுதவித் திட்டமாகும். பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகளுக்கு 100 விழுக்காடு அளவிற்கு கடனுதவியும், பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகளுக்கு 50 விழுக்காடு அளவிற்கு கடனுதவியும் மத்திய அரசு வழங்குகிறது. மத்திய அரசு ஏற்பளிக்கப்பட்ட செலவுத் தொகைக்கு மேற்கொண்டு ஆகும் கூடுதல் செலவினங்களை மாநில அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும்.

4.2. ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டப் பணிகள்.

கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை நேர்ப்பாட்டில், நாகப்பட்டினத்திலிருந்து கன்னியாகுமரி வரை சில பகுதிகளில் ரூ. 300 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் 17 பாலங்கள் கட்டவும், 68.4 கி.மீ. நீளத்திற்கு சாலை மேம்பாட்டுக்கு பணிக்கும் மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இதற்கு மத்திய அரசு 50 விழுக்காடுத் தொகையான ரூ. 150 இலட்சத்தினை கடனுதவியாக வழங்கும். மீதமுள்ள ரூ. 150 இலட்சமும், இதர கூடுதல் செலவினம் ஏதும் இருப்பின் அவற்றினையும் மாநில அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும். இப்பணிகளுக்கான நிர்வாக ஒப்புதல் மாநில அரசால் ரூ. 300.82 இலட்சத்திற்கு பிப்ரவரித் திங்கள் 1983-ல் வழங்கப்பட்டது. இப்பணிகள் தற்போது வெவ்வேறு முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளன.

செலவின விவரங்கள்:

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

31—3—1985 வரை ஆன மொத்தச் செலவு	111.89
1985—86 ஆம் ஆண்டில் ஆன செலவு	84.48

1986—87 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம்:

1986—87 ஆம் ஆண்டில், எல்லா சாலைப் பணிகளையும் மேலும் பனிரெண்டு பாலங்களையும் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1986—87 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 108.22 இலட்சம் ஆகும்.

5. மீனவர் குடியிருப்புகளுக்கு இணைப்புச் சாலைகள் அமைத்தல்:

5.1. கடற்கரையோரப் பகுதியில், அனேக மீனவ குடியிருப்புகள் போதிய இணைப்புச் சாலைகள் வசதியின்றி உள்ளன. மீனவர்களின் சமூகப் பொருளாதார வளர்ச்சியை மனதில் கொண்டு தரமான சாலைகளை அமைத்துக் கொடுத்தால், மீன்களை எளிதில் அங்காடிகளுக்கு கொண்டு சென்று விற்பனை செய்து பொருளாதார முன்னேற்றம் அடைவார்கள் என்பதால் 1979—80 ஆம் ஆண்டில் இவ்விணைப்புச் சாலை அமைக்கும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது.

5.2 இத்திட்டத்தின்கீழ் செங்கற்பட்டு, தென்னாற்காடு, தஞ்சாவூர், புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகிய கடலோர மாவட்டங்களில், 1984-85 ஆம் ஆண்டு வரை 93 பணிகள் ரூ. 223.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இதில், இதுகாறும் 68 பணிகள் முடிக்கப் பட்டுள்ளன. எஞ்சியுள்ள பணிகள் யாவும் முடிவடையும் நிலையில் உள்ளன.

5.3. இவை தவிர, 1985-86 ஆம் ஆண்டில் 16 பணிகளை ரூ. 51.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் மேற்கொள்ள செயற் குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

1986-87 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு நிதி ஒதுக்கம் ரூ. 17.91 இலட்சம் ஆகும்.

5.4. செலவு விவரங்கள்:

31—3—1985 வரை செலவிடப்பட்ட தொகை ரூ. 164.25 இலட்சம் ஆகும். 1985-86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 21.0 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

6. தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டப் பணிகள்:

6.1.1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மத்திய அரசை சார்ந்தவை. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் பராமரிப்பு மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மத்திய அரசின் நிதியிலிருந்து நிர்வகிக்கப்பட்டு 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.

6.1.2. தமிழ்நாட்டில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1,883 கி. மீ. ஆகும். இதில் 139 கி. மீ. நீளமுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதியில் அடங்கும்.

மொத்த நீளம் கீழ்க்கண்டவை அடங்கியது:—

	கி. மீ.
இரு வழித்தட அகலம்	1,843
ஒரு வழித்தட அகலம்	40
மொத்தம் ..	1,883

6.2. தேசிய நெடுஞ்சாலை மூலப் பணிகள்:

6.2.1. நான்காவது திட்ட காலத் துவக்கத்திலிருந்து ஆறாவது திட்டகால முடிவு வரை ரூ. 71 கோடி மதிப்பிலான 721 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவற்றுள் ரூ. 48 கோடி பெறுமானமுள்ள அறுநூற்று நாற்பத்து நான்கு பணிகள் இதுவரை முடிக்கப்பட்டு விட்டன. மீதமுள்ள பணிகள் பல்வேறு முன்னேற்ற நிலைகளில் உள்ளன.

6.2.2. தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ஐ, தாம்பரத்திற்கும் விழுப்புரத்திற்கும் இடையில் ரூ. 45.60 கோடி செலவில் உலக வங்கி உதவியுடன் மேம்பாடு செய்வதற்கான திட்டத்திற்கு மத்திய அரசு சமீபத்தில் ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

6.2.3. ஏழாவது திட்ட கால வரைவு ரூ. 340 கோடிக்கு மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்கு செயற்குறிப்பு அனுப்பப் பட்டுள்ளது. 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 7.16 கோடி மதிப்பிலான பணிகளுக்கும், 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 6.29 கோடிக்கும் மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. 1985-86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 156 இலட்சம் மதிப்பிலான 21 பணிகளுக்கு இதுவரை ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

6.2.4. மத்திய அரசு தமிழ்நாட்டிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் மேம்பாட்டிற்கென 1985—86 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 1,250 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. இத்தொகையில் ரூ. 225 இலட்சம் பாம்பன் பாலத் திட்டத்திற்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. மீதமுள்ள ரூ. 1,025 இலட்சம் தேசிய நெடுஞ்சாலை மூலப்பணிகளுக்காகும். இந்தத் தொகை முழுவதும் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

6.3. தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பராமரிப்பு:

தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பராமரிப்பிற்கான 1985—86 ஆம் ஆண்டின் கோரிக்கை ரூ. 673.59 இலட்சமாகும். மத்திய அரசு இதுவரை ரூ. 425.84 இலட்சம் மட்டுமே விடுவித்துள்ளது. இத்தொகை முழுவதும் செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது. 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான கோரிக்கை ரூ. 561.37 இலட்சம் ஆகும்.

6.4. மத்திய சாலை நிதித் திட்டம்:

6.4.1. இது காலக்கெடு முடிவடையாத நிதியாகும். மோட்டார் ஸ்பிரிட் வகையில் விதிக்கப்பட்ட சுங்க ஆயத் தீர்வையிலிருந்து லிட்டர் ஒன்றுக்கு 3.5 காசு வீதம் இந்நிதிக்கு வருவாய் கிடைக்கிறது.

6.4.2. ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்கு முன்பே ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட 29 பணிகளுள் 21 பணிகள் முடிந்து விட்டன. எட்டு பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன.

6.4.3. ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டப் பணிகளுக்கு முந்தைய பணிகளை முடிப்பதற்குக் கூட ஒதுக்கப்பட்ட நிதியானது போதுமானதாக இராததால் ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அனுமதி வழங்கப்பட்ட பணிகளை இதுவரையில் எடுத்துக்கொள்ள முடியவில்லை. இப்பணிகள் 1986-87-ல் முடிந்த அளவுக்கு மேற்கொள்ளப்படும்.

6.4.4. ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் ரூ. 7.23 கோடி மதிப்பிலான பணிகளை மேற்கொள்வதற்கு மத்திய அரசுக்கு பிரேரணை அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

6.4.5. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 9.92 இலட்சம் செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது. 1986—87 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு ரூ. 15.13 இலட்சம் ஆகும்.

6.5. தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப் பகுதி:

6.5.1. 20,000-ம் அதற்கு மேலும் மக்கட் தொகைக் கொண்ட நகராட்சி எல்லைகளுக்குள் அமைந்துள்ள தேசிய நெடுஞ் சாலைகள் தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதி என வகைப்படுத்தப் பட்டுள்ளன.

6.5.2. இத்தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதிப் பராமரிப்பிற்கு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 8,000 வீதமோ அல்லது செலவிடப்பட்ட தொகையோ அவற்றுள் எது குறைவோ அத்தொகை மட்டுமே மத்திய அரசின் உதவியாகக் கிடைக்கிறது. பராமரிப்புச் செலவு ஈட்டுத்தொகையாக ரூ. 11.14 இலட்சம் 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கென மத்திய அரசால் விடுவிக்கப் பட்டுள்ளது. இத்தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதிகள் மாநில அரசால் மேம்பாடு செய்யப்பட்டும் பராமரிக்கப்பட்டும் வருகின்றன. இப்பகுதிகளை தேசிய நெடுஞ்சாலைத் தரத்திற்கு பராமரிப்பதற்கான மேம்பாட்டுப் பணிகள் மாநிலத் திட்டத்தின் கீழ் படிப்படியாக மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

6.5.3. 1985-86 ஆம் ஆண்டில் தேசிய நெடுஞ்செலை மூலப்பணி களுக்கு ரூ. 49.93 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு ரூ. 24.16 இலட்சமாகும்.

6.6. உலக வங்கித் திட்டத்தின்கீழ் சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

6.6.1. உலக வங்கியின் நிதியுதவியுடன் சென்னைப் பெருநகர் பகுதியில் நகர மேம்பாட்டுப் பணிகள் 1977-78-ல் துவக்கப்பட்டன. இப்பணிகள் இரு கட்டங்களில் மேற்கொள்ளப் பட்டன. முதல் கட்ட முதலீடு ரூ. 7.18 கோடியாகும். இதில் பெருவழிச் சாலைகளுக்கான ரூ. 4 கோடியும் மாநகராட்சிப் பகுதிகளிலுள்ள இதர சாலைகளுக்கான ரூ. 3.18 கோடியும் அடங்கும்; மேலும் ரூ. 532 இலட்சம் மதிப்பிலான பணிகள் இரண்டாம் கட்டமாக எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன.

6.6.2. 1985-86-ல் ரூ. 116.59 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு ரூ. 71.27 இலட்சமாகும்.

6.7. ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம் (மாநில அரசு நிதியுதவியுடன்).

6.7.1. இத்திட்டம், சென்னை பெருநகர்ப் பகுதிக்குள் நெடுஞ்சாலை கிராமப்பணித்துறை, சென்னை மாநகராட்சி ஆகியவற்றின் பொறுப்பிலுள்ள தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கு வகை செய்கிறது.

6.7.2. 1985-86 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 7.37 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1986-87-ம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு ரூ. 10.26 இலட்சமாகும்.

6.8. நீலகிரி மாவட்டத்தில் மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

6.8.1. மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு மட்டுமே உரியது.

6.8.2. இத்திட்டம் 1975-ல் தொடங்கப் பெற்று தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. 31—3—1985 முடிய மொத்தம் 430.0 கி. மீ. நீளமும் ரூ. 1,189 இலட்சம் மதிப்பும் கொண்ட 65 பணிகளுக்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டன. இவற்றுள் 306.0 இலட்சம் மதிப்பில் அனுமதியளிக்கப்பட்ட 173 கி.மீ. நீளமுள்ள 42 சாலைகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. ரூ. 586.00 இலட்சம் மதிப்பில் அனுமதியளிக்கப்பட்ட 158 கி.மீ. நீளமுள்ள 18 பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. ரூ. 297.5 இலட்சம் மதிப்பில் அனுமதியளிக்கப்பட்ட 5 பணிகள் இறுதி ஒப்புதலை எதிர்நோக்கியுள்ளன.

6.8.3. 1985-86-ல் ரூ. 254.25 இலட்சம் மதிப்பில் 23 பணிகளுக்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

6.8.4. 1985-86-ல் ரூ. 164.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கு வரவு-செவு மதிப்பீட்டில் ரூ. 135.19 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

6.9. பழங்குடியினர் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

6.9.1. பழங்குடியினர் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட பழங்குடியினர் பகுதிகளில் சாலை பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

6.9.2. இப்பழங்குடியினர் பகுதிகளுக்கான பணிகளின் பெரும்பட்டியல் தயாரிக்கப்பட்டு. இத்திட்டத்தின்கீழ் அனுமதியளிக்கப்பட்டு 1976-77 முதல் அவை நடந்தேறி வருகின்றன. 1984-85 முடிய ரூ. 1,334.76 இலட்சம் மதிப்பிலான 25 பணிகளுக்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டு அவற்றுள் ரூ. 349.51 இலட்சம் மதிப்பிலான 137.85 கி.மீ. நீளமுள்ள 12 பணிகள் முடிக்கப்பட்டு விட்டன. ரூ. 973.25 இலட்சம் மதிப்பிலான 215.30 கி.மீ. நீளமுள்ள 12 பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன.

6.9.3. 1985-86-ல் சித்தேரி மலையில் கோட்டப்பட்டி செட்டிலிங்கிச் சாலைக்கு ரூ. 56.0 இலட்சம் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

6.9.4. 1985-86-ல் ரூ. 232.96 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீட்டில் ரூ. 186.31 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

6.10. மேற்கு மலைத் தொடர் மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

6.10.1. இத்திட்டம் 1975-76-ல் மதுரை மாவட்டத்தில் துவக்கப்பட்டது. 8.0. கி.மீ. நீளமுள்ள சிறு மலைத் தொடர் சாலைக்கு ரூபாய் 15.00 இலட்சம் செலவில் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு முடிக்கப்பட்டுள்ளன. ரூ. 208.50 இலட்சம் மதிப்பிலான 105.2 கி.மீ. நீளமுள்ள 5 பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. தர்மாத்துப்பட்டியிலிருந்து அதஊர் வரையிலான ரூ. 60.0 லட்சம் மதிப்பிலான சாலையமைப்புப் பணி, இரண்டு சிறு பாலப் பணிகள் நீங்கலாக முடிவடைந்து விட்டன. ரூ. 100.00 இலட்சம் மதிப்பிலான கொடைக்கானல் மலைச்சாலையை அகலப்படுத்தும் பணியும், பெருமாள் மலையிலிருந்து அதுக்கம் வரையிலான சாலை மேம்பாட்டுப் பணியும் நடந்தேறி வருகின்றன. மற்ற இரண்டு பணிகளான பெரியகுளம்-அதுக்கம் சாலையமைப்புப் பணியும், கும்பகரை-வெள்ளகவிச் சாலையில் தரைப்பாலம் அமைக்கும் பணியும் வனப் பகுதியினுள் நுழைவதற்கான வனத்துறையின் அனுமதி கிடைக்கப் பெறாமையால், தடைப்பட்டு வருகின்றன. 1985-86-ல் ரூ. 117.0 இலட்சம் மதிப்பிலான மூன்று பணிகளுக்கு சமீபத்தில் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

6.10.2. 1985-86-ல் ரூ. 59.74 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1986-87 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு மதிப்பீடு ரூ. 15.04 இலட்சம்.

6.11. வனத்துறை நிதியிலிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள பெருஞ் சாலைப் பணிகள் :

1983-84 ஆம் ஆண்டில் மதுரை மாவட்டம், ஆண்டிப்பட்டியில் 41 கி.மீ. நீளமுள்ள ரூ. 260.00 இலட்சம் மதிப்பிலான கூடமலைக் குன்று-வள்ளி மலைச் சாலைக்கு வனத்துறை நிதியின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு நெஞ்சாலைத் துறையினால் செய்யப்பட்டு வருகிறது. இப்பணி நல்ல முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளது.

7. பாம்பன் பால திட்டம்.

7.1. பொது :

பாம்பன் பாலம் கடலின் குறுக்கே இயற்கையின் சீற்றங்களை எதிர்த்தும் உவர்மண் அதிகமாகப் படிந்து அரிப்பேற்படுத்தும் நிலையை எதிர்த்தும் கட்டப்படுவதால் இந்தியாவில் இவ்வகைப் பாலம் அமைப்பது இதுவே முதலாவதாகும். இப்பால வேலை மத்திய அரசால் தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்பளிப்பு அளிக்கப்பட்டு இதற்கான மதிப்பீடு ரூ. 5.33 கோடி என நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இப்பணி மாநில அரசால் நிறை வேற்றப் பட்டாலும் இதற்காக ஆகும் மொத்த செலவினங்களையும் மத்திய அரசே ஏற்கின்றது. டிசம்பர் திங்கள் 1983-ல் இப்பால வேலையின் மதிப்பீடு ரூ. 16.65 கோடி என திருத்தப்பட்டது.

7.2. முக்கிய கூறுகள் :

2,345 மீட்டர் நீளமுள்ள இப்பாலம் 79 கண்களைக் கொண்டதாகும். கப்பல்கள் எப்போதும் கடக்க இயலும் வகையில் 115.21 மீட்டர் அகலமும், கடல் மட்டத்திலிருந்து 17.68 மீட்டர் உயரத்திற்கு இடைவெளியும் கொண்ட ஒரு கப்பல் போக்கு வரத்துக் கண்ணுடன் இப்பாலம் அமையும்.

7.3. பிரதான பாலம் :

7.3.1. பாலக் கட்டுமானப் பணி முன்னதாக திருவாளர்கள் நீலகண்டன் அண்டு சகோதரர்கள் கட்டுமான தனியார் நிறுவனத்திற்கு வழங்கப்பட்டது. ஒப்பந்தக்காரர்கள் வேலையில் தகுந்த முன்னேற்றம் காட்டத் தவறியதாலும், ஒப்பந்த விதிகளின்படி நடக்கத் தவறியதாலும் அவர்களது ஒப்பந்தம் 1980 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 29 ஆம் நாளன்று முழுவதுமாக ரத்து செய்யப்பட்டது.

7.3.2. இதற்கிடையில் மீதமுள்ள பால வேலைகளை புதிய ஒப்பந்தக்காரர்களுக்கு ஒப்படைப்பதற்கு முன் சில வேலைகள் துறை மூலமாகவும், சிறு ஒப்பந்தக்காரர்கள் மூலமாகவும் செய்யப்பட்டன.

7.3.3. மீதமுள்ள பால வேலைகளை முடிக்க ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கோரப்பட்டு, திருவாளர்கள் கேமன் இந்தியா லிமிடெட், பம்பாய் நிறுவனத்தின் மாற்று வடிவமைப்புடன் கூடிய ரூ. 10.44 கோடிக்கான ஒப்பந்தப்புள்ளி ஏற்றுக்கொள்ளப் பட்டது. அவர்கள் வசம் வேலைத் தளம் 1984 பிப்ரவரித் திங்கள் 20 ஆம் நாள் ஒப்படைக்கப்பட்டு வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

7.3.4. இதுகாறும் மொத்தமாக 46.7 விழுக்காடு அளவிற்கு வேலைகள் முடிவடைந்துள்ளன.

7.4. அணுகு சாலைகள் :

பாலத்தின் இருபுறமும் உள்ள அணுகு சாலைகளில் மொத்த நீளமான 8.27 கி. மீட்டரில் இதுவரை 7.25 கி.மீ. நீளத்திற்கு வேலைகள் முடிவடைந்துள்ளன. மீதமுள்ள வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

7.5. செலவு விவரங்கள் :

1985 மார்ச்சுத் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரை செலவிடப்பட்ட மொத்தத் தொகை ரூ. 7.30 கோடி ஆகும். 1985—86 ஆம் வருடத்தில் ரூ. 1.93 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது.

7.6. 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம்:

7.6.1. ஒப்பந்தப்படி, இப்பணியினை 'பிப்ரவரி திங்கள் 1987-ற்குள் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

7.6.2. 1986—87 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 2.50 கோடி ஆகும்.

8. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம்.

8.1. தமிழ்நாடு அரசு, நெடுஞ்சாலை ஊரகப் பணித்துறையின் ஒரு பிரிவாக நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் 1957 ஆம் ஆண்டு துவக்கப்பட்டது. இந்த நிறுவனத்தின் நோக்கம் இம் மாநிலத்தின் சாலைகள், பாலங்களை அமைத்தல் மற்றும் பராமரிப்பு செலவினைச் சிக்கனப்படுத்தலாகும். நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தின் செயல் திட்டங்களை நான்கு பெரும் பிரிவுகளில் வகைப்படுத்தலாம்.

(அ) மண் மற்றும் அடித்தளப் பொறியியல்.

(ஆ) கற்கலவை மற்றும் கட்டுமானம்.

(இ) நிலக்கீல் மற்றும் சாலைக்கற்கள்.

(ஈ) போக்குவரவு மற்றும் போக்குவரத்து.

8.2. தற்போது இரண்டு மண்டல ஆய்வகங்கள் தஞ்சாவூரில் ஒன்றும், மதுரையில் மற்றொன்றுமாக இயங்கி வருகின்றன. தமிழகத்தின் பல்வேறு பகுதிகளில் மேலும் சில மண்டல ஆய்வகங்கள் அமைக்கப்பட உள்ளன.

8.3. இதுவரை 55 ஆராய்ச்சிப் பதிவேடுகள் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. 152 ஆராய்ச்சிக் கட்டுரைகள் தயாரிக்கப்பட்டு பல்வேறு கருத்தரங்கங்களில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டு தொழில் நுணுக்க பத்திரிகைகளிலும் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. தற்போது நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் நடைபெறும் ஆராய்ச்சித் திட்டங்களில் சில மத்திய சாலை நிதி உதவியுடனும், சில மாநில ஆராய்ச்சி திட்டங்களுமாக நடைமுறையில் உள்ளன. இப்போது 32 ஆராய்ச்சித் திட்டங்கள் செயல் முறையில் உள்ளன. இதில் 5 திட்டங்கள் மத்திய அரசு நிதி உதவியுடன் நடைபெறுகின்றன. நடைமுறை ஆராய்ச்சித் திட்டங்களின் விவரம் இணைப்பு 8-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

8.4. 1985-86 ஆம் நிதி ஆண்டில் ரூ. 9 இலட்சம் மதிப்புக்கு அறிவியல் கருவிகளும் உபகரணங்களும் வாங்குவதற்குச் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

8.5. 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்கள்:

8.5.1. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் ரூ. 22 இலட்சம் செலவில் ஒரு சோதனைச் சாலையை அமைத்து வருகிறது. இதில் சாலைத் தளங்கள் பல்வேறு அடித்தள நிலைகளில் எவ்வாறு செயல்படுகிறது என்பது கண்டறியப்படும். சோதனைத் தளங்களில் பல்வேறு கருவிகளை அமைத்தும், ஊர்திகளை ஓடவிட்டும் அவைகளின் செயல் முறையைக் கூர்ந்து ஆராய்ந்து சிக்கனமான சாலைப் பொருள்களையும், கட்டுமான வரைமுறைகளையும் கண்டறியப்படும்.

8.5.2. சாலைகளின் அடித்தள வடிகால்களை சீரமைக்க நில நுகர் இழைகளில் (Geo Fabrics) செயல் முறையைக் கண்டறியத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதற்குப் பொருத்தமான நில நுகர் இழைகளின் வகைகளையும் தேர்ந்தெடுக்கப்பட உள்ளது.

8.5.3. 1986-87 ஆம் ஆண்டின் பகுதி 2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 5.30 இலட்சம் மதிப்பிற்கு நவீன அறிவியல் கருவிகள் வாங்குவதற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட உள்ளது. 1986-87 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 2 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 குறிக்கோள்களாக கீழ்வருவன அரசால் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது :—

(1) ரூபாய் ஐந்து இலட்சமும் அதற்கு மேற்பட்டதுமான மதிப்புள்ள, கட்டுமானப் பணிகளைத் திட்டமிடுவது, நிருவகிப்பது மற்றும் செயற்படுத்துவது;

(2) ஒப்பந்தக்காரர்களால் கைவிடப்பட்ட பணிகளை மேற்கொள்வது மற்றும் ஒப்பந்தம் பெறப்படாத பணிகளை குறைந்த மதிப்புடையதாக இருந்தாலும் மேற்கொள்வது;

[1986 மே 2

9.2: பணிகள் :

கட்டுமானக் கழகம் நிறுவப்பட்டவுடன் செயல்படத் தொடங்கியது. கழகம், ஆரம்பத்தில் கடுமையான ஒப்பந்தப் போட்டியில் கலந்து பணிகளைப் பெற்றது. தனிமையான இடங்களிலிருந்து கடுமையான பணிகளை திறமையாகக் கையாண்ட செயல் திறன் அடிப்படையில் 1981-82 ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஒப்பந்த அடிப்படையில் அல்லாமல், கழகத்திடம், அரசு எல்லாப் பணிகளையும், நேரடியாக ஒப்படைப்பு செய்தது. நீர்ப்பாசனம், கட்டிடங்கள், மலைப் பாதைகள், தொழில் மற்றும் தொழில் கூட வளாகங்கள், சாலைகள் போன்ற பலதிறப்பட்ட பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. உயர்ந்த தொழில் நுட்பத் திறன் கொண்ட அப்பணிகள் பல மாவட்டங்களில் பரவிக் கிடந்தன. அப்பணிகளில், ஒதுக்குப் புறங்களில் அமைந்த கடினமான தன்மையுடைய பணிகளும் அடங்கும். இப்பணிகளைத் தொழில் அடிப்படையில் நீண்ட அனுபவம் பெற்ற ஒப்பந்தக்காரர்கள் கூட நிறைவேற்ற முன்வரவில்லை.

இக் கழகத்தால் செயற்படுத்தப்பட்ட சில பணிகளின் விவரம் பின்வருமாறு :—

(1) காட்பாடியில் தமிழ்நாடு வெடிமருந்து தொழிற்சாலை நிறுவனத்திற்கு ரூபாய் 2.7 கோடி செலவில் உற்பத்தி மற்றும் நிர்வாக கூட கட்டிடம் கட்டுதல் மற்றும் சாலை வசதிகள் அமைத்தல்.

(2) வண்டலூர் அறிஞர் அண்ணா உயிரியல் பூங்காவிற்காக முதற் கட்ட கட்டுமானப் பணிகளை ரூபாய் 1.2 கோடி செலவில் கட்டி முடித்தல்.

(3) சென்னை ஏற்றுமதி வளாகத்திற்கு 4.5 கி.மீ. நீளமுள்ள சுற்றுச் சுவர் கட்டுமானப் பணியை ரூபாய் 48.50 இலட்சம் செலவில் குறைந்த கால அளவில் முடித்துக் கொடுத்தல்.

(4) கரூர் பாலப் பணி மற்றும் அணுகு சாலைப் பணிகள் ரூபாய் 92.69 இலட்சம் செலவில் கட்டி முடித்தல்.

(5) மண்டபத்தில் ரூபாய் 92.50 லட்சம் செலவில் 480 குடியிருப்புகள் இலங்கை அகதிகளுக்காக கட்டி முடித்தல்.

1986 மே 2]

9.3. கழகத்திற்கு இதுவரை அளிக்கப்பட்ட ரூபாய் 24.23 கோடி மதிப்புடைய 211 ஒப்பந்த வேலைகளில், ரூ. 11.85 கோடி மதிப்புடைய 162 ஒப்பந்த வேலைகள் நிறைவேற்றப்பட்டன. 31—3—1986-க்குள் 4.80 கோடி மதிப்புடைய மேலும் 30 ஒப்பந்த வேலைகளை முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. கடந்த ஆண்டுகளில் எடுக்கப்பட்டு, எஞ்சியிருக்கும் பழைய பணிகளை ஜூன் 1986-க்குள் முடிக்கக் கழகம் திட்டமிட்டுள்ளது.

9.4. இக் கழகத்தின் வளர்ச்சிப் பணிகளில் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. இக் கழகம் தொடங்கியதிலிருந்து முடிக்கப்பெற்ற பணிகளின் மதிப்பு பின்வருமாறு :—

ஆண்டு.	முடிக்கப்பெற்ற பணிகளின் மொத்த மதிப்பு.	முந்தைய ஆண்டைக் காட்டிலும் முன்னேற்ற விழுக்காடு.	பணிகளின் நிகர மதிப்பு (வாடிக்கையாளர்கள் கொடுத்த கட்டுமான பொருள்களின் மதிப்பை கழித்த பின்).	முந்தைய ஆண்டைக் காட்டிலும் முன்னேற்ற விழுக்காடு.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1980—81 ..	81	..	62	..
1981—82 ..	175	118	123	98
1982—83	248	42	194	58
1983—84 ..	298	20	222	14
1984—85 ..	491	65	391	76

1985—86 ஆம் ஆண்டில் இக் கழகம் ரூபாய் 700 இலட்சம் மதிப்புள்ள பணிகளை நிறைவேற்றத் திட்டமிட்டுள்ளது.

9.5. நிதி நிலைமை:

கழகத்தின் அனுமதிக்கப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 1 கோடி. கழகத்தின் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூபாய் 46.4 இலட்சம். எல்லா பங்கு மூலதனங்களும் அரசும், அரசின் நியமனம் பெற்றவர்களாலும் வைக்கப்பட்டுள்ளது. அரசு நிரந்தரக் கடனாக 1981-82 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 45 இலட்சம் இக் கழகத்திற்கு 18 விழுக்காடு வட்டியில் அளித்துள்ளது.

9.5.1. இக் கழகம் கேட்டுக்கொண்டதன் பேரில், 1984-85 ஆம் ஆண்டு முதல் மூன்றாண்டு காலத்திற்கு, வட்டி செலுத்த தேவையில்லை எனவும், மேலும் 1984-85 ஆம் ஆண்டு முதல் வட்டி விழுக்காட்டினை 12.5 விழுக்காட்டிற்கு குறைத்தும் அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகத்திடமிருந்து ரூபாய் 25 இலட்சத்தை இக் கழகம் நீண்ட கால கடனாக பெற்றுள்ளது. வங்கிகளிடம் ரூ. 15 இலட்சம் வரை இருப்பு மிஞ்சிய கடனாக (Overdraft) பெற்று வருகிறது.

9.5.2. மிகப் பெரிய பணிகளை மேற்கொள்ளவும் பல்வகையான பாலங்கள் கட்டுவதற்கும் தேவையான ரூ. 138 இலட்சம் மதிப்புள்ள இயந்திர மற்றும் கட்டுமான சாதனங்களை இக் கழகம் வாங்கியுள்ளது.

9.6. தொழில் விளைவு :

9.6.1. தொடங்கிய இரண்டாம் ஆண்டிலிருந்து இழப்பில் இயங்கி வந்த இக் கழகம், 1984-85 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 3.8 இலட்சம் ஆதாயம் ஈட்டியுள்ளது. இது ரூபாய் 21.07 இலட்சம் வட்டியும் மற்றும் ரூபாய் 19.66 இலட்சம் உதிரி பாகம் மற்றும் கட்டுமானப் பொருள்கள் மீது தேய்மானத்தை ஈடு கட்டிய பிறகு பெற்ற ஆதாயமாகும். சுய மேற்பார்வை அடிப்படையில் இக் கழகம் பணிகளை ஏற்றுக் கொண்டதால், கட்டுமானப் பணிகளில் ஏற்படும் இடர்ப்பாடு தவிர்க்கப்பட்டதன் காரணமாகவும், முந்தைய ஆண்டுகளில் பெருக்கிக் கொண்ட சாதன அமைப்புகளினாலும் இந்த ஆதாயம் பெற முடிந்தது. வருங்காலத் தேவைகளை சமாளிக்க, இக் கழகம் முந்தைய ஆண்டுகளில் பலப்படுத்திக் கொண்ட சாதன அமைப்புகள் உதவும். இக் கழகத்தின்

மொத்த இழப்பான ரூ. 94.77 இலட்சம் மூன்றாண்டுக் காலத்தில் சரி செய்யப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

9.6.2. சுய மேற்பார்வை அடிப்படையில் ஏற்றுக் கொள்ளும் பணிகள் : பணிகளை நிறைவேற்றுவதில் காலதாமதத்தைத் தவிர்க்கும் பொருட்டும், ஆதாயத்தை பெருக்கும் பொருட்டும், ரூபாய் 50 இலட்சத்திற்கு மேல் மதிப்புள்ள பணிகளை சுய மேற்பார்வை அடிப்படைத் திட்டத்தின் கீழ் இக் கழகம் மேற்கொள்கிறது.

வாடிக்கையாளர்களுக்கு கட்டுமான செலவினைக் குறைப்பதோடு அல்லாமல், இத் திட்டத்தின்கீழ் பணிகளை விரைந்து முடிக்கவும் நிச்சயமான வாய்ப்பு ஏற்படுகிறது.

9.6.3. சுய மேற்பார்வை அடிப்படையில் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டவற்றில் முக்கியமான பணிகளின் விவரம் பின்வருமாறு :—

(அ) கோட்டூர்புரம் அருகில் கிண்டி பொறியியல் கல்லூரியையும், டர்ன்புல்ஸ் சாலையையும் இணைக்க அடையாறு ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல்.

(ஆ) வண்டலூர் அறிஞர் அண்ணா உயிரியல் பூங்காவில் அனைத்து கட்டுமானப் பணிகள்.

(இ) சென்னை ரிசர்வ் வங்கி அருகே உள்ள சுரங்கப் பாதையை பழுது பார்த்தல்.

(ஈ) இலங்கை அகதிகளுக்காக மண்டபத்தில் 1,200 குடியிருப்புகள் கட்டுதல்.

9.7. ஆலோசனைப் பணிகள் :

9.7.1. இக் கழகம் வாடிக்கையாளர்களுக்கு ஆலோசனை கூறும் பணிகளையும் ஏற்றுள்ளது.

(1) இக் கழகம் திருச்செங்கோட்டில் அருள்மிகு அர்த்தநாரீசுவரர் கோவிலுக்கு மலைப்பாதை அமைக்க திட்ட வரைப்படம் வடிவமைத்துக் கொடுத்ததை இந்து அறநிலையத் துறை

ஏற்றுக் கொண்டுள்ளது. வடிவமைப்பில் புதிய யுக்திகளை கையாண்டதால் வாடிக்கையாளர்களுக்கு கட்டுமானச் செலவு பெருமளவு குறைக்கப்பட்டது (பணிகளின் மதிப்பு ரூ. 55 இலட்சம்).

(2) சென்னை ஏற்றுமதி வளாகத்திற்குள் சாலைகளை வடிவமைத்துக் கொடுத்து, அப் பணிகளை சுய மேற்பார்வை அடிப்படையில் இக் கழகம் ரூ. 80 இலட்சம் செலவில் மேற் கொண்டுள்ளது.

(3) மண்டபத்தில் இலங்கை அகதிகளுக்காக, 1,200 குடியிருப் பிருப்புகளை இக் கழகம், அகதிகள் மறுவாழ்வுத் துறைக்கு வடிவமைத்துக் கொடுத்துள்ளது. குறைந்த செலவில் குடியிருப்பு களை இக் கழகம் வடிவமைத்துக் கொடுத்ததை மத்திய அரசும் ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது. இந்த வகையில் ரூ. 205 இலட்சம் மதிப் புள்ள பணிகள் இக் கழகத்திற்கு ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன.

9.7.2. இக் கழகம் ஆலோசனை வழங்கிய வாடிக்கையாளரின் பணிகளிலெல்லாம் கட்டுமானப் பணிகளின் செலவு கணிசமான அளவு குறைந்துள்ளது.

9.7.3. தஞ்சாவூர் மற்றும் சேத்தியா தோப்பில் மிகப் பெரிய பாலப் பணிகள் இரண்டு இக்கழகத்திடம் வடிவமைத்து, கட்டி முடிக்க ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன.

9.8. நீண்ட காலத் திட்டங்கள்:

வரும் ஆண்டுகளில் இக்கழகம் மேற் கொள்ளவிருக்கும் பணி களின் மதிப்பு வருமாறு:—

			(ரூபாய் கோடியில்)
1986–87	..	..	13.00
1987–88	..	..	20.00
1988–89	..	..	30.00
1989–90	..	..	50.00

9.9. பணியாளர் நலத் திட்டங்கள்:

இக் கழகம் தனது பணியாளர்களுக்கு மருத்துவச் சலுகை, தொழிலாளர் சேம நல வைப்பு நிதி, குடும்ப நல நிதி ஆகிய நலத் திட்டங்களை செயற்படுத்தி வருகிறது.

9.10. மனித சக்தி:

கழகத்தின் தற்போதைய பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை 185. மேலும் இக்கழகம் 51 பேர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கிறது.

இணைப்பு 1.

(பத்தி 3.1.4-ல் பார்க்கவும்.)

1986–87 ஆண்டில் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள பணிகளின் பட்டியல்

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும். (1)	(2)	உத்தேச மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1 திருநெல்வேலி	பொட்டல்புதூர் சாலையையும், தென்காசி சாலையையும் இணைத்து திருநெல்வேலி—பாளையங்கோட்டை நகரங்களுக்கு ஒரு வெளி வட்டச் சாலை அமைத்தல் (நிலம் கையகப் படுத்துதல் மட்டும்).	20.00
2 திருநெல்வேலி	தென்காசி—மதுரை சாலையில் கி.மீ. 9/8-ல் உள்ள பாலத்தை திருப்பிக் கட்டுதல்.	16.00
3 டி ..	தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 7-ல் கி.மீ. 204/2-ல் உள்ள சிறு பாலத்தைத் திருப்பிக் கட்டுதல் பணகுடி நகர எல்லைக்குள் கி.மீ. 203/4—206/0).	5.50
4 சேலம்	தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 7-ல் கி.மீ. 207/6-ல் பிரிந்து சேலம்—உளுந்தூர்பேட்டை சாலை கி.மீ. 5/6-ஐ இணைக்கும் சேலம் இரும்புக்கனி புறவழிச்சாலையை மேம்படுத்துதல் (கி.மீ. 0/0—8/2).	50.00
	மொத்தம் ..	91.50

இணைப்பு 2.

(பத்தி 3.2.1-ல் பார்க்கவும்.)

1985–86 ஆண்டில் மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பணிகள்

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும். (1)	பணியின் பெயர். (2)	மதிப்பீடு. (3)	1985–86-ல் ஒதுக்கீடு. (4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1 விழுப்புரம் ..	திருக்கோவிலூர்—தியாகதுருகம் சாலையில் கி.மீ. 14/2-ல் உள்ள வலுவற்ற இரும்புப் பாலத்தைக் திரும்பக் கட்டுதல்.	10.00	3.00
2 மதுரை	வடமதுரை ஒட்டன்சத்திரம் சாலையில் கி.மீ. 21/10-ல் கொடகனாற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.	12.00	3.00
திண்டுக்கல் ..	அம்மைய நாயக்கனூர் பெரியகுளம் சாலையில் கி.மீ. 18/6-ல் மஞ்சளாற்றின் குறுக்கே உள்ள, வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	20.00	8.00

[illegible] ..	.. ஈரோடு—பெருந்துறை சாலையில் கி.மீ. 6/2-ல் உயர்மட்டப் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	11.00	5.00
திருநெல்வேலி ..	திருநெல்வேலி பொட்டல்புதூர் சாலையில் கி.மீ. 22/8-ல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	22.00	4.00
6 நாகர்கோவில் ..	அஞ்சல் அலுவலகம் அருகில் குழித்துறை—ஆலஞ்சோலை சாலையல் கி.மீ. 0/4-ல் உள்ள சந்திப்பினை மேம்படுத்துதல்.	3.00	2.00
	மொத்தம் ..	78.00	25.00

இணைப்பு 3.

(பத்தி 3.2.3-ல் பார்க்கவும்)

1986-87 ஆம் ஆண்டில் மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல்-அளிக்கப்படவுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும். (1)	பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்).
1 விழுப்புரம்	கடலூர்—திருக்கோவிலூர் அணைக்கட்டு சாலையில் கி.மீ. 41/4-ல் மூழ்கு பாலம் கட்டுதல்.	10.00
2 தஞ்சாவூர்	சென்னை—கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் சாலையின் புறவழிச்சாலையில் திருமலைராசன் ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	20.00
3 தஞ்சாவூர்	சென்னை—கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் சாலையின் புறவழிச் சாலையில் குடமுருட்டி ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	22.00
4 தஞ்சாவூர்	சென்னை—கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் சாலையில் கி. மீ. 282/10 மற்றும் 285/6-ல் சுந்தர பெருமாள் கோவில் அருகே உள்ள இரண்டு இரும்புப் பாதைக் கடவுகளைத் தவிர்க்க புறவழிச் சாலை ஒன்று அமைத்தல்.	40.00

5	நாகப்பட்டினம்	..	மீனமநல்லூர்—செங்காந்தி சாலையில் கி. மீ. 10/4-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	13.00
6	நாமக்கல்	..	ராசிபுரம்—ஆத்தூர் சாலையில் கி.மீ. 17/6-ல் சிறு பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	4.00
7	மதுரை	..	மங்கல்ரேவு—ஏழுமலை சாலை கி.மீ. 0/0—5/0 மேம்படுத்துதல்.	7.50
8	மதுரை	..	மங்கல்ரேவு—ஏழுமலை சாலை கி.மீ. 5/0—9/0 மேம்படுத்துதல்.	6.00
9	மதுரை	..	மங்கல்ரேவு—ஏழுமலை சாலை கி.மீ. 9/0—13/0 மேம்படுத்துதல்.	6.50
10	கோயம்புத்தூர்	..	பொள்ளாச்சி—மீனக்கரை சாலையில் கி.மீ. 13/8-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	8.00
11	சிவகங்கை	..	மதுரை—தேவக்கோட்டை சாலையில் கி.மீ. 58/4ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	7.00
12	பரமக்குடி	..	பரமக்குடி-முதுகுளத்தூர் சாலையில் கி.மீ. 4/8-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	6.00
13	கிருஷ்ணகிரி	..	ஒசூர் நகரில் உள்வட்டச் சாலை ஒன்று அமைத்தல்.	72.00
			மொத்தம் ..	222.00

இணைப்பு 4.

(பத்தி 3.3.1.-இல் பார்க்கவும்)

(1984—86 ஆம் ஆண்டில் இதர மாவட்டச்சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பணிகள்

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	மதிப்பீடு.	1985—86-ல் ஒதுக்கீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய்	இலட்சத்தில்)
1 செங்கல்பட்டு ..	விட்டலாபுரம் வழியாக புதுப்பட்டினம் செல்லும் சதுரங்கப்பட்டினம்-சூரப்பன் சாலையில் கி.மீ. 11/8லிருந்து பிரிந்து செல்லும் சாலையில் கி.மீ. 6/6ல் பாலம் கட்டுதல்.	14.00	3.00
2 வேலூர்	நட்ராம்பள்ளி அருகில் பாச்சூர்—கோத்தூர் சாலையின் கி.மீ. 3/4 மற்றும் 4/6-ல் இரு சிறு பாலங்கள் கட்டுதல்.	11.00	3.00
3 திருச்சி	திருவெல்லோரை-ஓமந்தூர் சாலையில் கி.மீ. 3/8-ல் உயர்மட்டப் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	15.00	3.00

புதுக்கோட்டை	..	ஒட்டமாங்காடு — ஆயங்குடி சாலையில் கி.மீ. 32/6-ல் வில்லுனி காட்டார் நதியின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	25.00	3.00
கிருஷ்ணகிரி	.. ..	காவேரிப்பட்டினம் — பாலக்கோடு சாலையில் கி.மீ. 16/8—ல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	7.00	3.00
		மொத்தம் ..	72.00	15.00

இணைப்பு 5.

(பத்தி 3.3.3.இல் பார்க்கவும்.)

(1986-87 ஆண்டில் இதர மாவட்டச் சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள பணிகளின் பட்டியல்).

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு. (3) ரூபாய் இலட்சத்தில்
1 திருச்சி	.. ..	நெய்க்குளம் பெருவளப்பூர் சாலை (வழி) நம்பக் குறிச்சி கி.மீ. 5/0-12/8 மேம்படுத்துதல்.	18,50
2 புதுக்கோட்டை	..	ஆவுடையார்கோவில்-கோட்டப் பட்டினம் சாலையில் கி.மீ. 14/10-ல்பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	15.50
3 மதுரை	.. ..	கோத்தப்பட்டி சாலையில் கி.மீ. 6/8-ல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	7.00
4 திண்டுக்கல்	.. ..	செந்துறை பிள்ளையார் நத்தம் சாலை கி.மீ. 0/0——5/0 மேம்படுத்துதல். குறுக்கு வடிகால் வேலைகள் நீங்கலாக.	10.00
5 ஷை	.. ..	செந்துறை பிள்ளையார் நத்தம் சாலை கி.மீ. 5/0—11/6 மேம்படுத்துதல். குறுக்கு வடிகால் வேலைகள் நீங்கலாக.	12.00

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும்.)	பணிகளின் பெயர். (2	உத்தேச மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
6 திண்டுக்கல்	நத்தம் செந்துறை சாலை கி.மீ. 8/2, 9/0—11/0 மேம்படுத்துதல். குறுக்கு வடிகால் வேலைகள் நீங்கலாக.	4.00
7 ஷை	நத்தம் செந்துறை சாலை கி.மீ. 15/0—21/4 மேமபடுத்துதல். குறுக்கு வடிகால் வேலைகள் நீங்கலாக.	12.00
8 தூத்துக்குடி	திருநெல்வேலி தூத்துக்குடி சாலை (தே.நெ.) (7ஏ) கி.மீ. 43/6-ல் பிரிந்து கோரப்பள்ளம் காலாங்கரை அத்திமரப்பட்டி வழியாக தூத்துக் குடி திருச்செந் தூர் சாலை கி.மீ. 8/2-ல் சேரும் சாலையில் கி.மீ. 5/4-ல் தாம் போகி ஒன்று கட்டுதல்.	20.00
9 திருநெல்வேலி ..	திருநெல்வேலி பொட்டல்பு தூர் சாலை கி.மீ. 6/2 விருந்து நரசிங்கநல்லூர் வழியாக கோபால சமுத்திரம் அணுகு சாலை சங்கிலி 1,260 மீ. வரையிலான சாலையை அமைத்து மேம்பாடு செய்தல். கி.மீ.0/0—2/5.	24.00
10 ஷை	விக்கிரமசிங்கபுரம் மில் சாலையில் கி.மீ. 1/0-ல் தாம்பிரபரணி ஆற்றின் குறுக்கேயுள்ள இருப்புப் பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல். (மதுரை கோட்ஸ் லிமிடெட் 50 சதவீதமும் அரசு 50 சதவீதமும் செலவினை ஏற்றுக் கொள்ளுதல்.)	40.00

11 சிவகங்கை	திருக்கோஷ்டியூரிலிருந்து மதுரை தேவகோட்டை சாலையை சந்திக்கும் சாலையை தரம் உயர்த்தி மேம்படுத்துதல் கி.மீ. 0/0— 8/2.	13.00
12 செங்கல்பட்டு	மங்களம் பட்டிக்காடு கடம்பாடி சாலைக்குக் கல் பரத்தி தார் போடுதல் கி.மீ. 5/0— 10/0.	8.00
13 சேலம்	தலைவாசல் வீரகனூர் சாலையில் கி.மீ. 9/8-ல் குழாய் பதித்த தாம்போகி ஒன்று கட்டுதல்.	5.00
14 சேலம்	தலைவாசல் வீரகனூர் சாலையில் கி.மீ. 7/8-ல் கண்கள் கொண்ட தாம்போகி ஒன்று கட்டுதல்.	11.00
15 நாமக்கல்	ராசிபுரம் நாமகிரிப்பேட்டை சாலை வழி) பட்டி ணம் புதுப்பட்டி கி.மீ. 10/2-ல் உள்ள மடுவை மேம்படுத்துதல்.	3.00
16 நாமக்கல்	ராசிபுரம் நாமகிரிப்பேட்டை சாலை (வழி) பட்டிணம் புதுப்பட்டி கி.மீ. 13/8-ல் உள்ள மடுவை மேம்படுத்துதல்.	7.00
17 திண்டுக்கல்	தாமரைக்குளம் சாலையில் கி.மீ. 2/6-ல் பொருந்தலாற்றின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டு தல் ஒரு வழிப்பாதை அகலம் கொண்ட பாலம்).	25.00
	மொத்தம்	2,15.00

இணைப்பு 6.

(பத்தி 3.4.2. இல் பார்க்கவும்.)

(1985-86 ஆம் ஆண்டு இதர சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பணிகள்.)

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	மதிப்பீடு.	1985-86-ல் ஒதுக்கீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1 தஞ்சாவூர்	கரைமீண்டார் கோட்டை திருநாரை இருப்புச் சாலையில் வல்லனவாரியின் குறுக்கே கி.மீ. 1/10-ல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	2.00	1.00
2 சேலம்	சூரமங்கலம்- தாரமங்கலம் சாலையில் கி.மீ. 19/2—லிருந்து பிரிந்து சித்தர் கோவிலுக்குச் செல்லும் வகையில் மாற்றுச் சாலை அமைத்தல்.	30.00	24.00
மொத்தம் ...		32.00	25.00

இணைப்பு 7.

(பத்தி 3.4.4. இல் பார்க்கவும்).

(1986-87ஆம் ஆண்டில் இதர சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.)

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1 சிவகங்கை	ஏரியூர் இ. வலையபட்டி சாலையில் கி.மீ. 2/2-ல் சிறுபாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	3.50
2 கடலூர்	காட்டுமயிலூர்—கொங்கரபாளையம் சாலை கி.மீ. 0/0 — 5/2 மாளிகை மேடு வரையிலான சாலையை மேம்படுத்துதல்.	27.00
3 திருவண்ணாமலை ...	திருவத்திபுரம் —ஆரணிசாலை கி.மீ. 20/4-லிருந்து பிரிந்து பண்டியூர் வழியாக வடக்குமேடு செல்லும் சாலையில் கி.மீ. 1/4-ல் குழாய் பதித்த தாம்போகி ஒன்று கட்டுதல்.	7.00
4	தரணிப்பாடி—டி. வேலூர் சாலையில் கி.மீ. 1/2-ல் பாம்பாற்றின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	17.00

5 வேலூர்	ஒடுகத்தூர்—மேல்அரசம் பட்டு சாலையில் கி.மீ. 7/4-ல் மூழ்கு பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	15.00
6 நாமக்கல்	எல்லனூரிலிருந்து கருங்கனூர் வரையிலான சாலையினை மேம்படுத்துதல் கி.மீ. 1/0—3/2.	5.00
7 மதுரை	வருஷநாடு — தும்மக்குண்டு சாலையில கி.மீ. 4/4-ல் உள்ள பழுதுபட்ட சிறு பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00
8 நாமக்கல்	கோனேரிப்பட்டி அருகில் காவேரி ஆற்றின் குறுக்கேயுள்ள மூன்றாவது அணைக்கட்டு மற்றும் சாலைப்பாலத்திற்கு அணுகு சாலை அமைத்தல்.	5.00
	மொத்தம் ..	82.50

இணைப்பு 8.

(பத்தி 8.3-ல் பார்க்கவும்.)

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் நடைமுறையில் உள்ள ஆராய்ச்சித் திட்டங்களின் விவரம்.

1. சாலை அமைப்புப் பணிகளில் இயந்திரக் கருவிகளையும், உழைப்பையும் உகந்த அளவு பயன்படுத்தும் வண்ணம் அமைப்பு முறைகளை வகுத்தல் பற்றி ஆராய்தல்.

2. மத்திய மதிப்பீட்டுக் குழுவின் சாலை அமைப்பு நுட்பங்களை ஆராய்தல்.

3. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் சோதனைச் சாலை அமைத்தலும் கருவிகள் சேர்த்தலும்.

4. வலு ஊட்டிய மண் (Reinforced Earth) கொண்டு உயர் மட்ட சாலைகளின் இரு பக்கங்களையும் பாதுகாக்கும் முறைகளை ஆராய்தல்.

5. விஞ்ஞான முறையில் நெகிழ்வு தளம் வடிவமைப்பு முறைகளை உருவாக்குதல்.

6. சாலைத் தளங்களில் அடித்தள வடிகாலில் நிலநார் இழைகளை (Geofabrices) பயன்படுத்துதல் பற்றிய ஆய்வு.

7. ஆழமான கடைக்கால்களுக்கு சுமக்கும் திறன்களை பொருத்தமான முறை மாபு உருவாக்குதல்.

8. சாலைத் தளங்களின் சறுக்கும் தன்மை குறித்து ஆராய்தல்.

9. நிலக்கீல் பிணைப் பொருள்களுக்கு பதிலிப் பொருட்களைக் கண்டறிதல்.

10. சாலை தளங்களில் பயன்படுத்திய பொருள்களை மீட்டு திரும்பவும் புதிய சாலை அமைத்தல் பற்றி ஆய்வு.

11. சாலைகளின் பருமன் குறித்து சமன்பாட்டு ஆய்வு.

12. நிலக்கீல் தள கலவைகளில் வெவ்வேறு வகைகளுக்கு வடிவமைப்பு அளவு முறைகளை உருவாக்குதல்.

[1986 மே 2

13. பிணைப் பொருள்களை இருப்பு வைப்பதால் அதன் தன்மையில் ஏற்படும் விளைவுகள் குறித்து ஆராய்தல்.

14. நிலக்கீல் கலவைகளின் வடிவமைப்பு.

15. சாலைக் கற்களை சோதனை செய்தல்.

16. மூன்தசைவு ஏற்றிய தொழில் நுட்பத் திறனைப் பயன்படுத்துதல்.

17. உயர்ரக இளகும் தன்மை வாய்ந்த இரசாயனப் பொருள்களை கற்கலவையில் பண்படுத்துதல்.

18. சாலை பாலத்தின் தளங்களில் தேய்வாகும் மேல் அமைப்பு கற்கலவை தளத்தின் பொருத்த விகிதங்களை ஆராய்தல்.

19. நெல்சன் மாணிக்கம் சாலையில் உள்ள போக்குவரத்து ஊர்தி சுரங்கப் பாதையில் பதிக்கப்பட்டுள்ள கருவிகளின் செயல் முறையினைக் காணுதல்.

20. அரிமான ஆய்வு.

21. பால மேல்தளங்களில் வெப்ப பகிர்வு பற்றிய நீண்ட கால ஆய்வு.

22. நெருக்கமான வலுவூட்டப்பட்ட கட்டுமானங்களில் பயன்படுத்துவதற்கான நுண்துகள் கற்கலவை பற்றிய ஆய்வு.

23. சாலை விபத்துக்கள் பற்றிய கணக்கெடுப்பு.

24. சாலைகளின் சவாரித் தரம்.

25. சில தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சுரங்க நடைபாதைகளில் முன் பின் ஆய்வு.

26. சாலை ஒளி அமைப்பு தரம் கண்டறிதல்.

27. பால் பேங்க் கருவி மூலம் நெடுஞ்சாலை வளைவுகளின் வேக ஏற்பு தரம் கண்டறிதல்.

1986 மே 2]

இந்திய அரசுத் திட்டங்கள்.

1. மாறுபட்ட சூழ்நிலைகளில் சாலைகளில் அடித்தள மண்ணின் அதிக ஈர அளவு பற்றிய (ஆர். 5) ஆய்வு.

2. பெங்கள்மேன் பீம் திரும்பு முறையை பயன்படுத்தி தற்போதுள்ள நெகிழ்வு தளங்களின் (ஆர். 6) கட்டுமான மதிப்பீடு செய்தல்.

3. நெகிழ்வு தளங்களுக்கு நிலக்கீல் மேற்பரப்பு வகைகளை தேர்வு செய்யும் (ஆர். 8) நெறிமுறைகள்.

4. சாலைகள் பராமரிப்பதற்கான குறிப்பிட்ட தளங்களை பல்வேறு சூழ்நிலைகளின் கீழ் நிர்ணயிப்பதற்காக அவைகளின் பராமரிப்பு செலவினங்களைப் பற்றிய (ஆர். 16) ஆய்வு.

5. சாலைப் பாலங்களின் (பி. 4) விரிவாக்கு இணைப்புகள்.

தமிழ்நாடு ஆவணக்காப்பக நூலகம் சென்னை-600 008. 126483
V2ll-31 N86.25-1

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, Madi
10 The South India Saiva Siddhanta Works Publishing Society (Tirunel 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, Eg 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-
10 Mercury Book Company, 20, Karuppa Gounder Street, Coimbatore-
11 S. M. Jegannatham Book House, 35, Nandhi Koil Street, Tiruchirapp
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. Bagohi & 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 o Stationery and Printing Madras.