2971

To N. L. A. Debates

OFFICIAL REPORT

VOL: 37 NO: 2

April 6th 1987

DIGITIZED

V211, 31 N87
N87.37.2
136514

வெளியீடு 30-3-1988

Issued 30-3-1988

2971

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPORT

திங்கட்கிழமை, ஏப்ரல் 6, 1987-தொகுதி 37-எண் 2

Monday, the 6th April 1987-Volume 37-No ·2

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை-600 009

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

விலை ரூ.3 00 காசுகள்]

[Price Rs-3.00 pais

D
V211, 31 N87
N87. 37.2
136514
சென்னை-600 008.

உள்ளடக்கம்.

6—4—1987

பக்கங்கள்:

1. அவையுரிமை மீறலுக்காக காவலில் வைக்கப் பட்ட 'ஆனந்த விகடன்' பத்திரிகை ஆசிரியர் விடுதலை—தீர்ப்பு .. .. 277—280

2. வினாக்கள்—விடைகள்—
உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள் 280—313

3. கவன ஈர்ப்பு—
(அ) 'ரூரல் சர்வீஸ்' பட்டயப் படிப்புப் படித்தவர்களுக்குக் கூட்டுறவுப் பயிற்சியிலிருந்து விலக்கு அளிக்காமை .. 313—316
(ஆ) கிராம நிர்வாக அலுவலராகத் தேர்வு செய்யப்பட்டவர்களுக்குப் பணி .. 316—317
(இ) பர்மா அகதிகளுக்கு வீட்டு மனைகள் வழங்குதல் .. .. 317—319
(ஈ) திண்டுக்கல் ஈ. எஸ். ஐ. மருத்துவ மனையில் கழிப்பிட வசதிகள் இன்மை 319—321
(உ) பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலைத் தொழிலாளர்கள் பணி நீக்கம் .. 321—324

4. வரவு-செலவுத் திட்டம், 1987-88—வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)
கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம். .. ..
கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும். .. ..
கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும். .. ..
கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு. ..
கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.
324—424

	பக்கங்கள்
திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்	324—334
*திரு. மு. ஆனந்தன்	334—338
திரு. கூடலூர் இ. வி. வேலு	338—351
*டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி	351—362
*திரு. ஆ. சிவக்குமார்	362—367
திரு. டி. எம். வெங்கடாசலப்	367—371
*திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்	371—378
திரு. கு. தமிழரசன்	378—383
டாக்டர் கே. சமரசம்	383—393
மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி	393—422
5. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்	425

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

1987, ஏப்ரல் 6, திங்கட்கிழமை

பங்குனி 23, அக்ஷய—திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2018

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 10-00 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. பி. எச். பாண்டியன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

"செய்தக்க அல்ல செயக்கெடும் செய்தக்க
செய்யாமை யானும் கெடும்"

ஒருவன் செய்யத்தகாத செயல்களைச் செய்வதனால் கெடுவான்; செய்யத்தக்க செயல்களைச் செய்யாமல் விடுவதனாலும் கெடுவான்.

1. அவையுரிமை மீறலுக்காக காவலில் வைக்கப்பட்ட 'ஆனந்த விகடன்' பத்திரிகை ஆசிரியர் விடுதலை—தீர்ப்பு.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. . . .

திருமதி டி. யசோதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: முதலில் நான் அறிவித்து விடுகிறேன்.

This is to inform the House that the Editor of 'Ananda Vikatan', Thiru S. Balasubramanian, was arrested on Saturday, the 4th April, 1987 in pursuance of a warrant issued by me to execute the sentence of three months rigorous imprisonment passed by the Assembly. (interruption) திரு. சித்தன், இது முறையல்ல. நீங்களே எழுப்பினீர்கள். (குறுக்கீடு) இது ஒன்றும் அவைக் குறிப்பில் ஏறாது.

The Hon'ble Chief Minister Dr. M. G. R. has with his magnanimity and gesture requested me to appeal to the House to re-consider and revise the decision.

I am appealing to the Hon'ble Members of this august House to appreciate the Hon'ble Chief Minister Dr. M. G. R.'s gesture and accept this decision.

I would like to mention at this juncture that the democratic institutions should be safeguarded and preserved and then alone the liberty of the individual will not be at stake.

The liberty of common man shall also be preserved and taken note of by the Hon'ble Members of this House, since a common man under earlier Cr. P.C. Section 55, clause (*b*) till 1973 and subsequently amended by section 42 Cr. P.C. was arrested and detained for not having furnished the place of residence or ostensible means of existence. No doubt, he might have been released the next day or a week after, after furnishing the residential address. There is nobody to fight for the liberty of such poor people.

The Preamble of the Constitution enshrining liberty of thought, expression, belief, faith and worship enunciated by the people of India, shall apply to a common man. I appeal to the press and other institutions to take note of this infringement of liberty of the common man even under law.

I would like to bring to the notice of the Hon'ble Members of this House Article 50 (Part IV—Directive Principles of State Policy) of the Constitution of India, which runs as follows :—

"50. The State shall take steps to separate the judiciary from the executive in the public services of the State."

Since the executive is a part of the Legislature and its essential composition, the Legislature, a democratic institution can deliver justice enshrined in the Preamble of the Constitution, to the people.

I accept the appeal of the Hon'ble Chief Minister and appreciate his gesture and in exercise of the residuary powers conferred on me by this august House, I order the release of the Editor of 'Ananda Vikatan', Thiru S. Balasubramanian, from the Central Prison, Madras to-day, after the period already undergone by him.

இதை அவை ஏற்றுக்கொள்கிறது என்று கருதுகிறேன்.

(உறுப்பினர்கள் மேசையைத் தட்டி ஒலி எழுப்பியதன் மூலம் அவை ஏற்றுக் கொண்டது.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதை அவை ஏற்றுக் கொண்டது. (குறுக்கீடு) திரு. சித்தன், இது முறை அல்ல.

திருமதி டி. யசோதா: நீங்கள் கொஸ்டின் ஹவரைத் தள்ளி வைத்து அவைக்குச் சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இது விதி 312-ன்கீழ் செய்யப் பட்டிருக்கிறது (குறுக்கீடுகள்). அமருங்கள் சொல்கிறேன். (குறுக்கீடுகள்). இதை திரு. சித்தன் தான் எழுப்பினார்கள். நீங்களே எழுப்பி இரண்டு மணி நேரம் அன்றைக்கு விவாதம் நடத்தி ஒரு தீர்மானம் போட்டு நீங்கள் எல்லாம் பேசியதுதான். இன்றைக்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் முடிவு எடுத்திருக்கிறார்கள். இப்போது ஏன் எழுந்து பேச வேண்டும்? நீங்களே எழுப்பினீர்கள். (குறுக்கீடு) தண்டனை வழங்க வேண்டுமென்று சொன்னீர்கள். வழங்கினோம். (குறுக்கீடுகள்) இது முறையல்ல. முதலமைச்சர் அவர்களுடைய வேண்டுகோள், முதலமைச்சர் அவர்களுடைய பெருந்தன்மை. அதற்காகத்தான், வேறு யாருக்காகவும் அல்ல. ஆகவே இதிலே வேறு பிரச்சினையோ கிடையாது.

திருமதி டி. யசோதா: எங்களைப் பேச விடவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உங்களுடைய கருத்துக்களை அன்றைக்கு எடுத்துச் சொன்னீர்கள், தண்டனை வழங்கினோம்.

திருமதி டி. யசோதா: நாங்கள் கொடுத்த தண்டனையா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்களும் இருந்தீர்கள். அமருங்கள்.

திருமதி டி. யசோதா: பேசுவதற்கு வாய்ப்பு கிடைக்காத காரணத்தினால் நாங்கள் வெளிநடப்பு செய்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இது முறையல்ல. உங்களை யெல்லாம் கேட்டுதான் தண்டனை வழங்கப்பட்டது.

(காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் வெளிநடப்பு செய்தனர்.)

2. வினாக்கள்-விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

கூட்டுறவுத் துறைகளுக்கு தொழிலாளர் நலச் சட்டத்திலிருந்து விலக்களித்தல்.

502—(*வினா எண் 7346) திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

கூட்டுறவுத் துறைகளுக்கு தொழிலாளர் நலச் சட்டங்களிலிருந்து விலக்களிக்கும் கருத்துரு கூட்டுறவுப் பதிவாளர் மூலம் இணைப் பதிவாளர்களுக்கு சுற்றுக்கு விடப்பட்டுள்ளது உண்மையா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொழிலாளர் நலச் சட்டங்களிலிருந்து கூட்டுறவு நிறுவனங்களுக்கு விலக்களிக்க வேண்டியதின் அவசியம் மற்றும் சாத்தியக் கூறுகள் பற்றிய கருத்துரு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

கன்னியாகுமரி மாவட்டம், விளவங்கோடு தாலுக்கா குழித்துறையில் அர்பன் பாங்க் தொடங்குதல்.

303—(*வினா எண். 9056) திரு. மா. சுந்தரதாஸ்: மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கன்னியாகுமரி மாவட்டம், விளவங்கோடு தாலுக்கா குழித்துறை நகரியத்தில் ஒரு அர்பன் பாங்க் தொடங்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அது எப்போது தொடங்கப்படும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. (அ) ஆம்.

(ஆ) குழித்துறையில் கூட்டுறவு நகர வங்கி அமைக்க மண்டல இணைப் பதிவாளர் தலைமையில், 4—2—86-ல் முதன்மை குழு அமைக்கப்பட்டு சாத்தியக்கூறுகள் ஆராயப்பட்டு வருகிறது. இக்குழுவின் அறிக்கை கிடைத்ததும், பரிசீலித்து ரிசர்வ் வங்கியின் உரிமம் பெற்று வங்கி செயல்படும்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. எப். எம். இராசரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே குழித்துறை நகரியத்தில் அர்பன் வங்கி 4—2—1986 முதல் அமைப்பது பற்றி ஆய்வில் இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதேபோன்று கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் வேறு இடங்களில் அர்பன் வங்கிகள் ஆரம்பிக்க ஏதேனும் செயற்குறிப்பு ஆய்வில் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று நான் சொல்ல வரவில்லை. அமைக்கப்படுவதற்கான சாத்தியக் கூறுகளை ஆராய்வதற்கு கமிட்டி அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ரிசர்வ் வங்கி அதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். சில பல கண்டிஷன்கள் இருக்கின்றன. பகுதி அளவிலே நகர வங்கி வர வேண்டுமென்றால் அந்தப் பகுதிக்குட்பட்டதில் 1½ லட்சமாவது பங்குத் தொகை சேர்க்கப்பட வேண்டும். ஆரம்ப காலத்தில் 400 உறுப்பினர்களாவது இருக்க வேண்டும். குழித்துறை நகரியப் பகுதியில் 18,189 மக்கள் இருக்கிறார்கள். அங்கே தற்சமயம் ரூ. 70,121 மட்டும்தான் பங்குத் தொகை வசூலிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ரிசர்வ் வங்கியினுடைய விதிப்படி 1½ லட்சம் சேர்க்கப்பட வேண்டும். ரிசர்வ் வங்கியினுடைய அனுமதியைப் பெற்று திறக்கப்பட வேண்டும். அது ரிசர்வ் வங்கியின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பெருந்துறையிலே 400 உறுப்பினர்களுக்கு மேலாகச் சேர்ந்து, சுமார் 2½ இலட்சம் ரூபாயை நாங்கள் சேர்த்து, அர்பன் பாங்குக்காகக் கட்டியிருக்கிறோம். அதைக் கட்டி 1 வருடத்திற்கு மேலாகிறது. ஆகவே, பெருந்துறையிலே ஒரு அர்பன் பாங்கு தொடங்குவதற்கு அரசு அனுமதி தருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-10)

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அதுபற்றிய செயற் குறிப்பு இல்லை; தனிக் கேள்வி போட வேண்டும்.

திரு. கே. குப்புசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, புதிதாக நகர வங்கிகள் ஆரம்பிப்பதில் ரிசர்வ் வங்கி கடுமையான நிபந்தனைகளை, விதிகளை விதித்திருப்பதால் பல இடங்களில் ஆரம்பிக்க முடியவில்லை. எனவே, அந்த நிபந்தனைகளை, விதிகளைத் தளர்த்துவதற்கு நம்முடைய அரசு ரிசர்வ் வங்கிக்கு ஏதேனும் தாக்கீது அனுப்புமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு அவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, வங்கிகளும் சீராகச் செயல்பட வேண்டும். நாட்டிலே ஏராளமான வங்கிகளுடைய கிளைகள் இருக்கும்போது அதை நிர்வகிக்கவும் வேண்டும் அதற்குத் தொகைகள் சேரவும் வேண்டும்; அதனுடைய நிர்வாகச் செலவுகளைக் கட்டுப்படுத்தவும், அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகளினுடைய அடிப்படையிலேதான் ரிசர்வ் வங்கி சிலபல நிபந்தனைகளை விதித்திருக்கிறது. 25 இலட்சத்துக்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகை இருக்கிற இடத்தில் ரூ. 10 இலட்சமாவது பங்குத் தொகை செலுத்த வேண்டும். 2,000 உறுப்பினர்களாவது ஆரம்பத்தில் இருக்க வேண்டும். பத்து இலட்சத்திலிருந்து 25 இலட்சம் வரை மக்கள் தொகை உள்ள நகரங்களில் ரூ. 6 இலட்சமாவது பங்குத் தொகை செலுத்த வேண்டும். 1,500 உறுப்பினர்களாவது சேர்க்கப்பட வேண்டும். 5 இலட்சத்திலிருந்து 10 இலட்சம் வரை ஜனத் தொகை உள்ள நகரங்களில் ரூ. 4 இலட்சமாவது பங்குத் தொகை சேர்க்க வேண்டும். 1,000 உறுப்பினர்களாவது ஆரம்பத்தில் இருக்க

வேண்டும். 1 இலட்சத்திற்கு மேல் 5 இலட்சம் வரை ஜனத் தொகை உள்ள இடங்களில் ரூ. 3 இலட்சம் பங்குத் தொகை செலுத்த வேண்டும்; 700 உறுப்பினர்களாவது இருக்க வேண்டும்; பகுதி அளவில் இருக்கிற நகர்ப் பகுதிகளில், 1 இலட்சத்திற்கு உட்பட்ட ஜனத்தொகை உள்ள பகுதிகளில் ரூ. 1½ இலட்சமாவது பங்குத் தொகை இருக்க வேண்டும்; 400 உறுப்பினர்களாவது இருக்க வேண்டும் என்பதுதான் இப்பொழுது ரிசர்வ் வங்கி நாடெங்கும் வகுத்து வைத்திருக்கின்ற முறைகள் ஆகும். ஏராளமான வங்கிகள் துவக்கப்பட்டாலும் கூட, நடைமுறை, நிர்வாகம் ஆகியவற்றை கவனித்துத்தான் அதை முடிவெடுக்க வேண்டியிருக்கிறது.

திரு. கூடலூர் இ. வி. வேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நகர வங்கிகள் என்று சொல்லப்படுகின்ற அர்பன் வங்கிகள் எல்லாம் நிரந்தரமாக, பல நிர்வாகஸ்தர்களிடத்திலே ஆண்டுக் கணக்கில் இருந்து வருவதால் அந்த வங்கிகளுக்கு அந்த நிர்வாகஸ்தர்தான் சொந்தக்காரர் என்ற நிலை நகர்ப்புறங்களிலே நீடித்து வருகிறது. எனவே, இந்த அர்பன் வங்கியிலே இருக்கிற நிர்வாகஸ்தர்கள் எல்லாம் ஒரு குறிப்பிட்ட ஆண்டுதான் இருக்க வேண்டும் என்ற அளவில் அகற்றிவிட்டு, தனி அதிகாரிகளை நியமனம் செய்து அதற்குப் பின்பு அர்பன் பாங்குக்கு தேர்ந்தெடுக்கும் முறைப்படி மீண்டும் புதுப்பிக்கும் திட்டம் அரசிடம் இருக்கிறதா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு அவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தனியாக ஆராயப்பட வேண்டும்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பல வங்கிகள் இருக்கின்றன. அந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளை விட, மற்றைய வங்கிகளை விட, இந்த அர்பன் வங்கிகளிலே, நகைகளோ, வீடுகளோ, நிலங்களோ, அடமானம் வைத்து கடன் வாங்கும்போது வட்டி அதிகமாக இருக்கிறதே அதைப் போக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா? நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட

வங்கிகளைப்போல் குறைந்த அளவு வட்டியும் விதிப்பதற்கு மற்றைய வங்கிகளைப் போல், வட்டியை வாங்க, அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு அவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மூலக் கேள்விக்கும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் கேட்ட துணைக் கேள்விகளுக்கும் சம்மந்தம் இல்லை; தனிக் கேள்வி போட்டால் இருக்கிற சூழ்நிலையை விளக்கலாம்.

டாக்டர் கே. பி. இராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நகர வங்கிகளில் இப்போதெல்லாம் வேலைக்கு ஆள் எடுக்கிற நேரங்களில் எல்லாம் ஒவ்வொரு நகர வங்கியும் ஒரு யூனிட் என்ற முறையில் எடுத்துக் கொள்ளப் படுகிறது. அதற்கு பதிலாக, ஒரு மாவட்டம் முழுவதும் ஒரே யூனிட் என்ற முறையில், ஒட்டுமொத்தமாக மாவட்ட அளவில் கூட்டுறவுத் துறையின் மூலமாக, நகர வங்கிகளுக்குப் பணியாளர்கள் தேர்வு நடத்தப்படுமா? அப்படி நடத்தினால் தான் ஒட்டுமொத்தமாக, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும், வேலை யில்லாத நிலைமையைப் போக்குவதற்கு இயலும். அதற்கு அரசு முயல வேண்டும். அதனால், ஒவ்வொரு நகர வங்கியும் ஒவ்வொரு ஊருக்கு என்ற அளவில் இல்லாமல், மாவட்டம் முழுவதும் இருக்கிற நகர வங்கிகளை ஒன்றாகக் கருதி, மாவட்ட அளவில் தேர்வு நடத்தப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு அவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவையெல்லாம் தனியாக ஆராயப்பட வேண்டும், அதற்கென்று சட்டதிட்டங்களும் விதி முறைகளும் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதை ஆராய்ந்து பார்த்துதான் தேர்வு நடத்துகின்றபொழுது முடிவெடுக்க வேண்டும்.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நகர வங்கிகளிலே பணியாற்றுகிற செயலாளர்களுக்கெல்லாம், ஒவ்வொரு இடத்திற்கும் ஒவ்வொரு

வித்தியாசமான சம்பளம் ரூ. 2,000, ரூ. 3,000 என்று நிர்ணயிக்கப் படுகிறது. ஒரு செயலாளருக்கு இவ்வளவுதான் சம்பளம் என்று அரசே நிர்ணயிக்க ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு அவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, ஏற்கெனவே மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் இருந்த இடத்தில் அவர் களுக்கு அந்த உரிமை வழங்கப்பட்டு இருப்பதால், ஆங்காங்கே வித்தியாசமான அளவில் இருக்கிறது. மாவட்ட மையக் கூட்டுறவு வங்கிகளில் அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகள் இருக்கின்றன. எந்த அளவுக்கு சட்ட திட்டங்களின் அடிப்படையில் அவற்றைக் கட்டுப்பாடு செய்து, ஒரே சீரான அளவுக்குக் கொண்டு வர முடியும் என்பதை ஆராயலாம்.

திரு. கோ. இரகுபதி: பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, கூட்டுறவு நகர வங்கிகள் வாடகைக் கட்டிடங்களில் இருக் கின்றனவா? அப்படி என்றால் அவற்றுக்குச் சொந்தக் கட்டி டங்கள் கட்ட அரசால் ஏதாவது திட்டம் தீட்டப்பட்டிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு அவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, பல இடங்களில் சொந்தக் கட்டிடங்கள் இருக்கின்றன. சிலபல இடங்களில் வாடகைக் கட்டிடங்களில் இருக்கின்றன. எந்த நகர வங்கியில் அதனுடைய ரிசர்வ் நிதி போதுமான அளவுக்கு இருக்கிறதோ அங்கே கட்டிடங்கள் கட்ட அது முயற்சி செய்கிறபோது ஓரளவுக்கு மாநில வங்கிக் கடன் அளிக்கவும், மானியம் அளிக்கவும் முன்வரும்.

திரு. க. இரா. சின்னராசு: பேரவைத் துணைத் தலைவர் களே, நகர வங்கிகள் வீடு கட்டுவதற்குக் கடன் கொடுப்பதற்கான வழி வகைகள் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றனவா? அப்படி வீடு கட்டுவதற்குக் கடன் கொடுப்பதாக இருந்தால் என்ன சதவிகித வட்டி வாங்குவதென்று அரசு முடிவெடுத்திருக்கிறது? எவ்வளவு வட்டிக்கு பணம் கொடுக்க அரசு வழிவகைகளை வகுத்திருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

[1987 ஏப்ரல் 6

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: அவையின் துணைத் தலைவரவர்களே, அதுபற்றிய செயற்குறிப்புகள் இல்லை. தனிக் கேள்வி போடவும்.

திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, கிராமப்புற கூட்டுறவு சேவைச் சங்கங்களிலே செயலாளராகப் பணியாற்றி வருகின்றவர்கள் நீண்ட நாட்களாக அதே பொறுப்பில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குப் பதவி உயர்வு வழங்கப்படவில்லை. எனவே மத்திய கூட்டுறவு வங்கிகளில் வேலைக்கு ஆட்கள் எடுக்கும்போது இவர்களுக்கு முன்னுரிமை அளித்து, இவர்களை எடுக்க அரசு ஆணையிடுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு அவையின் துணைத் தலைவரவர்களே, நிலைமைகளை எல்லாம் ஆராய்ந்து கூட்டுறவுச் சங்கங்களினுடைய பதிவாளர் அதுபற்றிய செயற்குறிப்பை அனுப்புவார்களானால் அதுபற்றி அரசு ஆராயும்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

தமிழகத்தில் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலை ஊழியர்களின் ஊதியம்.

304—(* வினா எண் 9612) திரு. மு. இராசாங்கம்: மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்தில் உள்ள அனைத்து கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலை ஊழியர்களின் ஊதியம் அதிகரிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது செயலுக்கு வரும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) இல்லை.

(ஆ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

1987 ஏப்ரல் 6]

திரு. மு. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, கூட்டுறவு மொத்த பண்டகசாலைகளிலே பணி புரியும் சிப்பந்திகளுக்கு மாவட்டத்திற்கு ஒருவிதமாக ஊதியம் வழங்கப்படுகிறது. மாநில அளவில் ஊதியம் சீராக வழங்கப்படவில்லை. மேலும் அரசு அறிவிக்கக்கூடிய பஞ்சப்படி உயர்வுகளும் அவர்களுக்கும் கொடுக்கப்படுவதில்லை. இந்தப் பஞ்சப்படி உயர்வு போன்றவைகள் வட ஆற்காடு, மதுரை, திருச்சி மாவட்டங்களில் உள்ள கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகளில் பணியாற்றும் சிப்பந்திகளுக்கு வழங்கப்படுகிறது. அதைப்போல தாலுக்கா மட்டத்திலுள்ள பண்டகசாலைகளிலும் வழங்கப்படுகிறது. ஆனால் சேலம் போன்ற பெரிய மாவட்டங்களில் இது வழங்கப்படுவதில்லை. அவர்களுடைய இந்த நீண்ட நாள் கோரிக்கையை அரசு அதிகாரிகள் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. எனவே மாநில அளவில் ஊதியத்தை சீரமைத்து, ஒரே அளவில் இருப்பதற்கான வழி வகைகளை ஆராய அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு அவைத் தலைவரவர்களே, கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகள் அல்லது மாவட்ட நுகர்வோர் மொத்த கூட்டுறவு பண்டகசாலைகள் அரசினுடைய துறை அலுவலகங்கள்போல ஓரே மாதிரியாக ஒரே நிர்வாகத்தின் கீழே அமைவதல்ல. அது மட்டுமல்லாமல், இவை ஒரே நிர்வாகத்தின் கீழே அமைக்கப்படுகிற கிளைகளும் அல்ல. ஆங்காங்கே கூட்டுறவு முறையில் அமைக்கப்படும் விற்பனைப் பண்டகசாலைகள் அத்தனையும் தனித்தனி யூனிட்டுகளாகக் கருதப்படும். பண்டகசாலையின் விற்பனை, வியாபார லாபம், நடைமுறை நட்டம், சம்பள உயர்வினால் பண்டகசாலையில் ஏற்பட்ட கூடுதல் செலவு, சம்பள உயர்வினால் ஏற்படும் சாதக பாதக நிலைமைகள் ஆகியவற்றை ஆராய்ந்து, அந்தந்த பண்டகசாலைகளுக்கு ஏற்ப அவர்களுடைய ஊதியங்கள் எல்லாம் நிர்ணயிக்கப்படுகின்றன. அதோடு தொழில் தகராறு ஏற்பட்டால் தொழில் தகராறு சட்டம் 12 (3)-ன்கீழ் ஒப்பந்தக் கால அடிப்படையில் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டு, 3 ஆண்டுக் காலத்திற்கு தனித் தனியாக அந்தந்த பண்டகசாலைகளுக்கு ஏற்ப ஒப்பந்தம் காப்பாற்றப்பட்டு வருகிறது.

[1987 ஏப்ரல் 6

திரு. க. பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகளினுடைய ஊழியர்களின் ஊதியத்தை அதிகரிக்க வாய்ப்பில்லை என்று மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். இந்த கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகள் காலை 9 மணியிலிருந்து 1 மணி வரைக்கும் என்று வைத்து மூடிவிடுவதும் பிறகு மாலை 4 மணியிலிருந்து 8 மணி வரைக்கும் என்று வைத்து மூடி விடுவதாக இருக்கிறது. வாங்குகின்ற மக்கள் 8 மணிக்குப் பிறகுதான் வருவார்கள். அப்படி வருகின்றவர்கள் வாங்குவதற்கு வாய்ப்பில்லை. நேரத்தை நீட்டித்து கொடுப்பதன் மூலம், காலை 9 மணியிலிருந்து 2 மணி வரையிலும் என்றும் மாலை 4 மணி முதல் 9 மணி வரையிலே என்றும் நேரத்தை நீட்டித்துக் கொடுப்பதன் மூலம் மக்களுக்கு பொருள்களை வாங்குவதற்கு சாத்தியக்கூறுகள் ஏற்படும். அதனால் ஊழியர்களின் ஊதியத்தை உயர்த்திக் கொடுக்கவும் சாத்தியக்கூறுகள் ஏற்படும். இப்படிப் பட்ட நிலைமைகளை ஆராய்ந்து பரிசீலிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(முற்பகல் 10-20)

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகள் எவ்வளவு நேரத்திற்கு எந்த மணியிலிருந்து எந்த மணி வரைக்கும் வேலை செய்வது என்று அரசின் தாக்கீது மூலமாகவோ, கூட்டுறவுத் துறையின் தாக்கீது மூலமாகவோ நிர்ணயிக்கப்படுவதில்லை. ஆங்காங்கு இருக்கின்ற உள்ளூர் சூழ்நிலைகளையொட்டி எந்தெந்த நேரங்களில் எந்தெந்த கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகள் இயங்கினால் அப்பண்டகசாலைகளில் உள்ள பொருள்கள் விற்பனை அதிகமாக இருக்கும் என்று பார்த்து, எந்தெந்த நேரங்களை ஒதுக்குவது என்று பார்த்து நிர்ணயித்துக் கொள்ளலாம். உதாரணத்திற்குச் சொல்வது என்றால், காமதேனு மற்றும் சிந்தாமணி விற்பனை பண்டக சாலைகள் போன்றவைகளில் சில பகுதிகளில் சிலபல நேரத்திற்கும் சிலபல பகுதிகளிலே அந்தந்த பகுதியிலே வாழ்கின்ற மக்களுடைய பணி மற்றவைகளைக் கணக்கிட்டு அவற்றிற்கு ஏற்றாற்போல் அமைத்துக் கொள்ள முழு வாய்ப்பும் உண்டு. ஆங்காங்கு உள்ள பண்டகசாலைகள், மாண்புமிகு

1987 ஏப்ரல் 6]

உறுப்பினர் அவர்கள் கூறுவதுபோல, அந்த ஊரினுடைய நிலைமைக்கு ஏற்ப, மக்களுடைய வாய்ப்பு வசதிகளுக்கேற்ப, அவர்கள் வந்து செல்கின்ற சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப மாற்றி அமைத்துக் கொள்ள முழு உரிமை உண்டு. அவர்களை அணுகினால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய எண்ணம் நிறைவேறுவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும்.

திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்: மாண்புமிகு பேரவையினுடைய தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்திலேதான் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகள் அதிகமான அளவிலே தமிழகத்திலே தொடங்கப்பட்டன. அவைகளின் மொத்த எண்ணிக்கை என்ன என்பதைப்பற்றி அறிய விரும்புகிறேன். அதே நேரத்தில் கூட்டுறவுத் துறையிலே பல்வேறு அமைப்புகளிலே பணியாற்று பவர்களுக்கு சம்பள உயர்வு விகிதங்கள், ஒப்பந்தங்கள் காலாவதியாகியும் நீண்ட காலமாக பலருக்கு சம்பள உயர்வு கொடுக்கப் படாமல் இருக்கிறதே, அது அரசுக்குத் தெரியுமா? அதன் மீது நடவடிக்கை எடுப்பார்களா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில்—29 இருக்கின்றன கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகள், மாவட்ட நுகர்வோர் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகள் என்று மொத்தம் 29 இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. ஆங்காங்கு ஒப்பந்தக் காலம் மூன்று மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை என்று ஒப்பந்தம் ஏற்படுகிறது. ஒப்பந்தக் கால வரையறை நீட்டிக்கப்படுமானால் அந்தந்த கூட்டுறவு பண்டகசாலையைச் சார்ந்த நிர்வாகக் குழுவினரோ அல்லது ஆங்காங்கு இருக்கின்ற தனி அலுவலர்களோ அதற்கான ஒப்பந்த முடிவினை ஏற்று செய்ய வேண்டியவர்களாக இருக்கின்றார்கள். அப்படி ஏற்படாத இடத்தில் அவர்கள் தொழில் தகராறு சட்டத்தின் பிரிவின் கீழ் தொழிலாளர் நலத் துறைக்கு விண்ணப்பிக்கின்றார்கள். அவர்களே ஈடுபாடு கொண்டு 12 (3)-ன் கீழ் ஒப்பந்தம் செய்வதற்கு தொழிலாளர் நலத் துறையினர் உதவி செய்கின்றார்கள். அப்படி எத்தனை இடங்களில் இருக்கின்றன என்ற விவரக் குறிப்பில்லை. அப்படிப்பட்ட

[1987 ஏப்ரல் 6

இடங்களில் குறிப்பிட்ட காலத்தில் ஒப்பந்தக் காலம் முடிவடைந்த உடனே புது ஒப்பந்தக் காலம் போட வேண்டும் என்பது தான் அரசினுடைய கொள்கை. சிலபல இடங்களிலே காலதாமதம் ஏற்பட்டால் அதற்கு சில பல காரணங்கள் இருக்கக்கூடும். அந்த காலதாமதத்தைத் தடுப்பதற்கு தொழிலாளர் நலத்துறை ஓரளவுக்கு உதவி செய்கிறது.

திரு. என். விஜயபாலன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்திலுள்ள அனைத்து கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலை ஊழியர்களின் சம்பளம் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. அவர்களை எல்லாம் அரசு ஊழியர்களாக ஆக்கி, அரசு ஊழியர்களுக்கு தரப்படுகின்ற சலுகைகளைத் தர அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் முதலிலேயே சொன்ன மாதிரி கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகள் அரசு ஸ்தாபனங்கள் அல்ல. அவை வியாபார நோக்கத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்டவை. அவைகளின் வரவு-செலவைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் பலவற்றை மூடவேண்டி வரும். பல நஷ்டத்தில் இயங்குகின்றன. அவைகளை லாபகரமானவையாக ஆக்க முயற்சி செய்ய வேண்டும். லாபம் உள்ள இடத்தில் இப்போதே போனஸ் தருகிறார்கள். அவைகளை தனித் தனி யூனிட் ஆகத்தான் கருத முடியும். சிலபல இடங்களில், சரியாக இயங்காத இடங்களில் அவற்றை மூடிக் கொண்டு வருகிறார்கள். சிலபல இடங்களில் சிறப்பாக நடைபெறுகின்றன. சிறப்பாக அவைகள் நடைபெறுவதற்காக அரசு பங்கீடும் தருகிறது, மானியமும் தருகிறது, கடனும் தருகிறது. எந்தெந்த வகையில் உதவி செய்து அவற்றை லாபகரமானவையாக ஆக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு அரசு உதவி செய்து ஆக்கிக்கொண்டும் வருகிறது. ஒட்டுமொத்தமாக அவர்களுக்கு ஊதிய உயர்வு தருவது, அரசு ஊழியர்களாக ஆக்குவது என்றால் எல்லாம் அரசுடைமை ஆகிவிடும். பொது மக்களுக்காக இருக்கின்ற கூட்டுறவுச் சங்கங்களாக அதாவது கூட்டுறவு விற்பனைத் துறையினுடைய அடிப்படையில், கூட்டுறவு

1987 ஏப்ரல் 6]

அமைப்பின்கீழ் இயங்குகின்ற ஓர் அமைப்பு என்கிற உணர்வோடு அதிலே பணியாற்றுகின்றவர்களும் நடந்துகொள்ள வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சங்ககிரி தாலுக்காவை இரண்டாகப் பிரித்தல்.

305—(* வினா எண் 10198) **திரு. ச. கோவிந்தசாமி:** மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், சங்ககிரி தாலுக்காவை இரண்டாகப் பிரிக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. (அ) இல்லை.

(ஆ) வினாவிற்கு இடமில்லை.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் கூட்டுறவு நகர வங்கிகள்.

306—(* வினா எண் 10395) **திரு. சே. உச்சி:** மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நீலகிரி மாவட்டத்தில், கூட்டுறவு நகர வங்கிகள் எவையாவது நலிந்த வங்கிகளாக வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எத்தனை வங்கிகள்?

(இ) இவைகளை சீரமைக்கும் திட்டம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) ஆம்.

(ஆ) ஒன்று உதகமண்டலம் நகர கூட்டுறவு வங்கி இரண்டு கோத்தகிரி நகர கூட்டுறவு வங்கி.

(இ) உள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 6

திருநெல்வேலி மாவட்டம் பாலையன் கால்வாய் குறுக்கே புதிய பாலம் கட்டுதல்.

307—(* வினா எண் 3289) மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்): மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

திருநெல்வேலி மாவட்டம், மேலச்செவல் நகர பஞ்சாயத்து நயினார்குளம் மற்றும் கீழச்செவல் ஆகிய பகுதிகளின் அருகில் உள்ள பாலையன் கால்வாய் குறுக்கே பாலம் ஒன்று புதியதாக கட்டும் பணி எப்போது துவங்கும்?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வினாவில் குறிப்பிடப்படும் பாலம் கட்டும் பணிக்கு உத்தேசமாக ரூ. 6.00 இலட்சம் தேவைப்படும். இப்பணி இதுவரை அரசின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட திட்டங்கள் எதிலும் இடம் பெறவில்லை. இனிவரும் ஆண்டுகளில் திட்டப் பணியாக எடுத்துச் செய்வதற்காக தயாரிக்கப்பட்டுவரும் திட்டப் பணிகளின் தொகுப்பு பட்டியலில் (செல்ப் ஆப் ப்ராஜக்ட்) இப்பணியை சேர்த்துக் கொள்வது பற்றி பரிசீலிக்கப்படும்.

1983-84-ல் தமிழகத்திற்கு கயிற்று வாரியம் ஒதுக்கிய நிதி.

308—(* வினா எண் 3888) திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மத்திய அரசின்கீழ் இயங்கும் கயர் போர்டின் (Coir Board) 1983-84 ஆம் நிதியில் தமிழகத்திற்கு நிதி ஒதுக்கீடு ஏதும் பெறப்பட்டதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) இல்லை.

(ஆ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

1987 ஏப்ரல் 6]

திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இனி வருகின்ற ஆண்டிலாவது மத்திய அரசின்கீழ் இயங்கி வருகின்ற காயர் போர்டின் நிதியிலிருந்து நிதியைப் பெற்று அந்த நிதியை தென்னை பொருள்களைச் சார்ந்த தொழில்கள், அவற்றின் வளர்ச்சி, ஆராய்ச்சி போன்ற வற்றுக்கு பயன்படுத்த அரசு முன்வருமா? ஏனென்றால் அந்த காயர் போர்ட் நிறுவனம் கேரளா போன்ற மாநிலங்களுக்கு நிறைய நிதியை ஒதுக்கீடு செய்து தென்னை சார்ந்த தொழிலுக்கு அதனை அவர்கள் பயன்படுத்துகின்ற நிலை இருக்கிறது. அந்த வகையில் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் இந்த நிறுவனத் திடமிருந்து நிதியைப் பெற்று நம்முடைய வேளாண்மைப் பல்கலைக் கழகம் அல்லது வேளாண்மைத் துறைக்கு அதனைக் கொடுத்து தென்னையைச் சார்ந்த தொழில்களைப் பற்றி ஆராய்ச்சி செய்வதற்காக இந்த அரசு மத்திய அரசை வற்புறுத்துமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்திலுள்ள பிள்ளையார் பட்டி என்கிற கிராமத்தில் ஆறு லட்சம் ரூபாய் செலவில் காயர்போர்டின் சார்பில் தொழிற்சாலை அமைக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் நிதியை கேட்பதற்கான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு மேற்கொள்ளும்.

திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அகில இந்திய அளவில் உள்ள எண்ணெய் மற்றும் எண்ணெய் வித்துக்கள் மற்றும் தென்னை சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனம் கொச்சியில் தலைமையகத்தை நிறுவி நிறைய நிதிச் சலுகைகளைப் பெற்று தென்னை பற்றிய ஆராய்ச்சி செய்து நிறைய பயனடைந்தும் வருகிறார்கள். அதேபோல என்னுடைய தொகுதியில் வேப்பன்குளம் என்ற இடத்தில் தென்னை ஆராய்ச்சிப் பணியை வேளாண்மைப் பல்கலைக் கழகம் மேற்கொண்டு வருகிறது. வரும் ஆண்டிலிருந்து இம்மாதிரி இருக்கின்ற நிலையங்களை எல்லாம் பிள்ளையார்பட்டியில் புதிதாக அமைக்கின்ற இடத்தில் இணைத்து தென்னை பற்றிய

[1987 ஏப்ரல் 6

ஆராய்ச்சித் திட்டத்தை நல்லமுறையில் செயல்படுத்துவதற்கான விரிவான திட்டத்தை இந்த அரசு நடைமுறைப்படுத்த முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதுசம்பந்தமான கருத்துரு ஏதும் இங்கு இல்லை. தனியாக அதுபற்றி ஆய்வு செய்யலாம்.

இராமேசுவரத்திற்கும் தலைமன்னாருக்கும் இடையே கப்பல் போக்குவரத்து.

309—(* வினா எண் 6792) **திரு. இரா. தாமரைக்கனி:** மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) இராமேஸ்வரத்திற்கும், தலைமன்னாருக்கும் இடையே கப்பல் போக்குவரத்து தொடங்க தமிழக அரசு மத்திய அரசை வலியுறுத்துமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதுபற்றிய விவரம் யாது?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) ஆம்.

(ஆ) ஸ்ரீலங்காவிலிருந்து இந்தியா வந்துள்ளவர்கள் மீண்டும் ஸ்ரீலங்கா திரும்பும் நிலை ஏற்படும்பொழுது படகு போக்குவரத்து வேறு வகையிலில்லாமல் ஏற்கனவே நடைபெற்று வந்ததுபோல் தலைமன்னாருக்கும் இராமேசுவரத்திற்கும் இடையேதான் நடைபெறவேண்டும் என இந்திய அரசுக்குத் தமிழ்நாடு அரசால் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்திய அரசும் இதனை கவனத்தில் கொண்டுள்ளது.

(முற்பகல் 10-30)

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இலங்கையிலிருந்து தமிழகத்திற்கு வந்த நமது தமிழர்கள் எப்பொழுது அங்கே திரும்புவார்களோ அப்பொழுதுதான் இந்தக் கப்பல் விடப்படும் என்ற நிலையில் இருக்கிறது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொன்னார்கள். இப்பொழுதும் நம்முடைய தமிழர்கள் அங்கே அதிகமாக இருப்பதால்

1987 ஏப்ரல் 6]

இந்தியாவுக்கும் தமிழகத்திற்கும் வருகை தந்திருப்பதால் இதை ஒரு காரணமாக வைத்துவிடாமல உடனே தலைமன்னாருக்கு, அதாவது கொழும்புவிற்கு கப்பல் போக்குவரத்தை விடுவதற்கு மத்திய அரசை வற்புறுத்துமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, இப்பொழுது இருக்கின்ற நிலைமைகளைப் பொறுத்துத்தான் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டி உள்ளது. தற்பொழுது உள்ள நிலைமைகளைக் கருதி முக்கியமான பல்வேறு பிரச்சினைகளை மனதிலே வைத்துத்தான் அதைப்பற்றி ஆய்வு செய்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இங்கே அதை உடனடியாகச் சொல்வது சரியாக இருக்காது.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: பேரவைத் தலைவரவர்களே, இராமேஸ்வரத்திற்கும் தலைமன்னாருக்கும் கப்பல் போக்குவரத்து வேண்டும் என மத்திய சர்க்காரை மாநில சர்க்கார் வற்புறுத்துகிறது. அதேமாதிரி சென்னையிலிருந்தும், தூத்துக்குடியிலிருந்தும் கொழும்புவிற்குக் கப்பல் போக்குவரத்தை விட வேண்டுமென தமிழர்கள் விரும்புகிறார்கள். தமிழர்களின் நலனைக் கருதி நமது தமிழக அரசு மத்திய சர்க்காரை வற்புறுத்துமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, கேள்வி தனியாக இருந்தால் அதைப் பற்றிக் கொஞ்சம் விளக்கமாகச் சொல்ல முடியும். தற்பொழுது குறிப்பு இல்லை.

திரு. செ. மாதவன்: மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, தமிழர்கள் வாழ்கின்ற இலங்கை, மலேசியா நாடுகளிலே, தேயிலைத் தோட்டங்களில் அவர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தமிழ் நாட்டிற்கு வருகின்றபோது போக்குவரத்து அடிக்கடி பாதிக்கப்படுகிறது. மத்திய அரசாங்கம் தனியாரிடத்திலே அந்த பொறுப்பை விடுகின்ற காரணத்தினாலே, அவர்கள் இலாபம் இல்லை என்று நிறுத்தி விடுகிறார்கள். ஆகவே, நம்முடைய தமிழக அரசே இந்த இரண்டு நாடுகளுக்கும் போக்குவரத்து வசதியைச் செய்து தர கப்பல் ஒன்றை வாங்கி அனுப்புமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[1987 ஏப்ரல் 6

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, நியாய மாக மத்திய அரசாங்கம் இந்தப் பணியைச் செய்ய வேண்டும். இதிலே ஏற்கனவே அவர்கள் சொன்னார்கள், தனியாரே இதை நடத்த முடியாமல் நஷ்டத்திலே இயங்குகின்ற காரணத்தால் விட்டு விடுகிறார்கள் என்று நாம் வாங்கி நஷ்டத்திலே விடுவதைவிட செய்ய வேண்டிய கடமையை ஏற்றுக்கொண்டிருக் கின்ற மத்திய அரசாங்கமே அதைத் தொடர்ந்து செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்கலாம்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மைய அரசின் மானியம்

310—(* வினா எண் 8720) திரு. சைதை சா. துரைசாமி: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினா வுக்கு விடையளிப்பாரா—

டில்லி மாநகர போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மைய அரசு மானியம் வழங்குவதைப்போல் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் திற்கு மானியம் கிடைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இல்லை.

திரு. சைதை சா. துரைசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவ ரவர்களே, சென்னை மாநகரத்தினுடைய போக்குவரத்துக் கழகம் இலாபத்தில் இயங்குகிறதா? எத்தனை வண்டிகள் சென்னை நக ரத்தில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன? இந்த வாகனங்களில் எல்லாம் சில நேரங்களில் சுவரொட்டிகளை ஒட்டி விடுகிறார்கள். அப்படி அனுமதியில்லாமல் ஒட்டுவதைத் தடுக்கின்ற வகையிலும், போக்கு வரத்துக் கழகத்திற்கு இலாபம் வருகின்றவகையிலும் பின்புறத்தில் விளம்பரப் பகுதி என்று ஒதுக்கி, அதிலே விளம்பரப்படுத்துபவர் களுக்கு இவ்வளவு கட்டணம் என்று நிர்ணயித்தால் இன்னும் அதிகமான வருவாய் வரும். எனவே, இந்தவகையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, இந்தக் கேள்வி மானியத்தைப் பற்றிய கேள்வி. இருந்தாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் சில முக்கியமான பிரச்சினைகளை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். பல நேரங்களிலே அந்த வாகனங்களின்

1987 ஏப்ரல் 6]

பின்னாலே போஸ்டர்களை ஒட்டுகின்ற காரணத்தினால் அந்த வண்டிகள் பாதிக்கப்படுகின்றன. இதனால் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அதிகமான செலவுகள் ஏற்படுகின்றன. நாம்கூட பின்னால் விளம்பரத்திற்கு என்று ஒரு இடத்தை ஒதுக்கிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று யோசித்தோம். ஆனால் முறையாக அது பயன்படுத்தப்பட வேண்டுமென்பதுதான் அரசினுடைய கோரிக்கையாக இருக்கிறது. எனவே, அதைப் பற்றி எதிர்காலத்திலே யோசிக்கப்படும். ஏறத்தாழ சென்னையிலே மட்டும் 2,300 வண்டிகள் வரை—சுமாராகச் சொல்லுகிறேன். சரியான கணக்கு இப்பொழுது இல்லை. 2,300 வண்டிகள் வரை—இயங்கிக்கொண்டு இருக்கின்றன. எனவே, 2,300 வண்டிகளிலேயும் பின்னாலே விளம்பரப்படுத்துவதற்கான ஏற்பாடு செய்வதைப் பற்றித் தனியாக ஆய்வு செய்யப்படும்.

தமிழகத்திலுள்ள பேருந்து நிலையங்கள்.

311—(* வினா எண் 9529) திரு. வே. கு. சின்னசாமி: மாண்பு மிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக் களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்திலுள்ள அனைத்துப் பேருந்து நிலையங் களையும் போக்குவரத்துத் துறையே ஏற்று செயல்படுத்தும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது செயல்படுத்தப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. (அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

கும்பகோணம்-சென்னை நெடுஞ்சாலையிலுள்ள வெள்ளாற்றுப் பாலத்தை அகலப்படுத்தல்.

312—(* வினா எண் 9931) டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கும்பகோணம்-சென்னை நெடுஞ்சாலையில் சேத்தியா தோப்பிற்கு அருகில் உள்ள வெள்ளாற்றுப் பாலத்தை அகலப் படுத்தும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், திட்டத்தின் மதிப்பீடு எவ்வளவு?

[1987 ஏப்ரல் 6

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) ஆம்.

(ஆ) இரண்டு கோடியே 20 இலட்சம் ரூபாய்.

ஈரோட்டில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து நிலையம்.

313—(வினா எண் 13432)* **திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன், திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்** மற்றும் **திரு. வே. கு. சின்னசாமி:** மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஈரோடு பேருந்து நிலையத்தில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் பேருந்து நிலையம் கட்டும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) ஆம்.

(ஆ) ஈரோடு பேருந்து நிலையத்தில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் பேருந்து நிலையம் ரூ. 50 இலட்சம் செலவில் கட்டும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டு, சுற்றுச் சுவர் கட்டுமானப் பணிகள் பாதி முடிவடைந்தும், பேருந்து நிலைய கட்டுமானப் பணிகளுக்கான ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கூட்டு செய்யப் பட்டுள்ளது. ஈரோடு நகராட்சியின் ஒப்புதல் கிடைத்தவுடன் கட்டுமானப் பணிகள் தொடங்கப்பட்டு விரைவில் முடிக்கப் படும்.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்: தலைவரவர்களே, காம்பவுண்ட் சுவர் எல்லாம் கட்டப்பட்டிருக்கிறது என்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால் ஈரோடு நகராட்சியிலிருந்து அனுமதி பெறப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். 50 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் கட்டப்படும் பேருந்து நிலையப் பணிக்கு அனுமதி அளிக்க அந்த நகராட்சி ஏன் தயக்கம் காட்டுகிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 6]

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, அந்த நகராட்சிக்குச் சொந்தமான நிலம் ஒரு ஏக்கர் அங்கே இருக்கிறது. ஏற்கெனவே அரசுக்குச் சொந்தமான ஒரு ஏக்கர் நிலத்தை அந்த நகராட்சிக்குக் கொடுத்திருந்தோம். அதை மீண்டும் எடுத்துவிட்டோம். அதில் பிரச்சினை இருக்கிறது. மேலும் அவர்கள் கடைகள் கட்டி விடுவதாகத் தெரிகிறது. அதுபற்றி நேரடியாக நமக்கு தாக்கீது ஏதும் வரவில்லை என்றாலும் செவிவழிச் செய்தி கிடைத்திருக்கிறது. இருந்தாலும் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் நகராட்சியோடு தொடர்பு கொண்டு உரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்: தலைவரவர்களே, தற்போது ஈரோடு நகரில் இருக்கிற பேருந்து நிலையம் ஈரோடு நகராட்சியின் மையத்தில் இருக்கிறது. அந்தப் பேருந்து நிலையத்தில் போதுமான இடவசதி இருந்தும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து நிலையம் கட்டுவதற்கு இட ஒதுக்கீடு செய்ய ஒருசில சமூக விரோத சக்திகள் எதிர்ப்பு தெரிவிப்பதாகச் சொல்லப்படுவது உண்மையா? ஆம் எனில், பெரியார் மாவட்டத்தில் இருக்கிற கிராமப்புற மக்களின் நலனைக் கருத்திற் கொண்டு, எப்படிப்பட்ட நிலையிலும் யார் எதிர்ப்பு தெரிவித்தாலும் அதை ஒதுக்கி வைத்துவிட்டு ஈரோடு நகரப் பேருந்து நிலையத்திற்குள்ளேயே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து நிலையத்தை அமைக்க அரசு உரிய நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, பேருந்து நிலையங்கள் ஒரே இடத்தில் இருந்தால் பொதுமக்கள் எந்த பஸ்ஸில் வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்வதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்பதால் அரசு இந்த முடிவினை எடுத்தது. ஆனால் நகராட்சி அங்கே கட்டக்கூடாது என்று தடுத்திருக்கிறது. இருந்தாலும் அந்த மாவட்டத்திலுள்ள பொது மக்களுடைய நலனைக் கருத்திற்கொண்டு, ஈரோடு நகரப் பேருந்து நிலையத்திற்குள்ளேயே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து நிலையம் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற உணர்வினை வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். அது நிறைவேற விரைவான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

[1987 ஏப்ரல் 6

திரு. கடலூர் இ. வி. வேலு: தலைவரவர்களே, தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற பல நகராட்சிகளுக்குச் சொந்தமான பேருந்து நிலையங்கள் எல்லாம் பழுதுபட்டு, சீர்கெட்டிருக்கின்றன. போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தமட்டில், அந்தப் பேருந்து நிலையங்களில் பேருந்துகளைத் திருப்பக்கூட முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது; இட நெருக்கடி இருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு கடைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். அதனால் நகராட்சி அலுவலர்களுக்கும் கடை வைத்து நடத்துகின்றவர்களுக்கும் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே பல நேரங்களில் சர்ச்சை ஏற்படுகிறது. அந்தப் பேருந்து நிலையங்களை நல்ல முறையில் பராமரிக்க நகராட்சிகளுக்கு நிதி நெருக்கடியும் இருக்கிறது. ஆகவே, நகராட்சிகளுக்குச் சொந்தமான எல்லாப் பேருந்து நிலையங்களையும் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையே ஏற்று நடத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, 311-வது கேள்வி இது சம்பந்தப்பட்டது. துணை வினா இல்லாததால் விளக்கமாகச் சொல்ல முடியவில்லை. போக்குவரத்துக் கழகம் எந்த எந்தப் பேருந்து நிலையங்களை எடுத்து நடத்த வேண்டும் அல்லது தனியாக ஒரு வாரியம் அமைத்து அதன் மூலமாக நடத்த வேண்டும் என்பது பரிசீலனையில் இருக்கிறது. அதுபற்றி இப்போது உள்ளாட்சித் துறையும் போக்குவரத்துத் துறையும் தீவிரமாக ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கின்றன. நகராட்சிகளுக்கும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கும் பல்வேறு முக்கியமான பணிகள் இருக்கின்ற காரணத்தினால், அவர்கள் இந்தப் பேருந்து நிலையங்களை சரியாகப் பராமரிக்க முடியாத நிலை இருக்கிற காரணத்தால், ஒரு புதிய அமைப்பை ஏற்படுத்தி அதன் மூலம் இருக்கின்ற பேருந்து நிலையங்களைப் பராமரிக்கலாம், புதிதாகப் பேருந்து நிலையங்களை அமைக்கலாம் என்பதுபற்றி இந்த அரசு ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறது. அப்படிச் செய்கிறபோது உள்ளாட்சித் துறைக்கு வருகிற வருமானம் எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் பாதிக்கப்படக் கூடாது என்பதைக் கருத்திற் கொள்வதும் அரசின் கடமையாக இருக்கிறது. அதற்கு ஏற்ப அரசு பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது.

1987 ஏப்ரல் 6]

திரு. எப். எம். இராசரத்தினம்: தலைவரவர்களே, தமிழ்நாட்டில் வேறு எந்தெந்தப் பகுதிகளில் இந்த மாதிரி போக்குவரத்துத் துறையின் சார்பில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்டும் செயற்குறிப்பு இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, விழுப்புரம் போன்ற பல இடங்களில் கட்டப்பட வேண்டுமென்று செயற்குறிப்பு இருக்கிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நாகர்கோவிலில் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி பல இடங்களில் கட்டுவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். சில இடங்களில் கட்டிக்கொண்டிருக்கிறோம். அதுபற்றிய முழுமையான விளக்கம் தற்போது இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண்கள் 314 முதல் 319 முடிய மாண்புமிகு சுற்றுலா மற்றும் மின் துறை அமைச்சரின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க தள்ளிவைக்கப்படுகின்றன.

சேலம் மாவட்டம், மேச்சேரி பேரூராட்சி புட்டாரெட்டியூரில் அருந்ததியர்களுக்கு வீடுகள்.

320—(*வினா எண் 5173) **திரு. செ. செம்மலை:** மாண்புமிகு ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம், மேச்சேரி பேரூராட்சிக்குட்பட்ட புட்டாரெட்டியூர் அருந்ததியர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) இல்லை.

(ஆ) இவ்வினாவிற்கு இடமில்லை.

(முற்பகல் 10-40)

திரு. செ. செம்மலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு தற்போது செயல்படுத்தி வருகிற என்.ஆர்.இ.பி., ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. போன்ற திட்டங்களின் மூலம் கட்டிக் கொடுக்கப்ப

136514

[1987 ஏப்ரல் 6

படுகிற வீடுகளைப் பொறுத்தவரையில் ஊராட்சிகளுக்கு மட்டுமே முன்னுரிமை என்ற அடிப்படையில் ஊராட்சிகளுக்குத்தான் பெரும்பாலும் அவை ஒதுக்கப்படுகிறது. பேரூராட்சிகளுக்கு அப்படிப்பட்ட திட்டங்களின் கீழ் ஒதுக்கப்படுவதில்லை. எனவே இதைக் கருத்தில் கொண்டு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த இடத்திற்கு நடப்பாண்டிலே தாட்கோவின் மூலமாக வீடுகளை ஒதுக்கித் தருவதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே; அவர்கள் சொல்கின்ற இடத்திற்கு பட்டா இருக்குமேயானால் நடப்பாண்டில் அந்த இடத்தில் வீடு கட்டிக் கொடுக்கப்படும்.

திரு. மு. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்களுடைய கேள்விக்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கூறும்போது பேரூராட்சியில் அரிசனங்கள் வாழக்கூடிய பகுதிகளில் பட்டா இருக்குமேயானால் வீடுகள் ஒதுக்கப்பட்டு தாட்கோவின் மூலமாக கட்டிக் கொடுக்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். அது அவருடைய தொகுதிக்கு மட்டுமதான் பொருந்துமா? மாநிலத்திலுள்ள மற்ற உறுப்பினர்களின் தொகுதியில் உள்ள பேரூராட்சிகளில் இப்படி பாதிக்கப்பட்ட நிலையில் அரிசனங்கள் இருந்தால், அவர்களுக்கு பட்டா இருந்தால் வீடு கட்டிக் கொடுக்கப்படுமா என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பகுதியில் உள்ள மாவட்ட ஆட்சியாளர் பரிந்துரை செய்து இங்கே அரசுக்கு அனுப்புகிறபோது அதனை முன்னுரிமையாகக் கருதி எங்கெங்கெல்லாம் வீடுகள் இல்லையோ அதன்படியும், பொருளாதார அடிப்படையிலே அவர்கள் வாழ்கிற சூழ்நிலைக்கு ஏற்றவாறு, அந்தப் பகுதியினுடைய சூழ்நிலையை ஏற்றும் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்படும்.

1987 ஏப்ரல் 6]

திரு. தி. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்.ஆர்.இ.பி., ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி போன்ற திட்டங்களின் கீழ் பேரூராட்சிகளுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க முன்னுரிமை வழங்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். அதேபோல் தாட்கோவின் மூலமாக கட்டப்படுகிற வீடுகளைப் பொறுத்தவரையிலும் பேரூராட்சிகளில் கட்டிக்கொள்ள அரசு அனுமதி வழங்குமா என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது பேரூராட்சிகள் பற்றித் நான் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி., மற்றும் என்.ஆர்.இ.பி. திட்டங்களின் வாயிலாக பேரூராட்சியில் வீடுகள் கட்ட முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதே கேள்வியை மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அன்பழகன் அவர்களும் கேட்கிறார்கள். பல பிரச்சினைகளையும் அந்த மக்களுடைய நலத்தையும் கருதி கொஞ்சம் கொஞ்சமாக, பொருளாதார அடிப்படையில் அவரவர் நிதி நிலைமைக்கேற்ப அந்தந்தப் பகுதிகளில் வாழ்கிற மக்களுக்குத் தாட்கோ மூலம் வீடுகள் கட்டுகிற திட்டத்தின் வாயிலாகக் கட்டிக் கொடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. செ. தங்கராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும் போது ஆதிதிராவிட மக்களுக்கு தாட்கோவின் மூலம் வீடு கட்டிக் கொடுப்பதாகத் தெரிவித்தார்கள். இந்த நடப்பாண்டில், 1987-88-ல், ஆதி திராவிட மக்களுக்கு தாட்கோவின் மூலமாக எத்தனை வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்படும் என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாளைக்கு ஆதி திராவிடர் நல மானியக் கோரிக்கை வருகிறது. அதிலே சொல்லப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[1987 ஏப்ரல் 6

மலைவாழ் மக்கள் பட்டா பெற்ற நிலங்கள்.

321—(*வினா எண் 11937) திரு. மா. மணிமாறன்: மாண்புமிகு ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மலைவாழ் மக்கள் தாங்கள் பட்டா பெற்ற நிலத்தை மற்றவர்கள் மாற்றிக்கொள்ளாமல் தடுக்க ஏதேனும் சட்டம் இருக்கிறதா ?

(ஆ) இல்லை எனில், கொண்டுவர உத்தேசம் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) இல்லை.

(ஆ) அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

டாக்டர் கே. சமாசம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மலைவாழ் மக்களுக்காகக் கொடுக்கப்படுகிற பட்டாவை வைத்து அந்த நிலங்களை அவர்களுடைய பலவீனத்தைப் பயன்படுத்தி, மிகப் பெரிய பெரிய தனக்காரர்கள், மற்றவர்கள் எல்லாம் பல்வேறு வகைகளில் பெற்றுக் கொள்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையை மாற்ற, இப்படிப் பட்ட நிலைமைகளில் ஈடுபடக்கூடிய அரசு அதிகாரிகளுக்கும், மற்றவர்களுக்கும் தகுந்த தண்டனை வழங்க ஒரு சட்ட முன்வடிவைக் கொண்டுவந்து நிறைவேற்ற அரசுக்கு உத்தேசம் இருக்கிறதா என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதற்கான சட்ட வரைவு ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டு மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்காக 29—8—1986 அன்று அனுப்பப்பட்டுள்ளது. ஒப்புதல் கிடைத்ததும் வரைவு அறிக்கை சட்டமன்றத்தில் வைக்கப்பட்டு சட்டம் நிறைவேற்றப் படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. சிவக்குமார்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மலைவாழ் மக்களுக்காகக் கொடுக்கப்படுகிற பட்டாவை 20 ஆண்டு களுக்கு மாற்றவோ, விற்கவோ அல்லது வாங்கவோ கூடாது என்றிருந்தாலும் பட்டா கொடுத்த மறு வாரமே விற்று

1987 ஏப்ரல் 6]

விடுகிறார்கள். இது அரசுக்கு தெரியுமா? எனவே இவ்வாறு வாங்குகிறார்கள் மீதும், விற்கிறவர்கள் மீதும் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகள் குறித்து அரசுத் தரப்பிற்கு எந்தவிதமான மனுக்களும் வரவில்லை. அப்படிப்பட்டவர்கள்மீது சட்டப்படி கட்டாயமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்: தலைவர் அவர்களே, மலைவாழ் மக்கள் பொருளாதார நிலையைப் பாதுகாக்க சட்டம் வருவதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். மிக்க நன்றி. ஆனால் அதற்குள் அந்த மலைவாழ் மக்கள் அழிந்து விடுகிற நிலை இருக்கிறது. ஆகவே அவர்களுடைய நிலங்களைப் பாது காக்க அலுவல் சார்பற்ற ஒரு குழுவை மாவட்ட அளவில் உடன டியாக நியமித்து அந்த மக்களிடமிருந்து வருகிற புகார்களை விசாரித்து அவர்களுக்கு நிவாரணம் அளிக்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: தலைவர் அவர்களே. பழங்குடி மக்கள் மீதுள்ள அக்கறையினால் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அதற்கு தனியாக ஒரு சட்டத்தைப் போட வேண்டுமென்று தெரிவித்து, அதிலே துரிதமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தச் சட்டம் விரைவில் வந்து விடும். ஆனால் அதற்குள் அவர்கள் அழிந்து விடுவார்கள் என்று உறுப் பினர் சொல்கிறார். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை எங்கேயும் இல்லை. அந்த மக்களுடைய பாதுகாப்பைக் கருதி அவர்களுக்கு நல்ல பல சலுகைகளை இந்த அரசு செய்து கொண்டிருக்கிறது.

திரு. பாப்பா சுப்பிரமணியன்: தலைவர் அவர்களே, மலை வாழ் மக்களில் மலைக் குறவர் என்றும், வெறும் குறவர் என்றும் இரண்டு பிரிவுகள் இருக்கின்றன. மலைக் குறவர் என்கிற பெயரில் அவர்கள் பதிவு செய்யப்பட்டிருந்தால் மட்டும் அவர்கள் ஷெட்யூல்ட் ட்ரைப்ஸ் பிரிவில் வருகிறார்கள். குறவர் என்ற பெயரில் அவர்கள் சர்டிபிகேட்டில் பதிவு செய்யப்பட்டிருந்தால் அவர்கள் எஸ்.சி. என்ற பிரிவில் வருகிறார்கள். தஞ்சை மாவட்டத்தில் குறவர் பூராவும் மலைக் குறவர் பிரிவைச்

சார்ந்தவர்கள். எனவே அவர்களை மலைக் குறவர் லிஸ்டிலே இணைத்து அவர்கள் ஷெட்யூல்ட் ட்ரைப்ஸ் இனத்தைச் சார்ந்தவர்கள் தான் என்று அறிவிக்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: தலைவர் அவர்களே, இது பற்றிய குறிப்பு என்னிடத்தில் இல்லை. தனிக் கேள்வி கேட்டால் பதிலளிக்க இயலும்.

திரு. சோ. கலிதீர்த்தான்: தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய தொகுதியில் கல்வராயன்மலையில் வாழ்கிற மலைவாழ் மக்களுக்கு அவர்கள் நீண்ட காலமாக அனுபவித்து வருகிற நிலங்களுக்கு இன்னும் பட்டா வழங்கப்படாமல் இருக்கிறது. இது அரசுக்குத் தெரியுமா? ஒரு சிலருக்கு அப்படி பட்டா வழங்கியும் அவர்கள் வேறு சிலருக்கு இந்த நிலங்களை விற்று விட்டிருக்கிறார்கள். இதுவும் அரசின் கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறதா? அப்படியானால் இதனைத் தடுப்பதற்கு அரசு துரித நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: தலைவர் அவர்களே. அப்படிப்பட்ட புகார்கள் அரசுக்கு இதுவரையில் வரவில்லை. அப்படி நடக்குமானால் அதுகுறித்து தக்க நடவடிக்கையெடுத்து அந்த மக்களுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்கப்படும்.

திரு. கோ. இரகுபதி: தலைவர் அவர்களே, ஆதி திராவிட மக்கள், மலை வாழ் மக்களுக்கு கொடுக்கிற பட்டாக்களை, நிலங்களை வசதிபடைத்த மற்ற இனத்துக்காரர்கள் வாங்குகிறார்கள் என்று உறுப்பினர்கள் இங்கு தெரிவித்தார்கள். இவ்வாறு நடைபெறுகிறதா என்று அறிவதற்காக இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ரெவின்யூ துறையின் மூலம் புள்ளிவிவரம் எடுத்தார்கள். இந்தப் பிரச்சினைக்கு தகுந்த நடவடிக்கையெடுக்க வேண்டுமென்று அரசு அந்த முடிவிற்கு வந்தது. அந்தப் புள்ளி விவரத்தை எடுத்து ரெவின்யூ துறையினர் அரசுக்கு அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அதன்மீது நடவடிக்கை எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: தலைவர் அவர்களே, பழங்குடி மக்களுக்கு அரசால் ஒப்படைக்கப்பட்ட நிலங்களை உரிமை மாற்றம் செய்வதைத் தடுப்பதற்காக வருவாய் வாரியத்

தில் போதிய ஆணைகள் இருக்கின்றன. சொந்த நிலங்களை உரிமை மாற்றம் செய்வதைக் கட்டுப்படுத்த இயலாது. உரிமை மாற்றம் செய்வதைத் தடுப்பதும், உரிமை மாற்றம் செய்யப்பட்ட நிலங்களை பழங்குடி மக்களுக்கு மீட்டுத் தருவதும் அரசின் குறிக்கோள்கள் ஆகும். அதற்காகத்தான் தனியாக ஒரு சட்டத்தை இங்கு கொண்டுவர வரைவு மசோதா மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது.

திருமதி பா. வளர்மதி: தலைவர் அவர்களே, மலைவாழ் மக்களுக்கு தாட்கோ மூலமாக வீடுகள் கட்டித் தரப்படுகின்றன. அது மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. எனவே அதிகமான வீடுகளை தாட்கோ மூலமாக கட்டித் தருவதற்கு அரசுக்கு உத்தேசம் உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: தலைவர் அவர்களே, மலைவாழ் மக்களுக்கு அவர்கள் வசிக்கிற இடங்களில் ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. மற்றும் என்.ஆர்.இ.பி. போன்ற திட்டங்கள் மூலம் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்படுகின்றன. சென்ற ஆண்டு 94 வீடுகளை தாட்கோ மூலம் கட்டிக் கொடுத்தோம். இந்த ஆண்டு எங்கெங்கு பட்டா கொடுக்கிற சூழ்நிலை இருக்கிறதோ அந்த இடங்களில் வீடு கட்டிக் கொடுக்கப்படும். பட்டா இருக்கிற மலை வாழ் மக்கள் முன்னுரிமை கொடுத்து வீடு கட்டிக் கொடுக்கப்படுகிறது.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: தலைவர் அவர்களே, * *

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வி நேரத்தில் குற்றச்சாட்டுகள் கூடாது. எனவே உறுப்பினரின் கேள்வியை அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்க உத்தரவிடுகிறேன்.

(முற்பகல் 10-50)

திரு. கடலூர் இ. வி. வேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாட்கோ மூலமாக கட்டப்படுகிற வீடுகளுக்கு 6,500 ரூபாயும், என்.ஆர்.இ.பி. மற்றும் ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டங்கள் மூலமாக கட்டப்படுகிற வீடுகளுக்கு 9,000 ரூபாயும் கொடுக்கப்

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

படுகிறது. 9 ஆயிரம் ரூபாய்க்குள் கட்டப்படுகின்ற வீடுகளில் கழிவறைகள் மற்றும் அப்பகுதியில் ரோடு எல்லாம் கட்டப் படுகிறது. இப்படி இரண்டு வகையாக வீடுகள் கட்டப்படுவதால், இந்த இரண்டுக்கும் இருக்கிற முரண்பாட்டை அரசு அறியுமா? ஏன் என்றால், இதை அறிவதால், அங்குள்ள பொது மக்கள் பல்வேறு பிரச்சினைகளை எழுப்புகிறார்கள். எங்களைப் போன்ற பொது வாழ்விலே ஈடுபட்டவர்களிடம் வந்து சொல்கிறார்கள். எங்களுக்கு என்ன பதில் சொல்வது என்றே தெரியாமல் நாங்கள் திண்டாடுகிறோம். எனவே இதை அறிந்து இரண்டுக்கும் ஒரே சீரான முறையில் பணங்கள் ஒதுக்குகிற திட்டம் அரசிடம் இருக்கிறதா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்.ஆர்.இ.பி. மூலமாக கட்டப்படுகின்ற வீடுகளுக்கு மத்திய அரசு ஒரு பகுதியும், மாநில அரசு ஒரு பகுதியும் போட்டு கட்டப்படுகிறது. அதேபோல் ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டத்தின் வாயிலாகவும் இந்தத் திட்டம் செயலாக்கப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் தாட்கோ நிறுவனத்தைப் பொறுத்தவரையில் மாநில அரசே செய்கின்ற திட்டம். ஆகவே, அதன் வாயிலாகத் தான் 6 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு அவர்களுக்கு 6 ஆயிரம் ரூபாயில் வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுத்தாலும், ஆதி திராவிடர் நலத் துறை துறையின் மூலமாக அவர்களுக்கு வேண்டிய ரோடு வசதியும், தண்ணீர் வசதியும் செய்து கொடுக்க நிதி ஒதுக்கப்பட்டு, அந்த மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கப்படுகிறது.

திரு. ஏ. பாலுச்சாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மலைவாழ் மக்கள் இன்று போலிச் சான்றிதழ் பெற்றுள்ளார்கள் என்று புகார் உள்ளது. இந்தப் போலிச் சான்றிதழை வைத்து அவர்கள் அரசிடமிருந்து பட்டா பெற்றுள்ளார்கள் என்ற புகார் ஏதேனும் அரசுக்கு வந்துள்ளதா? அதன் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது?

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட புகார்கள் இன்னும் அரசுக்கு வரவில்லை. அப்படி வந்தால் அதன் மீது கட்டாயம் அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும்.

திரு. மு. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மலைவாழ் மக்களுக்கும், அதே நேரத்தில் ஆதி திராவிட மக்களுக்கும் பட்டா மூலம் வழங்கப்பட்ட நிலங்களை அவர்கள் விற்றுவிட்டு, அடுத்தடுத்து பல இடங்களுக்குச் சென்று, பட்டா வாங்கி, அவற்றை விற்றுக்கொண்டே இருக்கிறார்கள், எனவே இதைத் தடுப்பதற்காக, குடும்பத் தலைவர் பெயரில் பட்டா கொடுப்பதற்குப் பதிலாக, குடும்பத் தலைவன், குடும்பத் தலைவி ஆகிய இருவர் பெயரிலும், கூட்டுப் பட்டா கொடுத்தால், இப்படி விற்பனை செய்வதைத் தடுக்க முடியுமா? அப்படி ஏதாவது அரசு ஆணை அண்மையில் பிறப்பித்திருக்கிறதா? இல்லை என்றால், அந்த மாதிரி ஆணை கொண்டு வர அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஆர்டர் போட்டாகி விட்டது.

டாக்டர் கே. பி. இராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மலைவாழ் மக்கள் வாழ்கின்ற அனைத்து கிராமங்களுக்கும், தமிழக அரசின் மூலமாக தொலைக் காட்சி பெட்டிகள் வழங்குகிற திட்டம் முடிவு பெற்றுவிட்டதா? இன்னும் எத்தனை கிராமங்களுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்? இந்த ஆண்டுக்கள் அனைத்து கிராமங்களுக்கும் கலர் தொலைக்காட்சிப் பெட்டிகள் வழங்குகிற உத்தேசம் அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டி.வி.யைப் பொறுத்தவரையிலும், திருச்சி மாவட்டத்தில் என்னுடைய தொகுதிக்குக் கூட வழங்க வேண்டும் என்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரைக் கேட்டபோது, எந்தெந்த இடங்களில் காலனி இருக்கிறதோ, அந்தப் பகுதிகளுக்குத்தான் வழங்க முடியும்; தூரத்தைப் பொறுத்து, எங்கே டி.வி. தெரிகிறதோ, அங்கெல்லாம் உள்ள காலனிகளுக்குக் கொடுக்க முன்னுரிமை கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். எனவே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய தொகுதியில் உள்ள அந்தப் பகுதிகளில் டி.வி. தெரியுமானால், அவர்கள், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை அணுகுவார்களானால், அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்கள்.

MR. SPEAKER: You should not ask the Collector, you should order the Collector.

திரு. இரா. சண்முகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாட்கோ நிறுவனத்தின் மூலம் கட்டிக் கொடுக்கிற வீடுகளைப் பொறுத்தவரையில் அரிசன மக்களாக இருப்பவர்கள் தாட்கோவிற்கு மனுச் செய்து, அவர்கள் கட்ட வேண்டிய பங்குத் தொகை ஷேர் எல்லாம் கட்டியதற்குப் பின்னாலே, 1 ஆண்டு, 2 ஆண்டுகள் நடந்ததற்குப் பிறகு, கடைசியாக எங்களிடத்திலே நிதிநிலை இல்லை என்று 2 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு சொல்கிறார்கள். இப்படி சொல்வதால், அவர்கள் என்.ஆர்.இ.பி. மற்றும் ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டங்கள் மூலமாக கட்டிக்கொள்வதற்கான வாய்ப்பை இழந்து விடுகிறார்கள். ஆகவே தாட்கோ நிறுவனத்தின் மூலமாக கட்டப்படுகிற வீடுகளைத் தேர்ந்தெடுக்கிறபோது, நிதிநிலையைக் கருத்தில் கொண்டு, இத்தனை நபர்களுக்குத்தான் கட்டிக் கொடுக்க முடியும் என்று பரிசீலனை செய்து உடனடியாக, 1, 2 மாதங்களில் அறிவித்துவிட்டால், அவர்கள் என்.ஆர்.இ.பி. ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி.யிலே கட்டிக் கொள்கிற வாய்ப்பைப் பெறுவார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒரு உத்தரவை தாட்கோவிற்கு அரசு அனுப்புமா?

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. மற்றும் என்.ஆர்.இ.பி. போன்ற திட்டங்கள் வாயிலாக நிறைய வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்கிறோம். ஆனால் தாட்கோ நிறுவனத்தின் வாயிலாக ஒரு ஆண்டுக்கு 5 ஆயிரம் வீடுகள்தான், போன ஆண்டு 3 ஆயிரத்துச் சொச்சம்தான் கட்டிக் கொடுத்தோடும். அப்படிப் பார்க்கிற நோக்கில் குறிப்பிட்ட எந்தெந்த ஊர்களுக்கு பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் பட்டா வழங்கி இருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்து, முன்னுரிமையைக் கருத்தில் கொண்டு, அந்த இடங்களுக்குப் பணம் ஒதுக்கி—குறைந்த வீடுகளைக் கொடுத்தாலும்— தாட்கோ மூலமாக சர்வே செய்து, அந்த இடங்களில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்படுகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்னதைப் போல இது மாதிரி பிரச்சினை இருக்குமானால், அதன் மீது அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும்.

திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆதி திராவிட மக்களுக்கு 4,500 ரூபாய் திட்டத்தில் வீட்டு வசதி துறை மூலம், ஆதி திராவிடர் ஹவுசிங் சொசைட்டி மூலம், கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் வீடுகள் கட்டி

கொடுத்தார்கள், அப்படி வீடுகள் கூட்டுகிற நோக்கில் முதலில் 2,500 ரூபாய் கொடுத்து வீடு கட்டச் சொன்னார்கள். அதில் அந்த ஆதி திராவிட மக்கள் சந்தர்ப்ப சூழ்நிலையின் காரணமாக வீடுகளை கட்ட முடியாமல் பட்டாவை அரசிடம் ஒப்படைத்து இருக்கிறார்கள். இப்போது இருக்கின்ற தாட்கோ, என்.ஆர்.இ.பி., ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டத்தின் மூலம் அந்த பட்டா இல்லாத காரணத்தால் இவர்களுக்கு இப்போது இந்தத் திட்டத்தில் வீடு கட்ட பணம் கிடைக்கவில்லை. பழைய திட்டத்திலும் வீடு கிடைக்கவில்லை. ஆகவே சம்பந்தப்பட்ட துறை அமைச்சர் என்ற காரணத்தால் வீட்டு வசதித்துறை அமைச்சர் அவர்களோடு இது குறித்து பேசி அந்தப் பணத்தை தள்ளுபடி செய்து விட்டு அந்தப் பட்டாக்களை திரும்ப அவர்களுக்குக் கொடுத்து இப்போது இருக்கின்ற திட்டத்தின் வாயிலாக வீடுகள் கட்டுகின்ற வசதி வாய்ப்புகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உருவாக்கித் தருவார்களா? அதற்கான அறிவிப்பை வருகின்ற மானியத்தில் அவர்கள் வெளியிடுவார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது பற்றி மாண்புமிகு வீட்டு வசதித் துறை அமைச்சர் அவர்களிடம்தான் கேட்க வேண்டும். இது பற்றிய குறிப்புகள் என்னிடத்தில் இல்லை. ஆகவே தனிக் கேள்வி போட்டால் விளக்கமான பதில் அளிக்கப்படும்.

திரு. கே. ஆர். கணபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் 376 ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் மூலமாக வேலைகளை எவ்வாறு சிறப்பாக செய்து முடித்தார்களோ அதேபோல் மலைவாழ் மக்களுக்கும், ஆதி திராவிட சமுதாயத்தைச் சேர்ந்த மக்களுக்கும் தன்னிறைவுத் திட்டம் போன்ற ஒரு சிறப்புத் திட்டம் கொண்டு வரப்படுமா? அது எத்தனை ஆண்டுகளில் முடிக்கப்படும் என்று செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பழங்குடி மக்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்கு 'டிரைபல் சப் பிளான்' என்று போடப்பட்டு அந்த சிறப்பு திட்டத்தின் வாயிலாக மத்திய அரசு நிறைய பங்கை கொடுத்து இந்த மக்கள் நலன்களுக்காக செயல்பட்டுக்கொண்டு

இருக்கிறது. அதேபோல் தமிழக அரசும் அதற்காக நிறைய நிதியைக் கொடுத்து அந்த மக்களின் முன்னேற்றத்திற்காக திட்டங்களைத் தீட்டி செயற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே அதற்குத் தனியாக ஒரு சிறப்பு திட்டமே இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குச் சொல்லிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. எப். எம். இராசரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாய் உள்ளம் கொண்ட தலைவன் புரட்சித் தலைவனுடைய ஆட்சியில் மலைவாழ் மக்கள் எவ்வளவு பேருக்கு நாம் பட்டா கொடுத்து இருக்கிறோம்? இன்னும் எவ்வளவு பேருக்கு பட்டா கொடுக்க உத்தேசம் உண்டு? அதற்கு ஏதேனும் செயற்குறிப்பு உண்டா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனிக் கேள்வி போடவும்.

திரு. க. நரசிம்மபல்லவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மலைவாழ் மக்களைப்போன்று காட்டு நாயக்கர், மற்றும் வேட்டை நாயக்கர் என்று சொல்லப்படுகிற சமுதாயத்தைச் சேர்ந்த மக்கள் இன்றைய தினம் மிகவும் பின்தங்கிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் அரசு வீடு கட்டித் தந்து வருகிறதா? அப்படி இல்லை என்றால் அவர்களுக்கும் வீடு கட்டித் தர அரசு முயலுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் பழங்குடி வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தால் இந்த அரசு அவர்களுக்கும் வீடு கட்டிக் கொடுக்கும்.

திரு. ஆ. சிவக்குமார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாட்கோ மூலம் மாவட்ட வாரியாக ஒதுக்கப்படுகின்ற நிதி மிகவும் குறைவாக இருக்கின்ற காரணத்தால் அதை உயர்த்தித் தருகின்ற உத்தேசம் அரசுக்கு உண்டா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, செயற்குறிப்பு ஒன்று அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. வைகை சா. துரைசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாட்கோ நிறுவனம் வெளி மாவட்டங்களில் இந்தப் பணிகளை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். சென்னை மாநகரில் வீடு கட்டுகின்ற பணி துவக்கப்படவில்லை. எனவே, குடிசைப் பகுதி மாற்று வாரியத்தின் வாயிலாக இங்கே வீடுகள் கட்டிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். தனியாக ஆதிதிராவிடர் காலனி என்று பல இடங்களில் இங்கே இருக்கின்றன. அப்படிப் பட்ட காலனிகளை எடுத்து தாட்கோ மூலம் வீடு கட்ட நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஸ்லம் கிளியரன்ஸ் போர்டு மூலம் அவர்களுக்கு வீடு கட்டுகின்ற திட்டம் இருக்கிறது. ஆனால் தாட்கோ பணி அந்த மக்களுக்குப் பயன்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் 5 ஆயிரம் ரூபாய் கடன் கொடுக்கின்ற திட்டத்தின் வாயிலாக முழு மானியம் என்ற வகையில் ஒவ்வொரு ஆதிதிராவிடருக்கும் சைக்கிள் ரிக்ஷா வாங்குவதற்கு இங்கே லோன் கொடுக்கப்படுகிறது. அதேபோல் அவர்கள் கடைகளை வைத்துக் கொள்வதற்கு அவர்களுக்கு லோன் வழங்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு:—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறி இடம் பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப் பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.)

(முற்பகல் 11-00)

3. கவன ஈர்ப்பு

(அ) 'ரூரல் சர்வீஸ்' பட்டயப் படிப்பு படித்தவர்களுக்கு கூட்டுறவுப் பயிற்சியிலிருந்து விலக்கு அளிக்காமை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன் அவர்கள் ஒரு பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளார். அவருக்குப் பதிலாக திரு. இரா. தாமரைக்கனி அவர்கள் மாண்புமிகு நிதியமைச்சரின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வருவார்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கூட்டுறவுப் பயிற்சி தனியாக பெறாதவர்கள், கூட்டுறவுத் துறையை சிறப்புப் பாடமாக எடுத்து Diploma in Rural Service டி.ஆர்.எஸ். பட்டம் பெற்றிருந்தாலும் கூட்டுறவு வங்கிகளில் அவர்களை நிரந்தரமாக மறுப்பது குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு நிதியமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

தற்போது அமுலில் உள்ள கூட்டுறவுச் சங்க ஊழியர்களின் பணிகள் குறித்த சிறப்புத் துணை விதிகளின்படி, கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் கூட்டுறவுப் பயிற்சி ஒரு தகுதியாக நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள பதவிகளுக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்படும் நபர்களுக்கு, கல்வித் தகுதியுடன் கூட்டுறவுப் பயிற்சித் தேர்வும் தகுதிகளாக நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. ரூரல் சர்வீஸ் பட்டயப் படிப்பு, பட்டப் படிப்பிற்கு இணையாக கருதப்படுகிறது. எனினும், மேற்சொன்ன பட்டயப் படிப்பு பெற்ற நபருக்கு கூட்டுறவுப் பயிற்சியிலிருந்து விதிவிலக்கு கிடையாது. கீழ்க்கண்ட கல்வித் தகுதிகளைப் பெற்ற நபர்களுக்கு மட்டுமே கூட்டுறவுப் பயிற்சியிலிருந்து விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது:—

(1) கூட்டுறவை சிறப்புப் பாடமாகக் கொண்ட சென்னை பல்கலைக் கழக முதுகலை வணிகவியல் (M.Com.)

(2) கூட்டுறவை சிறப்புப் பாடமாகக் கொண்ட சென்னை பல்கலைக் கழக இளங்கலை வணிகவியல் (ஆனர்ஸ்) (B.Com.) (Hons.)

(3) முதுகலை (கூட்டுறவு) M.A. (Co-op.)

(4) இளங்கலை வணிகவியல் (B.Com.) கூட்டுறவு விருப்பப் பாடமாக எடுக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும்.

(5) இளங்கலை (கூட்டுறவு) B.A. (Co-op.)

2. எனவே ரூரல் சர்வீஸ் பட்டயப் படிப்பில் தேர்ச்சி பெற்றவர்களுக்குக் கூட்டுறவுப் பயிற்சியிலிருந்து விதி விலக்கு இல்லை.

3. ரூரல் சர்வீஸ் பட்டயப் படிப்பில் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் கூட்டுறவு பயிற்சியின்றி ஏற்கெனவே கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் பணியமர்த்தப்பட்டிருப்பின் அவர்கள் கூட்டுறவுப் பயிற்சியும், அதன் முடிவில் நடத்தப்படும் அனைத்துப் பாடங்களில் தேர்ச்சியும் பெறவேண்டும். அவ்வாறு பெற்றால்தான் அவர்களது பணி கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் நிரந்தரம் ஆக்கப்படும். பயிற்சியை மட்டும் முடித்து தேர்வில் தேர்ச்சி பெறாதவர்களுக்கு, பதவி உயர்வு மட்டும் வழங்கப்படுகிறது. அவர்களுக்குப் பதவி உயர்வு வழங்கப்பட்ட போதிலும், மேற்படி நபர் கூட்டுறவுப் பயிற்சி தொடர்பாக நடத்தப்படும் தேர்வுகளில் தேர்ச்சி பெறும் வரை உயர் பதவியில் அவர்கள் பணி வரன்முறை (Regularise) செய்யப்படுவதில்லை. தேர்வுகளில் தேர்ச்சி பெற்றவுடன் அப்பதவியில் அவர்கள் நிரந்தரம் ஆக தகுதியைப் பெறுகிறார்கள்.

4. ரூரல் சர்வீஸ் என்ற பட்டயத்தை (டிப்ளமோ இன் ரூரல் சர்வீஸ்) வழங்கும் சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனம் இப்பட்டயப் படிப்பை ஒரு பட்டப் படிப்பிற்குச் சமமாகக் கருத வேண்டும் என்ற பிரேரணையை பல வருடங்களுக்கு முன் அனுப்பியதின் பேரில், இப்பட்டயப் படிப்பிற்குரிய பாடத் திட்டங்களை தமிழ்நாடு தேர்வாணைக் குழு மற்றும் கல்வித் துறைகளுடன் கலந்து ஆலோசித்து, பின்பு இப்பட்டயத்தை ஒரு பட்டப் படிப்பிற்கு சமமாகக் கருதலாம் என்று அரசு ஆணை வழங்கியது.

5. கூட்டுறவுப் பாடத்தை சிறப்புப் பாடமாக எடுத்து பட்ட மேற்படிப்பு மற்றும் பட்டப் படிப்பு படித்தவர்களுக்கு கூட்டுறவுப் பயிற்சியிலிருந்து விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளதுபோல், ரூரல் சர்வீஸ் என்ற பட்டயப் படிப்பில் தேர்ச்சி பெற்றவர்களுக்கும் கூட்டுறவுப் பயிற்சியிலிருந்து விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட வேண்டும் என்ற கோரிக்கை எதும் சம்பந்தப்பட்ட கல்வி நிறுவனங்களிடமிருந்து பெறப்படவில்லை. அவ்வாறு கோரிக்கை எதும் மேற்படி கல்வி நிறுவனங்களிடமிருந்து பெறப்பட்டால், இப்பட்டயப் படிப்பில் உள்ள பாடத் திட்டங்களை ஆராய்ந்து, கல்வித் துறை மற்றும் தமிழ்நாடு தேர்வாணையத்துடன் கலந்து ஆலோசித்து, மேற்படி பட்டயப் படிப்பில் தேர்ச்சி பெற்றவர்களுக்குக் கூட்டுறவுப் பயிற்சியிலிருந்து விதிவிலக்கு அளிக்க வாய்ப்பிருப்பின் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

6. இது குறித்த கோரிக்கை இதுவரை வரும் பெறப்படாததால 'ரூரல் சர்வீஸ்' என்ற பட்டயப் படிப்பில் தேர்ச்சி பெற்றவர்களுக்கு கூட்டுறவுப் பயிற்சியிலிருந்து விதிவிலக்கு அளிக்கும் பிரச்சினை பற்றி பரிசீலிக்க வாய்ப்பு ஏதும் ஏற்பட வில்லை.

(ஆ) கிராம நிர்வாக அலுவலராகத் தேர்வு செய்யப் பட்டவர்களுக்குப் பணி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருவாளர்கள் ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன், பி. கே. எம். முத்துராமலிங்கம், என். எஸ். வி. சித்தன் ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களுக்குப் பதிலாக திரு. கி. அன்பழகன் அவர்கள் மாண்புமிகு நிதியமைச்சரின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வருவார்.

திரு. கி. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கிராம நிர்வாக அலுவலர் 382 பேர் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன் தேர்வு செய்யப்பட்டும், இதுவரை பணி நியமனம் செய்யப் படாமல் இருப்பது குறித்த" அவசர பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு நிதியமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே, பேரவை முன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்:

அறிக்கை.

பகுதி நேர கிராம அதிகாரிகளின் பதவிகள் தமிழ்நாட்டுச் சட்டம் 3/81-ன்படி 14—11—1980 முதல் நீக்கப்பட்டன. அப்பொழுது 12,498 முழுநேர கிராம அலுவலர் பணியிடங்கள் அரசால் தோற்றுவிக்கப்பட்டன. மேற்சொன்ன சட்டத்தை எதிர்த்து முன்னாள் கிராம அதிகாரிகள் உச்சநீதி மன்றத்தில் வழக்குகள் தொடுத்தனர். அவ்வழக்குகளை அம்முறை மன்றம் தள்ளுபடி செய்தபொழுது, ஓய்வு பெறும் வயதடையாத கல்வித் தகுதி பெற்ற முன்னாள் கிராம அதிகாரிகளை அவர்களின் உடல்நிலை மற்றும் ஏற்கெனவே பெற்ற தண்டனைகள் ஆகியவற்றைக் கருத்தில் கொண்டு கிராம நிர்வாக அலுவலர்களாகத் தெரிவு செய்யுமாறு அம்முறை மன்றம் ஆணையிட்டது. அவ்வாணைக்கிணங்க அரசானது மாநில மற்றும் மாவட்டக் குழுக்களை அமைத்து அக்குழுக்களின் வழியாக நபர்களைத் தெரிவுசெய்து அவர்களை கிராம நிர்வாக

அலுவலர்களாகப் பணியமர்த்தியது. முன்னாள் கிராம அதிகாரிகளினால் நிரப்பப்பட்ட பணியிடங்கள் போக மீதமுள்ள கிராம நிர்வாக அலுவலர்களின் பணியிடங்களுக்காகவும் வைகு பட்டியலுக்காக (காத்திருப்போர் பட்டியலுக்காக) மொத்தப் பணியிடங்களில் 15 விழுக்காட்டுப் பணியிடங்களுக்காகவும் ஆட்களைத் தெரிவு செய்யுமாறு தமிழ்நாட்டு அரசுப் பணியாளர் தேர்வாணையம் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டது. அவ்வாறு தேர்வாணையத்தால் தெரிவு செய்யப்பட்ட நபர்களில் வைகு பட்டியலில் உள்ள 359 பேர்களைத் தவிர மற்ற அனைவருக்கும் கிராம நிருவாக அலுவலர் பதவிகள் அளிக்கப்பட்டுவிட்டன.

2. அனைத்து மாவட்டங்களிலும் இப்பொழுது வெறுமையாய் உள்ள பணியிடங்கள் 195. தேர்வாணையத்தால் தெரிவு செய்யப் பட்டு காத்திருப்போர் பட்டியலில் உள்ள 359 பேர்களுக்கும் நில அளவை மற்றும் கிராம நிருவாகம் ஆகியவற்றில் பயிற்சியளிக்க செயற்குறிப்பொன்று அரசின் ஆய்விலுள்ளது. இவர்களுக்குப் பயிற்சியளித்தவுடன் இவர்களில் 195 பேர் தற்போது வெறுமையாயுள்ள பணியிடங்களில் பணியமர்த்தப்படுவர். மீதமுள்ளவர்கள் இனிமேல் அவ்வப்போது ஏற்படும் வெற்றிடங்களில் வரிசை முறைப்படி பணியமர்த்தப்படுவர். வைகு பட்டியலில் உள்ளோர் அனைவருக்கும் தங்களுக்குப் பணி வழங்கப்படுமென்று எதிர்பார்த்தல் கூடாது. அவர்களுக்குக் கட்டாயம் பணி வழங்கப்படுமென்று உறுதி கூறவுமியலாது.

(இ) பர்மா அகதிகளுக்கு வீட்டு மனைகள் வழங்குதல்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. பாலசந்திரன் அவர்கள் ஒரு பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளார். அவருக்குப் பதிலாக டாக்டர் கே. பி. இராமலிங்கம் அவர்கள் மாண்புமிகு உணவு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வருவார்.

டாக்டர் கே. பி. இராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "வருவாய்த் துறையின் 6—12—1979 ஆம் தேதியிட்ட அரசாணை எண் 2778 இல் வியாசர்பாடி, ஏரிப் பகுதியில் பெரம்பூர் கிராமம் சர்வே எண் 779/33-ல் உள்பட்ட 189 ஏக்கர் நிலத்தில் 3,132 பர்மா அகதிகளுக்கு நபர் ஒருவருக்கு அரை கிரவுண்டுக்கு அதிகமாகவோ அல்லது குறைவாகவோ

[டாக்டர் கே. பி. இராமலிங்கம்] [1987 ஏப்ரல் 6

அவர்களின் ஆக்கிரமிப்பை ஒழுங்குபடுத்தி 10—6—1979-க்கு முன்னர் அவர்களுக்கு மனை ஒப்படை செய்ய வேண்டுமென்று பிறப்பிக்கப்பட்டும், இதுவரை நிறைவேற்றப்படாமல் மனை ஒப்படை செய்வதில் பல முறைகேடுகள் உள்ளன என்று பர்மா தமிழர் நல உரிமை சங்கம் போராட்டம் அறிவித்துள்ளமையால் ஏற்பட்டுள்ள நிலை குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு உணவு அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, தங்கள் தாராளமான உள்ளத்திற்கு நன்றி. பேரவைமுன் கீழ்க் கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன் :

அறிக்கை.

சென்னை, வியாசர்பாடியில், பர்மாவிலிருந்து தாயகம் திரும்பி யோருக்காக மத்திய அரசின் நிதியுதவியோடு வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்படி, 2,881 குடும்பங்களுக்கு ரூ. 6,000 வீதம் ரூ. 1,72,86,000-மும் 251 குடும்பங்களுக்கு ரூ. 1,900 வீதம் ரூ. 4,76,900-ம் மத்திய அரசினால் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. இத்தொகையில், ரூ. 1,19,99,500-ஐ (ரூபாய் ஒரு கோடியே பத்தொன்பது லட்சத்து தொன்னூற்றொன்பதாயிரத்து ஐந்நூறு மட்டும்) சென்னை மாவட்ட ஆட்சியர், வீடுகட்டும் திட்டத்திற்கு சென்னை பெருநகர் வளர்ச்சி குழுமத்திடம் ஒப்படை செய்துள்ளார். 28—11—1979 நாளிட்ட வருவாய் அரசாணை எண் 2506-ல் 600 குடும்பங்கள் சென்னை பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமத்திடமிருந்து பணம் பெற்று தாங்களாகவே வீடுகள் கட்டிக்கொள்ள அனுமதி வழங்கப் பட்டுள்ளது.

சென்னை பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமம், தமிழ்நாடு அரிசன நல வீட்டு வளர்ச்சி வாரியத்தின் மூலம் 521 வீடுகளும், தமிழ்நாடு குடிசை மாற்று வாரியத்தின் மூலம் 532 வீடுகளும் கட்டி முடிக்கப் பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள 1,087 வீடுகள் கீழ்க்கண்ட காரணங் களால் முடிவு பெறாத நிலையில் உள்ளன:—

1. பக்தவத்சலம் காலனியிலுள்ள தாயகம் திரும்பியோரும், அங்கேயே வாழும் வேறு சிலரும் சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் தங்கள் ஆக்கிரமிப்பை காலி செய்ததை எதிர்த்து தடை உத்தரவு பெற்றிருப்பது.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

2. சாஸ்திரி நகரில் 800 சதுர அடி மனையில் இரண்டிற்கு மேற்பட்டோர் குடியிருந்து அமைந்து காலி செய்ய மறுப்பது, மாற்று இடம் வழங்க வேறு இடம் இல்லாத நிலையில் 400 சதுர அடி மனை வழங்கலாம் என்ற அரசின் ஆணையை ஏற்க மறுப்பது ஆகியவை.

இதற்கிடையில், சென்னை உயர்நீதி மன்ற தடை நீக்கப்பட்டு, சென்னை மாவட்ட ஆட்சியர் 400 சதுர அடி மனை வழங்குவதற்கு புதிய வரைவுப்பட திட்டம் (Lay out) தயாரித்து வீட்டு மனை வழங்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார். மீதமுள்ள தாயகம் திரும்பியோர் 400 சதுர அடி மனையினை ஏற்றுக் கொண்டவுடன் சென்னை மாவட்ட ஆட்சியரால் வீட்டுக் கடன் வழங்கப்படும்.

(ஈ) திண்டுக்கல் ஈ.எஸ்.ஐ. மருத்துவமனையில் கழிப்பிட வசதிகள் இன்மை.

திரு. ஆ. பிரேம்குமார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திண்டுக்கல் ஈ.எஸ்.ஐ. மருத்துவ மனையில் உள்ள கழிப்பிடங்கள் தண்ணீர் வசதி செய்யப்படாமல் இரண்டு வருடங் களுக்கு மேலாக மூடப்பட்டு தண்ணீர் இல்லாமல் நோயாளிகள் மற்றும் மருத்துவர்கள் இன்னலுறுவது குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு உணவு அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன் :

அறிக்கை.

திண்டுக்கல் பகுதியில் பிரதி ஆண்டும், குறிப்பாய் வறட்சி நிலவும் காலங்களில் கடுமையான தண்ணீர் பஞ்சம் ஏற்படுகிறது. பாறை மிகுந்த நிலப் பகுதியாக இருப்பதால் நிலத்தடி நீரும் கிடைப்பது அரிதாக உள்ளது.

2. திண்டுக்கல், மாநில தொழிலாளர் காப்புறுதி மருந்தகத்திற்குத் தண்ணீர் விநியோகம் செய்வதற்கென பொதுப் பணித் துறையினரால் 6 அங்குல குறுக்களவுள்ள ஆழ்துளைக் கிணறு 140 அடி ஆழத்திற்கு நிறுவப்பட்டு 5 குதிரைத் திறன் கொண்ட நீர் இறைக்கும் இயந்திரமும் பொருத்தப்பட்டுள்ளது. ஆயினும் நிலத்தடியில் போதுமான நீர்க்கசிவு இன்மையால் கிணற்றில் மிகக் குறைந்தளவு நீரே கிடைக்கிறது.

3. 1—7—1987 வரை மருத்துவமனைக்கு வேண்டிய தண்ணீர் விலைக்கு வாங்கப்பட்டது. நீர் இறைக்கும் இயந்திரத்தைப் பழுதுபார்த்தபின் 1—7—1985 முதல் தண்ணீர் விலைக்கு வாங்குவது நிறுத்தப்பட்டது. தனது 5—3—1987 நாளிட்ட அறிக்கையில் மண்டல நிர்வாக இயக்குநர், மதுரை, கடுமையான தண்ணீர் பஞ்சத்தின் காரணமாகவும் நீர் இறைக்கும் இயந்திரம் பழுது அடைந்ததாலும், வேண்டிய தண்ணீரை விலைக்கு வாங்கிக் கொள்ளும்படி திண்டுக்கல் ஈ.எஸ்.ஐ. மருத்துவ அலுவலருக்கு அனுமதி அளித்திருப்பதாகக் கூறியுள்ளார்.

4. நீர் இறைக்கும் இயந்திரம் மருத்துவமனை அலுவலரின் வேண்டுகோள்படி உடனுக்குடன் பழுது பார்க்கப்படுகிறது. தண்ணீர் நிலைமையை மேம்படுத்துவதற்கான எல்லா முயற்சிகளும் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. சமீபத்தில் பொதுப்பணித் துறையைச் சார்ந்த செயற்பொறியாளரும், கண்காணிப்புப் பொறியாளரும் மேற்படி மருந்தக வளாகத்தின் சுற்றுப்புறங்களில் ஆய்வு மேற்கொண்டதில் பெரும்பாலான கிணறுகள் மற்றும் ஆழ்துளைக் கிணறுகளில் தண்ணீர் வற்றியும், சில கிணறுகளில் சிறிதளவு நீரே கிடைப்பதும் தெரிய வந்தது. ஆனபோதிலும், இதே பகுதியில் ரெயில்வே நிர்வாகத்தினரால் 90 மீட்டர் ஆழத்திற்கு தோண்டப்பட்டுள்ள ஆழ்துளைக் கிணற்றில் மட்டும் திருப்திகரமான அளவுக்குத் தண்ணீர் கிடைத்துள்ளது. எனவே, இதே அடிப்படையில் மருந்தக வளாகத்திலும் 100 மீட்டர் ஆழத்திற்கு 25 செ.மீ. குறுக்களவுள்ள ஆழ்துளைக் கிணறு அமைத்தல் பயனுள்ளதாக இருக்குமென்று எதிர்பார்த்து அதற்கான மதிப்பீடு ரூ. 2 லட்சத்திற்கு தயாரித்து தொழிலாளர் காப்புறுதி கழகத்திற்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

5. மேற்சொன்ன ஏற்பாடுகளினால் திண்டுக்கல் ஈ.எஸ்.ஐ. மருத்துவமனையில் தண்ணீர் வசதி அதிகரித்துள்ளது. எனவே, இரண்டு வருடங்களுக்கு மேலாக தண்ணீர் இல்லாமல் கழிப்பிடங்கள் மூடப்பட்டுள்ளது என்றும், தண்ணீர் இல்லாமல் நோயாளிகள் மற்றும் மருத்துவர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பதும் சரியல்ல.

திரு. ஆ. பிரேம்குமார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, அறிக்கையிலே, மருந்தக வளாகத்திலும் 100 மீட்டர் ஆழத்திற்கு 25 செ.மீ. குறுக்களவுள்ள ஆழ்துளைக் கிணறு

அமைப்பதற்காக ரூ. 2 இலட்சத்திற்கு நிதி ஒதுக்கி, தொழிலாளர் காப்புறுதிக் கழகத்திற்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளதாகச் சொன்னார்கள். இந்த வேலையானது எவ்வளவு காலத்திற்குள் முடிவடையும்? மேலும் 2 வருட காலமாக கழிப்பிடமானது மூடப்படவில்லை என்பதும் சரியான தகவல் இல்லை என்றும் கூறியிருக்கின்றீர்கள். இதே பிரச்சனையை டி.டி.சி. மீட்டிங்கில் ஏற்கெனவே பேசியிருக்கிறோம். தொழிலாளர்கள், நோயாளிகள் ஆகியவர்களைச் சந்தித்து அந்த மருத்துவமனையைப் பார்த்து, இப்படிப்பட்ட பிரச்சனை இருப்பதையும், நேரடியாக அறிந்திருக்கிறேன். அதிகாரிகள் தவறான தகவலைத் தந்திருக்கிறார்கள் என்பதற்கு இந்த அறிக்கையிலே இருக்கக்கூடிய ஒன்றை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். 1—7—1987 வரை மருத்துவமனைக்கு வேண்டிய தண்ணீர் விலைக்கு வாங்கப்பட்டது என்பதாகத் தவறாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே தண்ணீர் கிடைக்கும் வரை அங்கே லாரிகள் மூலமாக தண்ணீர் சப்ளை செய்யப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே. ஆழ் துளைக் கிணறுகள் அமைப்பதற்கு விரைவான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு, தண்ணீரை லாரிகள் மூலமாக வழங்குவதற்கு அரசு பரிசீலித்து ஆவன செய்யும். அதிகாரிகள் கொடுத்த தகவல் தவறு என்று அங்கத்தினர் சுட்டிக்காட்டினார். சில நேரங்களில் அதிகாரிகள் அப்படித்தான்.

(உ) பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலைத் தொழிலாளர்கள் பணி நீக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: டாக்டர் கே. நல்லமுத்து அவர்கள் ஒரு பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளார்கள். அவருக்குப் பதிலாக திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம் அவர்கள் மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வருவார்.

திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "திருச்சி மாவட்டம், பெரம்பலூர் நேரு சர்க்கரை ஆலை தலைமை நிர்வாகியின் பல்வேறு முறைகேடுகள் குறித்தும், தற்காலிக ஆலைத் தொழிலாளர்கள் சுமார் 150 தொழிலாளர்களை வேலையிலிருந்து திடீரென்று நீக்கிய காரணத்தினாலும், தொழி

[திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்] [1987 ஏப்ரல் 6

லாளர்கள் மத்தியிலும், பொது மக்கள் மத்தியிலும் ஏற்பட்டுள்ள நிலைமை குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன் :

அறிக்கை.

பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலை, தமிழ்நாடு சர்க்கரைக் கழகத்தின் கீழ் இயங்கி வரும் ஒரு சர்க்கரை ஆலை ஆகும். ஒரு சர்க்கரை ஆலையில் நிரந்தர வேலை வாய்ப்புகளை விட பருவ நிலை வேலைகளே அதிகமாக இருக்கும். ஆகவே பருவ நிலை வேலைகளுக்கு தினக் கூலி அடிப்படையில் பணியாளர்களை நியமிக்க வேண்டியது அவசியமாகிறது. இந்தப் பருவ நிலை பணியாளர்களை நிரந்தரப் பணியாளர்களாக்க முடியாது. சாதாரணமாக வருடத்தில் சுமார் 175 நாட்களுக்குத்தான் ஒரு சர்க்கரை ஆலை இயங்கும். மற்ற காலகட்டங்களில் அந்த சர்க்கரை ஆலைகளில் பழுது பார்க்கும் பணி நடைபெற்று வரும்.

2. பருவ நிலை வேலைகளுக்கேற்ப தினக்கூலி அடிப்படையில் தேவைப்படும் தொழிலாளர்கள் நேரடியாக அவ்வப்போது கிடைக்கும் தொழிலாளர்களைக் கொண்டு நிரப்பப்படுவார்கள். அரசு அறிவுரைகளின்படி பருவநிலை வேலைகளுக்குத் தேவைப்படும் தினக்கூலி தொழிலாளர்களை நேரடியாக சர்க்கரை ஆலைகளில் வேலைக்கு அமர்த்தக்கூடாது. பருவ நிலை வேலைகளுக்கு அமர்த்துவது, தினக்கூலி தொழிலாளர்களை அவ்வாறு பணியில் அமர்த்தப்படும் தினக்கூலி குறித்து அரசு ஒரு முறை வகுத்துள்ளது. அந்த முறையின்படி ஒரு சர்க்கரை ஆலையிலிருந்து 16 கி. மீட்டர் தொலைவிற்குச் சுற்றியிருக்கும் கிராமங்களிலிருந்து மட்டும்தான் வேலைவாய்ப்புத் துறையின் மூலமாக தினக்கூலி பணியாளர்களைத் தேர்வு செய்ய வேண்டுமென்றும், வேலை வாய்ப்புத் துறைக்கு எளிதாக மேற்படி தொழிலாளர்களைத் தேர்வு செய்வதற்காக அந்த ஆலையைச் சுற்றியுள்ள கிராமங்களின் பட்டியலையும் வருவாய்த் துறையின் மூலமாக பெற்று வேலை வாய்ப்புத் துறைக்கு அனுப்ப வேண்டும். ஒரு சர்க்கரை ஆலையில் பருவநிலை வேலைகள் அந்த ஆலையில்

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. க. இராசாராம்]

அளவைப் பொறுத்தும், மேலும் அவ்வப்போது ஏற்படும் வேறு வேலைகளைப் பொறுத்தும் அமையும். அதற்கேற்ப தினக்கூலி பணியாளர்கள் தேர்வு செய்யப்படுவார்கள்.

3. அரசு ஆணையை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலையின் தலைமை நிர்வாகி வேலை வாய்ப்புத் துறையின் அலுவலகத்திலிருந்து தினக்கூலி பணியாளர்களாக வேலை செய்வதற்கு விருப்பமுள்ள நபர்களின் பெயர்ப் பட்டியலை கேட்டுள்ளார். இதற்காக வருவாய்த் துறையின் மூலமாக பெறப்பட்ட பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலையிலிருந்து 16 கி. மீ. தொலைவிற்குச் சுற்றியுள்ள கிராமங்களின் பெயர்ப் பட்டியலையும் வேலை வாய்ப்புத் துறையினருக்கு அனுப்பியுள்ளார். பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலையின் நிர்வாகி கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க வேலை வாய்ப்புத் துறையினரும் தினக்கூலி பணியாளர்களின் பட்டியல் ஒன்றை அனுப்பினர்.

4. 1985-86 ஆம் ஆண்டு பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலையில் 664 தினக்கூலி பணியாளர்கள் பணியாற்றினார்கள். 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கு அரசு ஆணையின்படி பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலை நிர்வாகி தினக்கூலி பணியாளர்களின் பட்டியல் ஒன்றை அனுப்பும்படி வேலைவாய்ப்புத் துறையினரிடம் கேட்டுக் கொண்டுள்ளார். அதன்படி வேலை வாய்ப்புத் துறையும் 445 நபர்களை தேர்வு செய்து பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலைக்கு தினக்கூலி பணியாளர்களாக நியமனம் செய்வதற்கு பட்டியல் ஒன்றை அனுப்பியுள்ளது. இதுவரை பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலை 337 நபர்களை வேலை வாய்ப்புத் துறையின் மூலமாக தேர்வு செய்துள்ளது.

5. வேலை வாய்ப்புத் துறையின் மூலமாக தேர்வு செய்யப்பட்ட தினக்கூலி பணியாளர்களின் பட்டியலை ஆலை நிர்வாகம் வெளியிட்டபோது பல கிராமங்கள் வருவாய்த் துறையினர் கொடுத்த பட்டியலிலிருந்து விடுபட்டுள்ளது என தொழிலாளர்களிடமிருந்து பல மனுக்கள் வந்தவுடன் மேலும் பல தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டுமென்ற நல்லெண்ணத்தின் அடிப்படையில் பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலையின் நிர்வாகி வருவாய்க் கோட்டாட்சியரிடம் விடுபட்டதாகச் சொல்லப்பட்ட கிராமங்கள் மற்றும் இதைக் கிராமங்கள் அடங்கிய பட்டியலை அனுப்பும்படி கேட்டு கடிதம் எழுதியுள்ளார்.

[திரு. க. இராசாராம்] [1987 ஏப்ரல் 6

6. பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலை தலைமை நிர்வாகி, அரசு மற்றும் வேலை வாய்ப்புத் துறை இயக்குநரும் கொடுத்துள்ள அறிவுரையின்படி தினக்கூலி பணியாளர்களைத் தேர்வு செய்ய முயன்று உள்ளார். மேலும் பட்டியலில் விட்டுப்போன கிராமங்களிலிருந்தும் தினக்கூலி பணியாளர்களைத் தேர்வு செய்வதற்கு முயற்சிகள் மேற்கொண்டுள்ளார். அவர் தன்னுடைய அதிகாரத்தைத் துஷ்பிரயோகம் செய்து எவ்வித முறைகேடுகளையும் செய்யவில்லை.

7. பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலை தலைமை நிர்வாகி தற்போது அரசின் ஆணையின்படி. மாற்றம் செய்யப்பட்டுள்ளார். மேலும் தமிழ்நாடு சர்க்கரைக் கழகம், பெரம்பலூர் தலைமை நிர்வாகிக்குப் பெரம்பலூர் சர்க்கரை ஆலையிலிருந்து 16 கி. மீட்டர் தொலைவிற்குச் சுற்றியுள்ள கிராமங்களிலிருந்து தினக்கூலி பணியாளர்களை வேலைவாய்ப்புத் துறையின் மூலமாகத் தேர்வு செய்வதற்கு அறிவுரை வழங்கியுள்ளது.

4. வரவு-செலவுத் திட்டம், 1987-88—வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)

கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்

கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும்—கப்பல் போக்குவரத்தும்.

கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

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

திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தின் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கோரிக்கை எண் 3, 39, 40, 54 மற்றும் 55 இவற்றின் கீழ் 135,66,11,000 ரூபாய்க்கான தொகைகளை ஒதுக்கிடவேண்டும் என்று அரசு கோரியிருக்கிற இந்த மானிய கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லுகின்ற நேரத்தில் தமிழகத்தில் இதுவரை எந்த அரசும் சாதித்திராத வகையில், அடித்தள மக்கள் நன்மை பெற வேண்டும், வசதிகளைப் பெற

987 ஏப்ரல் 6] [திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்]

வேண்டும், கிராம மக்கள் உயர்ந்தால்தான், இந்தியாவில் இருக்
கின்ற ஏழை எளிய மக்களின் நிலை உயர்ந்தால்தான் இந்தியா
சுதந்திரம் அடைந்தாகக் கருத்தில் கொள்ள முடியும் என்று
அண்ணல் காந்தியடிகள் கொண்ட தத்துவம், அதற்குப்
பின்னர் பேரறிஞர் அண்ணா கண்ட லட்சியங்கள் இன்றைய
தினம் நிறைவேற்றப்படுகின்ற வகையில், வெற்றியடையச் செய்
கின்ற வகையில், தமிழகத்தின் முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித்
தலைவர் எடுத்து வருகின்ற ஒவ்வொரு நடவடிக்கையின் விளை
வாகத்தான் இன்றைய தினம் தமிழகத்தில் இருக்கின்ற அத்தனை
கிராமங்களும், ஒரு கிராமம் கூட பாக்கி என்று சொல்ல இடம்
இல்லாத வகையில், தமிழகத்தின் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்
சராக இப்போது இருக்கின்ற அருமை அண்ணன் மாண்புமிகு
முத்துசாமி அவர்கள் சிறப்பான வகையில் இன்றைய தினம்
நல்ல திட்டங்களை எல்லாம் போக்குவரத்துத் துறையில்
உருவாக்கித் தந்து கிராமங்களை, நகரங்களோடு
இணைத்து, அனைத்து மக்களும் எல்லா வசதிகளையும்
பெறுவதற்கான வாய்ப்புக்களை உருவாக்கித் தந்திருக்
கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறை
அமைச்சர் அவர்களால், அந்தத் திட்டங்களுக்கு நிதி ஒதுக்கிடு
கோரி தந்திருக்கின்ற கோரிக்கையினை மனதார வரவேற்று,
ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதில் நான்
பெருமை அடைகின்றேன். இங்கே நேற்றைய முன் தினம் இந்த
கோரிக்கையின் மீது மாற்றுக் கருத்துக்களை கொண்ட நண்பர்
கள் சில கருத்துக்களை கூறுகின்ற நேரத்தில் சிற்சில குறைபாடு
களைச் சொன்னார்கள். அவர்கள் கோடிட்டு காட்டிய நேரத்
தில் சொன்னதை எண்ணிப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் நியாயங்களை
காயப்படுத்த முனைந்திருக்கிறார்கள். காயங்களை நியாயப்
படுத்த முனைந்திருக்கிறார்கள் என்பதுதான் எனக்கு தெரிந்த
வகையில், நான் எண்ணிப் பார்த்த வகையில் அதிலிருந்து கருத்
தாக எனக்குப் பட்டது. நிகழ் காலங்களை மாற்றிட நியாயங்
களை காயப்படுத்தும் முயற்சியில் முனைந்த அந்த கடந்த காலங்
கள் இன்றைய தினம் தோற்று வெளியேறியிருப்பதை நாம் மக்கள்
மத்தியிலிருந்து கண்கூடாக காண முடிகின்றது. அப்படிப்பட்ட
கடந்த காலங்களின் விளைவுகளுக்கு பதில் சொல்லுகின்ற வகை
யில்தான் இன்றைய தினம் தமிழகத்தின் முதலமைச்சர், புரட்சித்
தலைவர் அவர்களுடைய தம்பி மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்

[திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்] [1987 ஏப்ரல் 6

துறை அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல திட்டங்களையெல்லாம் அடிப்படையாகக் கொண்ட ஒரு மானியக் கோரிக்கையை இங்கே அறிமுகம் செய்திருக்கிறார்கள். இன்றைய தினம் தமிழகத்தில் ஏறத்தாழ 8,02,710 பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டிருப்பதாக இந்த அறிக்கையிலே நாம் காண்கின்றோம். (குறுக்கீடு) அப்படிப்பட்ட நேரத்தில் அதற்கு, தேவையான சாலை வசதிகளை செய்வதற்கு இன்றைய தினம் எவ்வளவு தூரம் இந்த அரசு முயற்சி எடுத்து இருக்கிறது என்பதை நாம் பார்ப்போமானால், அதற்கான திட்டங்களை, அவர்கள் அளித்திருக்கிற நோக்கங்களைக் கருத்தில் கொள்வோமேயானால், நமக்கு இங்கே அவர்கள் எப்படிப்பட்ட நல்ல திட்டத்தை, தமிழக மக்களுக்காக, கிராமங்களை நகரங்களோடு இணைத்திட வேண்டும் என்பதற்காக அவர்கள் எடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் அறிந்திட இயலும்.

(முற்பகல் 11-10)

சாலைகளை விரிவுபடுத்த வேண்டும், வசதியுடையதாக ஆக்க வேண்டும், வாகனப் போக்குவரத்திற்குத் தகுதியுடையதாக ஆக்க வேண்டும் என்பதற்காக இன்றைய தினம் மாநிலச் சாலைகள் திட்டம், மாவட்டச் சாலைகள் திட்டம், மற்றும் இதர சாலைகள் திட்டம் என்றும் ஊரகச் சாலைகள் திட்டம் என்றும் ஊரக நில மற்றோர் வேலைவாய்ப்புத் திட்டச் சாலைகள் திட்டம் என்றும், பேருந்து வழித்தட ஏற்புத் திட்டம் என்றும், ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம் என்றும், இன்னும் இந்தச் சாலைகளின் குறுக்கே பாலங்கள் கட்டுகின்ற திட்டம் என்றும், பல்வேறு திட்டங்களைத் தமிழக அரசு உருவாக்கியதன் மூலம் சாலைகளில் இருக்கின்ற மேடு பள்ளங்கள் சமப்படுத்தப்பட்டால்தான் சமுதாயத்தில் இருக்கின்ற மேடு பள்ளங்கள் அகற்றப்பட முடியும் என்ற திண்ணிய குறிக்கோளை இந்த மானியக் கோரிக்கை தன்னகத்தே கொண்டிருக்கிறது என்பதனால் இதை வாழ்த்த கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைய தினம் தமிழகத்தின் முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசு பதவியேற்றதற்குப் பின்னால், 1974-75 ஆம் ஆண்டில் 92,710 கிலோ மீட்டர்கள் மேல் தளம் சீர் செய்யப்பட்டு மற்றும் சீர் செய்யப்படாத சாலைகளாக உருவாக்கப்பட்டிருப்பதாக புள்ளிவிவரக் கணக்குகள் கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கின்றன. ஆனால் தமிழக முதலமைச்சர் அவர்கள் பதவி ஏற்ற

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்]

தற்குப் பின்னால் இன்றைய தினம் அவை 1983-84 ஆம் ஆண்டு கொடுக்கப்பட்ட புள்ளிவிவரத்தின்படியே, ஏறத்தாழ 1,50,219 கிலோ மீட்டர் என்று இங்கே புள்ளிவிவரங்கள் கூறுகின்றன.

இன்னும் இந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் பார்க்கின்றபோது அவை இரண்டு இலட்சம் கிலோ மீட்டரைத் தாண்டுகின்ற வகையில் இன்றைய தினம் தமிழகத்திலுள்ள அரசு ஏழை எளிய மக்களுக்காகத் திட்டங்களை தீட்டி, சாலைகளைச் சீர் செய்து, கிராமப்புறங்களை நகர்ப்புறங்களோடு இணைக்கின்ற பணியில் தன்னை அர்ப்பணித்துக் கொண்டு இருக்கிறது. அதை நான் பாராட்டுகின்ற இந்த நேரத்தில் இன்னொன்றையும் நான் இங்கே கோடிட்டுக் காட்டுவது என்னுடைய தலையாய கடமை என்று கருதுகிறேன்.

இன்றைய தினம் நம தமிழ்நாட்டில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளின் கணக்கை மட்டும், அரசு மக்களுக்குச் செய்திருக்கிற சலுகைகளை நான் எடுத்துச் சொல்வது என்னுடைய கடமை. புரட்சி தலைவர் அவர்களுடைய அரசு பதவியேற்பதற்கு முன்னால் 4,000 பேருந்துகள் தான் அரசுத் துறையில் செயல்படுத்தப்பட்டு வந்தன. இன்றைய தினம் அவை 11,167 என்கின்ற இலக்கை எட்டியிருக்கிறது. பொதுவுடைமைத் தத்துவத்தில் எந்த அளவுக்குப் புரட்சித் தலைவர் அரசு கண்ணும் கருத்துமாக, மக்கள் நிறுவனத்தைப் பெருக்கிக் கொடுப்பதில், ஊக்குவிப்பதில் ஆழமான எண்ணத்தைக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த இடத்தில் கோடிட்டுக் காட்டுவதோடு, அதை நான் வரவேற்று பாராட்டவும் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

அதேபோல், இன்றைய தினம் தமிழகத்திலே ஓடுகின்ற பஸ்களின் எண்ணிக்கையை நீங்கள் கணக்கில் கொள்வீர்களேயானால், புரட்சித் தலைவர் எடுத்திருக்கின்ற நடவடிக்கை—கிராமப்புறங்களை நகர்ப்புறங்களோடு இணைக்க வேண்டும்; இருக்கின்ற சாலைகள், வசதிகள் மற்றும் வளர்ச்சிகள் எல்லாம் கிராமத்தில் இருக்கின்ற மக்களின் மனதில் விரிவாகப் பதிய வேண்டும்; அவற்றின் மூலம் கிராமத்தில் இருக்கின்ற ஏழை எளிய மக்கள், கல்லூரிகள், அலுவலகங்கள், மருத்துவமனைகள், பிற பணிகளுக்குச் செல்ல வேண்டும் என்பதற்கு எவ்வளவு முக்கியமான பணியாக போக்குவரத்து அமைந்திருக்கிறது என்பதை உணர்ந்ததன் காரணமாக புரட்சித் தலைவர் அரசு

எடுத்திருக்கிற நடவடிக்கையை—இங்கே கோடிட்டுக் காட்டினால் மன்றத்தில் இருக்கின்ற உறுப்பினர்கள் இருவேறுபட்ட கருத்துக்கள் கொள்ளமாட்டார்கள் அல்லது பிரிவு கொள்ள மாட்டார்கள் என்று ஆணித்தரமாக நம்புகிறேன்.

இந்தியாவில் இருக்கின்ற எந்தவொரு மாநிலத்திலும் இந்த அளவுக்குப் போக்குவரத்து வசதி, மக்கள் நலன் கருதி செய்யப்படவில்லை. ஒரே ஒரு புள்ளிவிவரத்தை நான் இங்கே எடுத்துச் சொன்னால் அதை நீங்கள் மறுக்க மாட்டீர்கள் என்று நம்புகிறேன். மத்தியப் பிரதேசத்தைப் பொறுத்தவரை, ஒரு இலட்சம் மக்களுக்காக 11 பேருந்துகள் என்கின்ற வசதியை உருவாக்கிக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இராஜஸ்தானைப் பொறுத்தவரை 1 லட்சம் மக்களுக்கு 14 பேருந்துகள் என்ற வசதியை உருவாக்கிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மஹாராஷ்டிரத்தைப் பொறுத்தவரை 1 லட்சம் மக்களுக்கு 22 பேருந்துகளை உருவாக்கிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். கேரளாவைப் பொறுத்தவரை 1 லட்சம் மக்களுக்கு 31 பேருந்துகளை உருவாக்கிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்தியாவிலேயே தமிழக மாநிலத்தில் தான் 1 லட்சம் மக்களுக்கு 34 பேருந்துகளை உருவாக்கிக் கொடுத்து, நகர்ப்புறத்தில் உள்ள வசதிகள், வாய்ப்புகள், வளர்ச்சிகளெல்லாம் கிராமத்தைச் சென்றடைய வேண்டுமென்கிற நோக்கத்துடன் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் திட்டம் தீட்டி, அதற்காக இன்றைய தினம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்ற மானியத்தை நான் வரவேற்கிறேன், பாராட்டுகிறேன்.

அதோடு, இன்னொன்றையும் இந்த இடத்தில் நான் கோடிட்டு காட்டுவது என்னுடைய தலையாய கடமை என்று கருதுகிறேன். நேற்று முன்தினம் பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் வி. பி. சிந்தன் அவர்கள் இங்கே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். நிதிநிலை அறிக்கையிலும் அவர்கள் அதைச் சொன்னார்கள். எப்படிச் சொன்னார்கள் என்றுதான் புரியவில்லை. அதனால்தான் நான் சொன்னேன், கரயங்களை நியாயப்படுத்த முயல்கிறார்கள்; நியாயங்களை காயப்படுத்த முயலுகின்றார்கள் என்று நான் கோடிட்டு காட்டினேன். எப்படி கண்டிப்பது என்று தெரியவில்லை அவர் சொன்ன வாசகம் இது. பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தி இருக்கிறார்கள், எப்படி கண்டிப்பது என்று தெரிய

வில்லை. நான் இங்கே ஒரே ஒரு புள்ளிவிவரத்தை மட்டும், அரசின் நல்ல சலுகைகளை மட்டும் எடுத்துச் சொன்னால் அவர்களுக்கு அது தகுந்த பதிலாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

இந்தியாவிலேயே எந்த மாநிலத்திலும், இல்லாத அளவுக்கு 10 கிலோ மீட்டர் வரை சென்னையில் மட்டும் 00 காசுகள் வசூலிக்கின்றார்கள். மற்ற மாநிலங்களிலெல்லாம் 10 கிலோ மீட்டர் வருவதற்குள்ளேயே 1.00 ரூபாய் 1.20 ரூபாய் என்கின்ற அளவைத் தாண்டி நகரப் பேருந்துகளுக்கு கட்டணங்களை வசூலிக்கின்றார்கள். அதோடு மட்டுமல்ல, 20 கிலோ மீட்டர் வரும்போது தமிழ்நாடு ஒன்றில் மட்டும்தான் 1.35 ரூபாய் என்ற இலக்கு கட்டணத்தை வசூலிக்கின்றார்கள். மற்ற மாநிலங்களில், திருவனந்தபுரம், பம்பாய் மற்றும் அனைத்து மாநகரங்களிலும், நகரப் பேருந்துகளில் 1.50, 1.80, 2.00 ரூபாய் என்று அவர்களுடைய பஸ் கட்டண விகிதம் ஏறிக்கொண்டே போகிறது. ஆகவே, இங்கே கட்டண விகிதம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது, எப்படி கண்டிப்பது என்று தெரியவில்லை என்று சொன்ன நண்பர்கள் இதை அருள் கூர்ந்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்படி ஒருபுறம் இருக்க நெடுந்தூர பயண வண்டிகளை எடுத்துக் கொள்வீர்களேயானால், இந்தியாவிலேயே இரண்டாவது மாநிலமாக, மூன்றாவது மாநிலமாக திகழ்கின்ற ஒரே பெருமைக்குரிய மாநிலம் தமிழகம்தான் என்று நான் கூறிக்கொள்வதில் மிகுந்த பெருமைப்படுகிறேன். 1 கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.50 தமிழக அரசு, விரைவுப் பேருந்துகளில் இன்றைய தினம் வசூலிக்கின்றார்கள். ஆனால் மற்றும் இருக்கின்ற 21 மாநிலங்களைக் கருத்தில் கொள்வீர்களேயானால் அத்தனை மாநிலங்களிலும் ரூ. 9.85-ல் துவங்கி 18 ரூபாய் வரை பல்வேறு விகிதங்களில் உயர்ந்து கொண்டே போகிறது. இதையெல்லாம் கருத்தில்கொண்டு மரியாதைக்குரிய நமது மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்கள் கருத்துக்களைச் சொல்வார்களேயானால் அது நலமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன். அதோடு, இன்றைய தினம், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரை எப்படி மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும், எப்படி சாலைகள் செப்பனிடப்பட வேண்டும். எப்படி பஸ் போக்குவரத்து வசதியை கிராமப்புற மக்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசு திட்டங்களைத் தீட்டியிருக்கிறதோ, அதைப் போல, அதனுடைய முதுகெலும்பாகத் திகழ்கின்ற, அதனுடைய

[திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்] [1987 ஏப்ரல் 6

பின்பலமாகத் திகழ்கின்ற தொழிலாளர்களைப் பற்றியும் அதிக மான அக்கறைக்கொண்டு நல்ல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அதை நான் மனப்பூர்வமாக, இதயசுத்தியோடு பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஓட்டுநர்களுக்கு 1975-76 ஆம் ஆண்டு இருந்த 175 ரூபாய் என்கின்ற அடிப்படை ஊதியத்தை இன்றைய தினம் [illegible] ரூபா யாக உயர்த்தி இருக்கிறார்கள். அதைப்போல [illegible] தொகை இன்றைய தினம் 9.49 கோடி ரூபாய், [illegible] மற்றும் கருணைத் தொகை, தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்பட் டிருக்கிறது. பணியில் இருக்கின்ற நேரத்தில், ஓட்டுநர்களோ, நடத்துனர்களோ, மற்றும் அந்த அலுவலகத்தைச் சேர்ந்தவர் களோ இறந்துவிடுவார்களானால் கொடுக்கப்படும் தொகை ரூ. 10 ஆயிரம் என்று இருந்ததை இன்றைய தினம் 20 ஆயிரம் ரூபா யாக தமிழக அரசு உயர்த்தி இருக்கிறது. அதையும் நான் மனப் பூர்வமாக பாராட்டுகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அதோடு மட்டுமல்ல, அந்த ஏழை எளிய தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள் கல்வி கற்க இயலாத நிலையில், தொழில் கல்வி, மருத்துவ கல்வி, பொறியியல் கல்வி இப்படிப்பட்ட கல்விகளில் அவர்கள் போட்டி போட்டுக்கொண்டு கல்வியைக் கற்க முடியா திருந்த நிலையைப் போக்கிட 40 சதவிகத்தை அந்த தொழியர் களின் குழந்தைகளுக்கு ஒதுக்கி, இன்றையதினம் அவர்களுக் கென்று ஒரு கல்லூரியையும், பொறியியல் கல்லூரியையும், மருத்துவ கல்லூரியையும் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்களின் அரசில் அவருடைய தம்பியாகிய சிறப்பு மிகுந்த [illegible] போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் [illegible]கள். அதை நான் இந்த நேரத்தில் [illegible]டிருக்கிறேன்.

(மணி 11-20)

அதைப்போலவே இன்றையதினம் மருத்துவப்படி வரம்பு ரூ. 40 ஆக இருந்ததை நீக்கி மாதத்திற்கு எவ்வளவு மருத்துவ வசதி பெற வேண்டுமானாலும் பெற்றுக் கொள்ளலாம் என்ற நிலையை ஏழை எளிய தொழிலாளர்களுக்கு உருவாக்கித் தந்திருக்கிறார்

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்]

கள். இதற்காக மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை தொழிலாளர்கள் சார்பாக நான் பாராட்டி நன்றி கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றியும் ஒருசில கருத்துக்களை இந்த நேரத்தில் வைக்க விரும்புகிறேன். இன்றைய தினம் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல பல திட்டங்களையெல் லாம் நிறைவேற்றி வருகிறார்கள். சீரிய பணிகளைச் செய்து வருகிறார்கள். நகர்ப் புறங்களோடு கிராமப்புறங்களையும் இணைக்க வேண்டும் என்ற நல்ல நோக்கத்தைத் தன்னுடைய திண்ணிய நோக்கமாகக் கொண்டு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாக என் னுடைய தொகுதியிலும் சில கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தமிழகத்தின் பல்வேறு பட்ட பகுதிகளில்—குறிப்பாக ஈரோட்டில்—பொறியியல் கல்லூரி யையும், பெருந்துறையில் மருத்துவக் கல்லூரியையும் தொடங்கி இதுபோன்று பல்வேறு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்து வரும் தாங்கள் எங்களுடைய பகுதியிலும் சில கோரிக்கைகளை நிறை வேற்றித் தாருங்கள், நல்ல பல திட்டங்களை நிறைவேற்றித் தாருங்கள் என்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதி தஞ்சை மாவட்டத்தின் கடைசிப் பகுதி யாக இருக்கிற கடலோரப் பகுதி. அந்தப் பகுதியில் சில சாலை வசதிகளைச் செப்பனிட்டு சீர் செய்து தர வேண்டும் என்று இம் மாமன்றத்தின் வாயிலாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். கடந்த 2 ஆண்டுகளாக எனது தொகுதியில் எந்த ஒரு சாலையும் பிரிவு 2 திட்டத்தின் மூலமாகவோ மற்றவேறு எந்தத் திட்டத்தின் மூலமோ சீர்செய்து தரப்படவில்லை. ஆகவே நீங்கள் அருள் கூர்ந்து அதைப் பரிசீலித்து சில சாலைகளைச் சீர்செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பட்டுக்கோட்டை பகுதியில் ஆலத்தூர் முதல் ஆலம்பள்ளம் வரை சுமார் 3 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலையைத் தார்ச் சாலையாக மாற்றித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்தச் சாலையில் தற் போது பேருந்து போய்க் கொண்டிருக்கிறது. என்றாலும் அந்தப் பேருந்தை நிறுத்திவிடுவோம் என்று சோழன் போக்கு வரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநர் அவர்கள் கூறியிருக் கிறார்கள். ஆகவே உடனடியாக அதைத் தார்ச் சாலையாகப்

[திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்] [1987 ஏப்ரல் 6

போட்டுத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்து, துலாங்குறிச்சியிலிருந்து மறவங்காடு வரை உள்ள சுமார் 6 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலை 1982-83-ஆம் ஆண்டு ஆர். ஆர். திட்டத்தின்கீழ் எடுக்கப்பட்டு தார்ச் சாலை போடப்பட்டது. அது இன்றையதினம் மிகவும் பழுதுபட்டுள்ளது. எனவே அந்தச் சாலையையும் மராமத்து செய்து செப்பனிட்டுத் தர வேண்டுமென்றும் நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மேலும் கரம்பயம் முதல் காரமங்கலம் வரை 4 கிலோ மீட்டர் வரையான சாலையில் தற்போது உள்ள நிலைமை காரணமாக பஸ் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றதாக அது இல்லை. எனவே அந்தச் சாலையையும் தார்ச் சாலையாகப் போட்டுத் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பட்டுக்கோட்டையிலிருந்து எனது தொகுதியின் மையமாக சுமார் 9 கிலோ மீட்டர் வரை—பள்ளங்காடு அசனங்குடி வழியாக கல்யாண ஓடை வரையான சாலையை 9 கி.மீ. சாலையை—தார்ச் சாலையாக மாற்றித் தந்தால் பல்வேறுபட்ட மக்களுக்கு அதனால் பலன் ஏற்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அடுத்து எனது சொந்த கிராமமான ஆலம்பள்ளம் முதல் கருப்பூர், குலவஞ்சி வரையான 7 கிலோ மீட்டர் வரையான சாலையின் இடையில் ஒரு காட்டாறு ஓடுகிறது. அதன் மீது ஒரு பாலம் கட்டித் தர வேண்டுமென்று திட்ட மதிப்பீடுகூட தயார் செய்யப்பட்டு அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. அதையும் நிறைவேற்றித் தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் விக்ரமபுரம் முதல் காலந்தபட்டி வரையான 5 கிலோ மீட்டர் சாலையை தார்ச் சாலையாக மாற்றித் தர வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, எனது தொகுதிக்கு அதிக போக்குவரத்து பேருந்துகளை விட வேண்டுமென்று கேட்டுள்ளேன். அதிகமான பஸ் இல்லாத காரணத்தால் விடவில்லை. அரசு விரும்பினால் அனுமதிக்கலாம் என்று அதிகாரிகள் சொல்லுகிறார்கள். பட்டுக்கோட்டையிலிருந்து புதுக்கோட்டை வழியாக மதுரைக்கு பி. ஆர். சி. பஸ் ஒன்றும், அதைப் போலவே பட்டுக்கோட்டையிலிருந்து திருச்சி வழியாக பழனிக்கும் பஸ் ஒன்றும் விடவேண்டும். பட்டுக்கோட்டையிலிருந்து விழுப்புரம் வழியாக சென்னைக்கும் திருவள்ளுவர் பஸ் ஒன்றை விட வேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன், ஒட்டுமொத்தமாக தஞ்சை

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்]

மாவட்டத்தில் இருக்கிற அன்பிற்குரிய மக்களுக்கு உங்கள்மீது பற்றும் பாசமும் இருக்கிற காரணத்தால் அவர்கள் கோரிக்கையை நான் இங்கே வைக்க ஆசைப்படுகிறேன். தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஓடுகிற திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துப் பஸ்கள் எல்லாம் திருவள்ளுவர் காலத்து பஸ்களாகவே இருக்கின்றன. 2000 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே பாடி கட்டப்பட்டனவாக இருக்குமோ என்று மக்கள் ஆச்சரியப்படுகிறார்கள். எனவே, சேலம், கோவை ஈரோடு போன்ற இடங்களில் ஓராண்டு ஓடிய பஸ்களையாவது தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு விடுவீர்களானால் நன்றாக இருக்கும் என்று அவர்கள் எண்ணுகிறார்கள்.

ஆகவே அந்த பஸ்ஸை புதிய பஸ்சாக மாற்றி ஒரு நல்ல போக்குவரத்துக் கழக பஸ்சாக, வயதான திருவள்ளுவராக இல்லாமல் இளமை குலுங்கும திருவள்ளுவராக, குளுமை குலுங்கும் திருவள்ளுவராக, தஞ்சை மாவட்டத்திலேயிருந்து, தஞ்சை, பட்டுக்கோட்டை பகுதியிலிருந்து, கும்பகோணம், மன்னார்குடி பகுதியிலிருந்து பஸ்களை விட வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை வைத்து வாய்ப்புத் தந்த பேரவைத் துணைத் தலைவருக்கு மீண்டும் நன்றி சொல்லி அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, திருவள்ளுவர் பஸ் ஒரே மாதிரியாகத்தான் இருக்கின்றது. திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன் வேறு ஒரு மாதிரியாகத் தெரிவிக்கிறார், அது எனக்குத் தெரியாது. இரண்டாண்டுகளுக்கு மூன்றாண்டுகளுக்கு ஒருமுறை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் மாற்றப்பட்டு வருகின்றன. எனவே மிகப் பழைய பேருந்துகள் என்று சொல்ல முடியாது. இரண்டாண்டுகள், மூன்றாண்டுகளுக்குள் மாற்றிவிடுகிறோம். ஒருவேளை மிக அதிகமாக பட்டுக்கோட்டையில் உள்ளவர்கள், தஞ்சை மாவட்டத்திலே உள்ளவர்கள் பயன்படுத்துகிறார்களோ என்னவோ எனக்குத் தெரியாது. உண்மையிலேயே இந்தக் குறைபாடு இருந்தால் அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்க சம்பந்தப்பட்ட நிர்வாக இயக்குநர் அறிவுறுத்தப்படுவார் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்னும் ஒரே ஒரு கருத்தைச் சொல்லி, நன்றி சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே போக்குவரத்துத் துறை

அமைச்சர் அவர்கள் எங்களுக்கு நல்ல பேருந்துகளை அளித்திருக்கிறார்கள், அதை நான் மறுக்கவில்லை. ஒன்றிரண்டு பஸ்கள் அப்படி செல்வதால் அதை மாற்றித் தர வேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். மொத்தத்தில் மக்கள் நலனுக்காக வந்துள்ள இந்த மானியக் கோரிக்கையை முழு மனதோடு வரவேற்று, இதை ஆதரித்து நன்றி செலுத்தி அமைகிறேன்.

திரு. மு. ஆனந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மானியக் கோரிக்கைகள் எண் 3, 39, 40, 54, மற்றும் 55 முறையே மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு, மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றி அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் பேச வாய்ப்பளித்த துணைத் தலைவருக்கு நன்றி கூறி மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவருடைய அரசு கொண்டு வந்திருக்கும் இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்றுப் பேச விழைகிறேன்.

புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சிக் காலத்தில் ஏழையெளிய பாட்டாளி மக்களின் கஷ்டங்களை உணர்ந்து, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஏழைகளுக்கு நேருக்கு நேர் சென்றடையும் திட்டங்களைத் தீட்டி வருகிறார்கள். எனது தொகுதியில், நான் சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆகி, அந்த ஊருக்கு பஸ் வசதி இல்லாத தருணத்தில் சட்டமன்ற உறுப்பினராக சென்னைக்கு வந்த பிறகு ஒரு வார காலத்திலே எனது சொந்த கிராமத்திற்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பஸ் விட்டு எனது பகுதி மக்களுக்கு மனத்தை குளிரச் செய்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு முதற்கண் எனது தொகுதி மக்களின் சார்பாக நன்றிக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

நான் பேசுவதற்கு முன்பாக தொகுதி மக்களின் குறைகளைப் பேசி அதற்குப் பிறகு மானியத்தில் பேசுகிறேன் என்று தங்கள் அனுமதியைக் கேட்டு பேச விழைகிறேன். உயர்நிலைப் பள்ளி

இல்லாத பகுதியாக இருந்த எங்கள் பகுதிக்கு புரட்சித் தலைவர் அரசு உயர்நிலைப் பள்ளியைத் தந்தது. ஏழைகள் நெஞ்சத்தில் புரட்சித் தலைவர் இருக்கிறார்கள். அதனாலேதான் ஏழைகள் அவர் பக்கம் இருக்கிறார்கள். அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 15 என்ற புள்ளிவிவரத்தைப் படித்தோம். புரட்சித் தலைவர் அரசு காலத்திலே எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஏற்படுத்தி போக்குவரத்துக் கழகங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்து 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் செய்தது புரட்சித் தலைவரின் அரசு, அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில், எனது தொகுதியில் சுமார் 27 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் மாளிகைமேடு, கொங்கராயபாளையம் சாலைகளை மேம்படுத்த நிதியுதவி செய்திருக்கிறார்கள். எனது தொகுதியின் தலைநகராக உள்ள உளுந்தூர்பேட்டை ஆகாய விமான தளம் சும்மா கிடக்கிறது. அதிலே சுற்றுலா வாரியத்தின் மூலம் சென்னை, கோவை, திருச்சி போன்ற இடங்களுக்கு சுற்றுலா பயணம் போய்வர வாயுதூத் விமான சர்விசை நடத்த வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை வைக்கிறேன். அதனாலே பலருக்கு வேலை வாய்ப்புக் கிடைக்கும். வருமானம் பெருகும்.

நெய்வேலி கனிமப் பொருள்களைக் கொண்டு ஏதேனும் தொழிற்சாலையை அமைக்க முடியும். புரட்சித் தலைவருடைய அரசு அதைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11.30)

தென்னாற்காடு மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரிக்கும்போது விழுப்புரத்தைத் தலைநகராக அமைத்து அதிலே உளுந்தூர்பேட்டை வட்டத்தைச் சேர்க்க வேண்டும் என்றும் உளுந்தூர்பேட்டையில் ஆர்.டி.ஓ., டி.டி.ஓ. ஆபிஸ்களை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். கள்ளக்குறிச்சித் தாலுக்காவில் தியாகதுர்க்கம் ஒன்றியத்தை சேர்த்து விழுப்புரத்தை மாவட்டத் தலைநகரமாக அமைக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருக்கோவிலூரிலிருந்து கூவாடு கிராமம் வரையில் டவுன் பஸ் விடவேண்டும். அதை நத்தாமூர், அத்திப்பாக்கம், பெரிய குறுக்கை, நரிப்பாளையம், பாளையம், எல்லைகிராமம் வழியாக விடவேண்டும். அது அந்தப் பகுதி மக்கள் நலம்பெற வாய்ப்பாக இருக்கும்.

திருக்கோவிலூரிலிருந்து ரிஷிவந்தியம் வரையில் டவுன் பஸ் விடவேண்டும். கெடிலம், பல்லவாடி, தாவம், அலைதயூர், பூண்டி, சிதேவி போன்ற கிராமங்கள் வழியாக பஸ் விட்டால் நலமாக இருக்கும்.

கள்ளக்குறிச்சியிலிருந்து திம்மலை கிராமம் வரையில் டவுன் பஸ் விடுவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட்டும், அங்கே பஸ் விடமுடியாத நிலை இருக்கிறது. காரணம் அங்கே திராவிட முன்னேற்றக் கழகப் பெருந்தலைவர் அவர்கள் ரோடு வசதி செய்து தாருங்கள் என்று கேட்டால் நிதி இல்லை என்ற குறையைச் சொல்லி அங்கே சாலையே போட முடியாத நிலை இருக்கிறது. இதை நான் அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட்டும் செய்ய முடியாத நிலை அங்கே இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

எலவனாசூர்கோட்டைக்கு அரசு மேல்நிலைப் பள்ளி இந்த ஆண்டு கிடைத்திட வேண்டுமென்று புரட்சித் தலைவர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேஷ நதியில் அணைக்கட்டு கட்டி நீர் தேக்கி பாசன வசதி செய்து கொடுத்தால் சுமார் 40 கிராமங்கள் பயன்பெறும். எனவே ஏழை விவசாயிகள் பயன்பெற புரட்சித் தலைவர் அரசு இதையும் செய்து தர வேண்டும் என்று வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதி தொழிற்சாலைகள் இல்லாத தொகுதி. தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் அமையவிருக்கின்ற விவசாய பொறியியல் கல்லூரியை உளுந்தூர்பேட்டையில் அமைத்துத் தருமாறு வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இது போக்குவரத்துத் துறை பற்றியது.

திரு. மூ. ஆனந்தன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நல்லூர் கிராமத்திற்கும் இலங்கையனூர் கிராமத்திற்கும் மத்தியில் மணிமுத்தாறு ஓடுகிறது. மழைக்காலங்களில் மக்கள் ஆற்றைக் கடந்து வரமுடியாமல் கஷ்டப்படுகின்ற நிலைமையை

போக்க தரைப் பாலம் கட்டித் தர வேண்டும் என்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இளியூர் கிராமத்திற்கு ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் அமைத்துத் தரும்படியும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என் சொந்த ஊரான நத்தாமூர் கிராமத்திற்கும் அருங்குறுக்கை கிராமத்திற்கும் இணைப்புச் சாலை இதுவரைப் போடப்படவில்லை. அதே போல் நத்தாமூர் கிராமத்திற்கும் வடமாம்பாக்கம் கிராமத்திற்கும் இணைப்புச் சாலைகள் இல்லை. அந்தச் சாலைகளை அமைத்துத் தருமாறு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

உளுந்தூர்பேட்டையில் நகர கூட்டுறவு வங்கி ஒன்றை அமைத்துத் தருமாறும் வேண்டிக்கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடிக்கடி உளுந்தூர்பேட்டையில் சாலை விபத்துகள் ஏற்பட்டு உயிர்ச் சேதம் ஏற்படுகின்ற வேதனைக்குரிய நிலைமைகள் இருக்கின்ற காரணத்தினால் அங்கே பை—பாஸ் சாலை ஒன்று அமைத்துத் தரும்படியும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நெய்வேலி நகரத்திலிருந்து குடியேற்றப்பட்ட மக்கள் தற்போது உளுந்தூர்பேட்டையில் அஜீஸ் நகரத்தில் வசித்து வருகின்றார்கள். அவர்களுக்கு வேலையில்லாது கஷ்டப்படுகின்ற நிலைமைகள் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே நெய்வேலி லிக்னைட் கார்ப்பரேஷனில் வேலை கிடைக்க அரசு ஆவனசெய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நல்லூர் கிராமத்திலே அருள்மிகு வில்வனேஸ்வரர் ஆலயம் என்ற வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க ஒரு ஆலயம் இருக்கிறது. தற்போது அந்த ஆலயம் பழுதடைந்திருக்கின்றது. அந்தப் பகுதி மக்களுடைய நீண்ட நாள் கோரிக்கையாக அது இருக்கின்ற காரணத்தினால், இந்த அரசு தன் செலவிலேயே அதைப் புதுப்பித்துத் தரவேண்டும் என்று வேண்டிக்கேட்டுக்கொள்கிறேன். உளுந்தூர்பேட்டையில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு டெப்போ அமைத்துத் தரும்படியும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. மு. ஆனந்தன்] [1987 ஏப்ரல் 6

உளுந்தூர்பேட்டையில் முன்சீப் கோர்ட் ஒன்று அமைத்துத் தரும்படியும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

உளுந்தூர்பேட்டை அரசினர் பெண்கள் உயர்நிலைப் பள்ளியில் வகுப்பறைகள் வசதி இல்லாமல் அவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அருகாமையிலுள்ள மார்க்கெட்டிங் சொசைட்டி இடத்தை கல்வி இலாகா வாங்கி அந்த இடத்தில் கட்டடம் கட்டித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆதிதிராவிடர் மாணவர் விடுதி வாடகைக் கட்டடத்திலே இருந்துவருகிறது. அரசு சீக்கிரத்தில் ஒரு புதிய கட்டடத்தை அதற்கு அமைத்துத் தருமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நல்லூர் கிராமத்திற்கு சார்பதிவாளர் அலுவலகம் ஒன்றைத் திறக்க புரோபோசல் அரசுக்கு வந்துவிட்டது. அதையும் நிறை வேற்றித் தருமாறு கேட்டுக்கொண்டு, முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கூடலூர் இ. வி. வேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையினுடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் 4-4—87 ஆம் நாளன்று கொண்டு வந்த இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது எனது சில கருத்துக்களைச் சொல்லி அத்தனையையும் வரவேற்கலாம் என்ற கருத்தைச் சொல்லி எனக்கு வாய்ப்பளித்த மைக்காக முதற்கண் நன்றியினை சொல்லி என்னுடைய உரையைத் தொடங்குகிறேன். இங்கே எனக்கு முன்னால் பேசிய சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினர் அத்தனை பேர்களும் நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே சாலைகள் எந்த அளவுக்கு சீராக செப்பனிடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதையும், அதற்கு முன்னாலேயெல்லாம் பள்ளமும் படு குழியுமாக இருந்தன என்பதையும் அதை மேடு செய்து மிகவும் திறமையாக சீராக்கி, அனைவரும் பாராட்டுகின்ற வகையிலே இந்த அரசு செப்பனிட்டிருக்கிறது என்று சொன்னதையும் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். நானும் அதை என் சார்பிலே வரவேற்கிறேன். 'ஒரு பானைச் சோற்றுக்கு ஒரு சோறு பதம்' என்று சொல்லுவார்கள். அந்தவகையில் என்னாலே இங்கே பல பக்கங்களை பட்டியல் போட்டு காட்ட முடியும். அதற்கு

987 ஏப்ரல் 6] [கூடலூர் இ. வி. வேலு]

காலமும் நேரமும் இடம் தராததால் ஒன்றை இங்கே சொல்வதை என்னுடைய கடமையாகக் கருதுகிறேன். மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியிலே நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய பெரு முயற்சியாலே இந்த ஆண்டு சென்னையிலிருந்து விழுப்புரத் திற்குச் செல்லுகின்ற தேசிய நெடுஞ்சாலை என்.எச். 45 என்கிற சாலையை, 45 கோடி ரூபாய் செலவிலே விஸ்தரிக்கின்ற மாபெரும் திட்டத்தை இன்றைக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியிலே கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். முன்னால் இந்தச் சாலை டபுள் லேன் சாலையாக இருந்தது. ஒரு லேன் என்பது 11 அடி அகலமுடைய சாலையாகும். ஆக, 22 அடி சாலையாக இருந்ததை மாற்றி மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய பெருமுயற்சியாலே இத்திட்டம் 44 அடி சாலையாக, 4 லேன் சாலையாக உருவாக இருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்லாமல் செங்கல் பட்டிலே இருக்கின்ற ரெயில்வே மேம்பாலமும், தாம்பரத்திலே இருக்கின்ற ரெயில்வே மேம்பாலமும் இரண்டு மடங்கு அகல முடையவையாக ஆக்கப்படுகின்ற திட்டமும் இதிலே வருகிறது. அதுமட்டுமல்லாமல் புக்கத்துறையிலிருந்து விழுப்புரம் வரை இருக்கிற பழுதடைந்த சாலைகளை எல்லாம் செப்பனிட்டு சீர் செய்கின்ற செயல் திட்டங்களும் இதிலே வருகின்றது. ஆக 45 கோடி ரூபாய் செலவில் வருகின்ற திட்டம் சாதாரண திட்டம் அல்ல. அந்தவகையில் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர் களுடைய அரசிலே மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய பெரு முயற்சியாலே இங்கே கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்த மாபெரும் திட்டமானது 'ஒரு பானைச் சோற்றுக்கு ஒரு சோறு பதம்' என்பதற்கு இது ஓர் எடுத்துக் காட்டு என்ற வகையிலே இத்திட்டத்தை நான் பாராட்டி வர வேற்கிறேன்.

அடுத்து, சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்கு கிழக்கு கடற்கரை அகல சாலை அமைக்கின்ற திட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் பல ஆண்டுகளாக திட்டங்கள் போட்டும் இன்னும் திட்டம் சீர் அடையவில்லை. இதை நான் மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற

வதன் மூலம் தெற்கு பகுதியிலே இருக்கின்ற பல்வேறு நகரங்களுக்கு உதவிகரமாக இருக்கும் என்பதால் இத்திட்டத்தை விரைவில் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, முன்பு ஆண்ட அரசை பொறுத்தவரையில் நெடுஞ்சாலை ஓரத்தில் நின்ற மரங்களை எல்லாம் இயக்கத்தின் சார்பில் இருப்பவர்களுக்கு, கட்சியை வளர்க்க வேண்டுமென்ற உணர்வோடு வெட்ட அனுமதித்த வரலாறு அரசுக்கும் தெரியும். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரியும். ஆனால் 1977 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னால் நெடுஞ்சாலையிலே இருக்கின்ற மரங்களைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு மரம் கீழே விழுகிறது என்றால் அதற்குப் பதிலாக இரண்டு மரங்களை நட வேண்டுமென்று மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசு ஆணையிட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியிலே ஒரு புரட்சிகரமான, பசுமையான சமுதாயத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்பதற்காகவும், அதன் மூலம் வருங்காலத்திலே ஒரு நல்ல நிலையை அவர்கள் அடைய வேண்டுமென்கின்ற நல்லுணர்வோடும் நெடுஞ்சாலையிலே ஒரு புளியமரம் வீழ்ந்தால் இரண்டு புளிய மரம் நட வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் ஆணையிட்டு இன்றைக்கு அதற்காக பல கோடி ரூபாய் செலவிட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். வருங்காலத்தில் நம்முடைய தொழிலாளிகள் எல்லாம் அந்தச் சாலையிலே போகிற நேரத்தில், எங்களைப் போன்ற கிராமப்புறத்திலே இருந்து வந்திருப்பவர்கள் வண்டி ஓட்டிக்கொண்டு போகிற நேரத்திலே 'சாலை ஓரத்திலே புளிய மரம், இது எம். ஜி. ஆர் வச்ச மரம், இது என்றென்றும் காய்க்கும் மரம், இது ஏழைகளுக்கு என்றென்றும் உதவும் மரம்' என்று பாடுகின்ற பொற்காலம் வரும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-40)

அடுத்து, நெடுஞ்சாலை துறையைப் பொறுத்தவரையில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் நிரந்தர கோட்டப் பொறியாளர் என்று சொல்லக்கூடிய அலுவலகத்துடன் பொது மக்களுடைய பிரச்சினைகள் சம்பந்த

மாக போன் செய்கிற நேரத்தில் டி.இ. அலுவலகத்தில் இல்லை, வெளியே போயிருக்கிறார்; வேலை நடக்கிற இடத்திற்குப் போயிருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் அந்த அலுவலகத்திலே கோட்ட உதவிப் பொறியாளர் லெவலில் ஒரு பி.ஏ. இருந்தால் எங்களைப் போன்ற மக்கள் பிரதிநிதிகள் மக்களுடைய பிரச்சினை சம்பந்தமாக தொலைபேசியில் பேசுகிறபோது பதிலளிக்க வாய்ப்பாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, டி.இ. அலுவலகத்திலே ஏ.டி.இ. அளவிலே பி.ஏ. என்று சொல்லப்படுகின்ற நேர்முக உதவியாளர் ஒருவரைப் போட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நேற்றைக்கு முன்தினம் பேசுகின்றபொழுது எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிந்தன் அவர்கள் ஒன்றைக் குறிப்பிட்டார்கள். அவர்கள் குறிப்பிடுகின்றபொழுது ஒன்றைச் சொல்லிப் பாராட்டினார்கள். இந்த ஆண்டு நம்முடைய அரசு எடுத்திருக்கின்ற பெரும் முயற்சியால் விபத்துக்களெல்லாம் குறைக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். 21—4—1986-இல் நம்முடைய இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவரவர்கள் ஒரு குழுவை அமைப்பதற்காக ஒரு கூட்டத்தைக் கூட்டினார்கள். அதிலே பத்து பேர் அடங்கிய ஒரு குழுவை நியமனம் செய்ய வேண்டுமென்று 24—4—1986 அன்று முதலமைச்சரவர்கள் நியமனம் செய்தார்கள். அந்தக் குழுவிற்குப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் தான் தலைவராக இருப்பார்கள். உடன் அதிகாரிப் பெருமக்கள் பத்து பேர் கொண்ட ஒரு குழு இருக்கும். 2—12—1986 அன்று நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் அந்தக் குழுவைக் கூட்டி, அதன் வாயிலாகப் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்ததன் வாயிலாக இந்த அரசு பொறுப்பான நடவடிக்கைகளை எடுத்ததன் காரணத்தால்தான் இந்த ஆண்டு விபத்துகள் குறைந்திருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லி, அதற்காக நம்முடைய திரு. சிந்தன் அவர்கள் பாராட்டினார்களே அவர்களுக்கு இந்த நேரத்தில் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசிய நண்பர்களெல்லாம் போக்குவரத்துத் துறையையும், நெடுஞ்சாலைத் துறையையும்—திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த குமரகுருபரன் அவர்களாக இருந்தாலும் சரி, கம்யூனிஸ்ட் இயக்கத்தைச் சேர்ந்த சிந்தனாக இருந்தாலும் சரி அத்தனை பேர்களும் பாராட்டிப் பேசினார்கள் என்று சொன்னால் பாராட்டுகின்ற அளவிற்கு இந்தத் துறை செயல்பட்டிருக்கிறது என்பதுதான் அதனுடைய பொருள்.

இந்த நேரத்தில் நான் ஒன்றைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். 1977 ஆம் ஆண்டுக்கு முன்னால், இந்தச் சென்னை நகரத்திலே பஸ் வருகிறது என்றால், திண்டிவனத்திலேயிருந்து பஸ் வருகிறது என்று சொன்னால், பஸ்ஸைப் பார்க்கின்றபொழுது அனைவருக்கும் ஒரு வருத்தம், ஒரு ஏக்கம் ஏற்படும். பஸ் வருகிறது என்று சொல்கிறபொழுது 'ஆய்வு' என்று அந்த பஸ்ஸிலே போர்டு போட்டுக்கொண்டு வரும்; 'ஒர்க் ஷாப்' என்று போட்டுக் கொண்டு வரும்; 'பயிற்சி' என்று போட்டுக் கொண்டு வருமே ஒழிய, 1977-க்கு முன்னால் பயணிகள் போவதற்கு என்று வருகின்ற பஸ் அரை மணிக்கு ஒன்று என்று விதிகள் இருக்கும் இரண்டு மணி சென்றுதான் பஸ் வருகின்ற நிலைமை இருந்தது. சென்னையிலே அந்த பஸ்ஸிலே ஏறிவிட்டாலும் திண்டிவனம் போகுமா, மத்தியிலே நிற்குமா, விழுப்புரம் செல்லுமா அல்லது மத்தியிலே இறக்கி விடுவார்களா, இறக்கி விட்டால் நாம் எப்படி ஊருக்குப் போக முடியும் என்ற ஒரு நிலை 1977-க்கு முன்னால், அரசினுடைய போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரைக்கும் ஒரு மந்தமான, சீர்கேடான நிலைமை இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு நானும், சட்டப் பேரவை உறுப்பினர் இராமலிங்கம் அவர்களும் தென்பகுதிக்குப் போயிருந்தோம்; அங்கே போயிருக்கின்றபொழுது ஒரு கிராமத்திலே எழுதியிருந்தார்கள் "கட்டை வண்டி போகாத எங்கள் ஊருக்கு கட்டபொம்மன் போக்குவரத்து வருகிறது ஐயா" என்று எழுதியிருந்த அந்தக் காட்சியைப் புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் நான் பார்த்தேன். ஆகவே, கட்டை வண்டியே போகாத ஒரு ஊருக்கு, கிராமத்திற்கு இன்றைக்குக் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பஸ் போய்க் கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் அது புரட்சித் தலைவருடைய தலைமையிலே நடைபெறுகின்ற இந்தச் சீரான

திட்டத்தை, இந்தச் சீரான நிர்வாகத்தை மாண்புமிகு நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் நடத்திச் செல்கிறார்கள் என்று சொல்லுகின்றபொழுது உள்ளபடியே இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் நான் பாராட்டுகிறேன்.

1947-லே சுதந்திரம் அடைந்தாலும் கூட பல்வேறு கிராமப் புறங்களுக்கு பஸ்ஸே போகவில்லை. குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால், கல்வராயன் பகுதி இருக்கின்ற மலைப் பகுதியிலே புத்தூர் என்ற பகுதியிலே 40 ஆண்டு காலமாக மக்கள் பஸ்ஸே பார்க்கவில்லை. ஆக சுதந்திரம் அடைந்து கூட அந்தக் கிராமத்திற்கு பஸ்ஸே போகவில்லை. இந்த ஆண்டு நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களுடைய பெரும் முயற்சியால் இன்றைக்கு வேலூருக்கும், கல்வராயன் மலையிலே பஸ்ஸே பார்க்காத கிராமத்திற்கும் மூன்றரை இலட்சம் ரூபாய் செலவிலே இரண்டு பஸ்களை விட்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் கிராமப்புறத்திலே இருக்கின்ற மக்களுக்கு இந்த அரசு எந்த அளவிற்கு நன்மை செய்து தர வேண்டும் என்ற கருத்தைக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்ல, இங்கே நண்பர்களெல்லாம் சொன்னார்கள். பழைய பஸ், பழைய பஸ் என்று. எங்களைப் பொறுத்த வரைக்கும் புதிய வண்டிகள் அதிகமாக வந்து கொண்டிருக்கின்றன. நான் தந்தை பெரியார், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இருக்கின்ற பகுதியிலே வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறேன். நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் எந்த அளவிற்கு இளமையாக இருக்கிறார்களோ, அதைப் போன்று இந்தப் பகுதி போக்குவரத்திலே வருகின்ற வண்டிகளெல்லாம் மிகவும் இளமையாகவும், மிகவும் பாதுகாக்கப்பட்ட முறையிலேயும், மிகவும் நல்ல முறையிலேயும், புதிய வண்டிகளாக வந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1977-லே நம்முடைய பேருந்துகளின் கணக்கை இங்கே சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களெல்லாம் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். நானும் அதைச் சொல்லி நேரத்தை வீணாக்க விரும்பவில்லை.

[திரு. கடலூர் இ. வி. வேலு] [1987 ஏப்ரல் 6

இந்த அரசு இன்றைக்கு 11,167 வண்டிகளை விட்டிருக்கின்றது என்று சொன்னால் அவை பொதுமக்களுக்குத்தான் விடப் பட்டிருக்கின்றன.

அதோடு மட்டுமல்லாமல் நம்முடைய தொழிலாளர் மக்களைப் பொறுத்தவரைக்கும், ஏற்கனவே இருந்த அர பெருசெல்வாம் தொழிலாளர்களுடைய இரத்தத்தைப் பிழிந்து முதலாளிகளுக்கு எந்த அளவிற்கு வெறிக்குணம் இருக்குமோ அப்படி இலாபத்தைச் சம்பாதிக்க வேண்டுமென்ற உணர்வோடு ஆண்ட அரசு.

ஆனால் இன்றையதினம் நம்முடைய அரசு தொழிலாளர் களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டுமென்று நோக்கத்தோடு போக்கு வரத்துக் கழகங்களை ஆரம்பித்து நடத்திக்கொண்டிருக்கிறது. அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் பல கோடி ரூபாய் இலாபம் சம்பாதிக்கிற அளவுக்கு சிறப்பாகச் செயல்பட்டு வருகின்றன என்றால் அதற்குக் காரணம் அந்தத் தொழிலாளர் களுடைய உழைப்புதான். அதன் காரணமாகத்தான் அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்யவேண்டும் என்பதற்காக அதிகமான தொழிலாளர்களை நியமித்திருக்கிறார்கள். 1977 ஆம் ஆண்டு இந்த அரசு பொறுப்புக்கு வரும் வரையில் இருந்த தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 37,77,000. ஆனால் இன்றைக்கு இருக்கிற தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 78,00,616. முன்னால் இருந்ததைவிட சுமார் 40,23,616 தொழிலாளர்கள் கூடுதலாகப் பணியாற்றிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலை மிகவும் பாராட்டுக்குரியது என்பதை இங்கே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. 1977-லே ஒரு தொழிலாளி வாங்கிய அடிப் படைச் சம்பளம் 175 ரூபாய்தான். ஆனால் இன்றைக்கு வாங்கு கிற அடிப்படைச் சம்பளம் 575 ரூபாயாக இருக்கிறது. அன்றைக்கு ஒரு ஓட்டுநர் 453 ரூபாய் சம்பளம் பெற்றார். இன்றைக்கு ஒரு ஓட்டுநர் 1,378 ரூபாய் சம்பளமாகப் பெறுகிறார் என்றால் அது பாராட்டுதலுக்குரிய ஒன்று என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. கடலூர் இ. வி. வேலு]

அது மட்டுமல்ல. இன்றைக்கு கட்டணம் அதிகமாகிவிட்டது, கட்டணம் அதிகமாகிவிட்டது என்று சொல்கிறார்கள். தென் மாநிலங்களிலேயே தமிழ்நாட்டில்தான் கட்டணம் மிக, மிகக் குறைவாக இருக்கிறது. கர்நாடகத்தில் ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 11.20 பைசா வாங்குகிறார்கள். ஆந்திராவில் 10.00 பைசா வாங்குகிறார்கள். மேற்குவங்காளத்தில் ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 10 பைசா வாங்குகிறார்கள். கேரளத்தில் 9.85 பைசா வாங்கு கிறார்கள். ஆனால், தமிழ்நாட்டில் மட்டும் 9.50 பைசாதான் வாங்குகிறார்கள். ஆக, தென் மாநிலங்களில் மக்களுக்கு சிறந்த முறையில் சேவை செய்து, குறைந்த கட்டணத்தை வாங்குகின்ற ஒரே மாநிலம் தமிழ்நாடுதான் என்பதை இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு இந்த நேரத்தில் முக்கியமான ஒன்றை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். பல்வேறு பிரச்சனைகளுக்கு அரசாங்கத்தை எதிர்த்து நீதிமன்றத்திற்குப் போவார்கள். நீதி மன்றத்திலே அவர்களுக்கு சாதகமாகத் தீர்ப்பு வந்துவிட்டால் எதிர்வரிசையிலே இருப்பவர்கள் எல்லாம் நீதிமன்றத் தீர்ப்பை அமல்படுத்த வேண்டுமென்று கூக்குரலிடுவார்கள். இந்த பஸ் கட்டண உயர்வை எதிர்த்தும் நீதிமன்றத்திற்குப் போனார்கள். தமிழக அரசு விதித்திருக்கின்ற கட்டணம் நியாயமானது என்று நீதிமன்றத்தில் கூறிவிட்டார்கள். குறைவான கட்டணம், நியாயமான கட்டணம் என்று நீதிமன்றத்திலே சொன்ன பின்னராவது இங்கே பேசியவர்கள் அதைப் பாராட்டுவார்கள் என்று நினைத்தேன், அவர்கள் பாராட்டவில்லை. அவர்களுக்கு ஏன் அந்த மனம் வரவில்லை என்று தெரியவில்லை.

இதற்கு முன்னால் எல்லாம் தொழிலாளர் வீட்டுப் பிள்ளை என்றால் ஐ.டி.ஐ. படித்துவிட்டு ஒரு பிட்டராக அல்லது ஒரு மெக்கானிக்காகத்தான் வரமுடியும். ஆனால் இன்றைக்கு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியிலே ஒரு டிரைவருடைய மகன் டாக்டராக, பொறியியல் வல்லுநராக வரக் கூடிய வாய்ப்பினை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். இரண்டு டிரைவர்கள் சாப்பிட்டுக்கொண்டிருக்கும்போது பேசிக் கொண்டிருந்தார்கள். உன்னுடைய மகன் என்ன செய்கிறான் என்று கேட்டபோது அடுத்தவர் சொன்னார் என் மகன்

எம்.பி.,பி.எஸ். டாக்டராக இருக்கிறான் என்று. ஆக, டாக்டராக இருக்கிறான், எஞ்சினீயராக இருக்கிறான் என்று பெருமையோடு சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகள் டாக்டருக்குப் படித்து ஒரு டாக்டராக வர, எஞ்சினீயரிங் படித்து ஒரு எஞ்சினீயராக வர, பொறியியல் வல்லுநராக வரக்கூடிய சூழ்நிலைகளை இன்றைக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அரசு உருவாக்கியிருக்கிறது என்பதை இங்கே நான் பெருமையோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்படிப்பட்ட ஒரு நல்ல சூழ்நிலையை உருவாக்கிக் கொடுத்திருக்கிற புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசு அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு கருணை கொடையும் அளித்து வருகிறது. 475 ரூபாய் முதல் 500 ரூபாய் வரையில் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு கருணை கொடையாக வழங்கி வருவதை நான் பாராட்டுகிறேன். என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்ற அதே நேரத்தில் ஒரு வேண்டுகோளையும் வைக்க விரும்புகிறேன்.

இப்போது இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு தடவை டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு டி.சி. பான்ட், சர்ட், சீருடை வழங்கப்படுகிறது. இதற்கு முன்னால் எல்லாம் காட்டன் சீருடைதான் வழங்கிவந்தார்கள். இன்றைக்கு டி.சி. சட்டை, பாண்ட் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் இது போதுமானதாக இல்லை. ஓராண்டுக்கு இரண்டு செட் டி.சி. சீருடை வழங்க வேண்டும். அதற்கு தகுந்த ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. 5 கோடி மக்களுடைய காவல் தெய்வமாக இருக்கின்ற இதயதெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், 78,00,616 தொழிலாளர்களின் இதயங்களிலே வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிற டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், இந்த நாட்டு மக்களுக்கு தேவையான போது தேவையான உதவிகளைச் செய்துவருகின்ற ஒரு மாபெரும் சக்தியாக விளங்கிவருகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட ஒரு மாபெரும் சக்தியாக விளங்குகின்ற புரட்சித் தலைவர் அவர்களை பத்து மாத காலம் தன்னுடைய திருவயிற்றிலே தாங்கி, பெற்றெடுத்த அன்னை சத்தியா அவர்களுடைய பெயரிலே தர்மபுரியில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தொடங்கியிருப்பதை பெருமகிழ்ச்சி

யோடு பாராட்டுகிறேன், வரவேற்கிறேன். அதற்கு பெரும் முயற்சி எடுத்துக்கொண்ட நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு தனிப்பட்ட முறையிலும் என்னுடைய தொகுதி மக்களுடைய சார்பிலும் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-50)

சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிறது. அயல்நாடுகளில் எல்லாம் இப்படி நெரிசல் இருந்தால் கீழ் ரோடு போடுகிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். வெளிநாட்டிலே எல்லாம் அதிகமான நெரிசல் இருந்தால் Road System என்ற சிஸ்டத்தை வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் சென்னையில் அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லை. தமிழ்நாட்டிலும் இல்லை; இந்தியாவிலேயே அந்த சிஸ்டம் இல்லை. எனவே பல மாநிலங்களுக்கு முதல் எடுத்துக்காட்டாக இருக்கின்ற வகையில் தமிழ்நாட்டிலே நெரிசலைக் குறைக்க அந்த சிஸ்டத்தைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் 3 கப்பல்கள் வாங்கியிருக்கிறார்கள். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் பெயரால், பெரியார் பெயரால், காமராஜர் பெயரால் வாங்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் அவையெல்லாம் மக்களுக்குப் பயன்படவில்லை. வேகமான மக்களின் போக்குவரத்திற்கு அவை பயன்படவில்லை. சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்குப் போக வேண்டுமென்றால் இரண்டு தினங்கள் ஆகின்றன. வெளிநாடுகளில் Hydro Flee என்ற பறக்கும் படகினை வைத்திருக்கிறார்கள். அதுபோன்று இங்கேயும் ஏற்படுத்தினால் இங்கிருந்து 7 மணி நேரத்தில் கன்னியாகுமரிக்குப் போய்ச் சேர முடியும். எனவே அந்த பறக்கும் படகை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கிராமப்புறங்களில் எல்லாம் 30 கிலோ மீட்டர் இருந்தால் தான் டவுன் பஸ் விடலாம் என்று விதி இருக்கிறது. இதன்மூலம் பல இலட்சம் மக்கள் பயன் பெறலாம். ஆனால், அதனை

[திரு. கூடலூர் இ. வி. வேலு] [1987 ஏப்ரல் 6

40 கிலோ மீட்டர் என்று ஆக்கினால் மேலும் பல கிராம மக்கள் குறைந்த செலவில் நகரங்களுக்கு வந்து செல்ல உதவுவதாக இருக்கும். எனவே 40 கிலோ மீட்டர் என்று அதனை மாற்ற வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சமூக விரோதிகள் எல்லாம் வெடி குண்டு என்ற பெயரால் பஸ்ஸை நாசப்படுத்தக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. அந்த வரலாறுகள் எல்லாம் அனைவருக்கும் தெரியும். அவர்கள் மீது வழக்கு போடுகிறார்கள். காவல் துறையினரிடத்தில் சொல்லி சி.ஆர்.பி.சி. என்ற அடிப்படையில் கிரிமினல் வழக்கு போடுகிறார்கள். அதனால் ஒன்றும் பலன் இல்லை. வக்கில்கள் எல்லாம் வாதத் திறமை படைத்தவர்கள். அந்த வாதத் திறமையால் அதனைத் தள்ளுபடி செய்துவிடுகிறார்கள். எனவே பஸ்ஸை யாராவது அழித்தால், அல்லது சேதப்படுத்தினால் அந்த நஷ்ட ஈட்டை அவர்கள் கொடுத்துத்தான் ஆகவேண்டு மென்று சட்டமன்றத்தில் சட்டமாக ஆக்கவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஒன்றைச் சொல்கிறேன். பழனியிலே முருகன் கோயில் இருக்கின்றது. திண்டுக்கல்லில் அண்ணாவின் பெயரால் மாவட்டம் உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. சென்னையிலிருந்து திண்டுக்கல் செல்ல வேண்டுமென்றால் 12 மணி நேரம் ஆகிறது. பழனி, திண்டுக்கல், ஆகிய பகுதிகளின் சார்பாக, அதாவது தானைத் தலைவர் அவர்களின் சார்பாக ஒன்றைக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சென்னைக்கும் திண்டுக்கல்லுக்கும் வாயுதூத் என்ற விமான சர்வீஸை உருவாக்கினால் உடனடியாகச் செல்வதற்கு உதவியாக இருக்கும். எனவே அந்த வகையில் உருவாக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் ஒன்றைக் குறிப்பிட நான் விரும்புகிறேன். மருத்துவக் கல்லூரி, இன்ஜினியரிங் கல்லூரி போன்றவற்றை எல்லாம் உருவாக்குகிறீர்கள். ஆனால் சென்னை, மதுரை, கோயம்புத்தூர் போன்ற இடங்களில் இருக்கிற இந்தத் தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகளை ஆரம்பக் கல்விக்காகக் கூட சேர்க்க முடியவில்லை. அதற்கே அவர்கள் மிகுந்த கஷ்டப்படுகிறார்கள். மேல்

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. கூடலூர் இ. வி. வேலு]

பள்ளியில் சேர்க்க பணம் வேண்டும். அதற்கு பணம் இல்லாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். எனவே மருத்துவக் கல்லூரி, பொறியியல் கல்லூரி போன்றவற்றை எல்லாம் உருவாக்குகின்ற அதேநேரத்தில் சென்னை, மதுரை, கோயம்புத்தூர் போன்ற இடங்களில ஆரம்பக் கல்வியிலிருந்து, மேல்நிலைப் பள்ளி வரையில் அந்தக் குழந்தைகள் படிக்க வசதியாக போக்குவரத்துக் கழகங்களாலேயே நடத்தப்படுகிற பள்ளிகளை உருவாக்கினால் தொழிலாளர்களுக்கு ஏதுவாக இருக்கும்.

அடுத்து அந்தத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்கு பதவி உயர்வு வரவில்லை என்று ஒரு ஆதங்கம் இருக்கிறது. 10 ஆண்டுகள் கடந்துவிட்டால் அவர்களுக்கு பதவி உயர்வு தரப்படவேண்டும் என்ற நிலைமையை ஏற்படுத்த வேண்டும். 20 ஆண்டுகள் ஆனவர்கள் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். எனவே 10 ஆண்டுகள் முடிந்தவுடன் பதவி உயர்வு கொடுக்க வேண்டுமென்ற நிலையை உருவாக்கித் தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நாங்கள் வாழ்கிற திருவண்ணாமலையைப் பொறுத்த வரையில் பெரியார் போக்குவரத்துக்கழகம், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய இரண்டு கழகங்கள் இருக்கின்றன. ஆனால் அவற்றுக்குப் போதுமான பணிமனைகள் இல்லை. இரண்டு கழகத்தினரும் ஒரே பணிமனையில் பேருந்துகளை விடுகிறார்கள். புதிதாக பணிமனை கட்ட இருக்கிறோம். கட்ட முடியும் என்ற வகையில் போன ஆண்டு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால் இந்த ஆண்டு வரையில் கட்டவே இல்லை. அதற்கான நிலங்கள் எல்லாம் கையகப்படுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. எனவே அதனை இந்த ஆண்டாவது முடித்துத் தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியில் ராயண்டபுரம்—அல்லப்பனூர் பாதையில் தரைப் பாலத்தைக் கட்டித் தர வேண்டும். அதனைக் கட்டினால் 20 கிராமங்கள் நன்மை அடைகின்ற வாய்ப்பு இருக்கிறது. அகரம்பள்ளிப்பட்டு, சதாகுப்பம் பகுதியிலும் ஒரு தரைப் பாலம் அமைக்கப்படவேண்டும். 'Sugarcane Cess Fund என்பதிலிருந்து நிதியினை, இவ்வாறு பாலம் கட்டுவதற்கான திட்டத்தை நீட்டி ஒதுக்கியும் இதுவரையில் அது ஆய்வு

[திரு. கடலூர் இ. வி. வேலு] [1987 ஏப்ரல் 6

நிலையில்தான் இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தனிப்பட்ட முறையில் கவனம் செலுத்தி, இந்த வேலு வேண்டியவன் என்ற காரணத்தால் சற்று அதிகக் கவனம் செலுத்தி இந்தப் பாலம் உடனடியாக அமைய வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக்கழகம் மற்றும் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை என்னுடைய பகுதியிலே மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே ஆண்டுக்கு ஒரு முறை அண்ணாமலை தீபம் வருகிறது. 10 நாட்கள் அங்கே கூட்டம் இருக்கும். முன்பெல்லாம் தனியார் பேருந்துகளை விட்டு தொழிலாளர்களைக் கொடுமைப்படுத்திக் கொண்டிருந்த நிலைமை இருந்தது. ஆனால் தற்போது தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநர் திரு. பாலசுப்பிரமணியம் அவர்களும், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநர் திரு. வெங்கடேசன் அவர்களும் 10 நாட்கள் இரவும் பகலும் தொழிலாளர்கள் மாதிரி அங்கே இருந்துகொண்டு மக்களுக்கு என்னென்ன வசதிகள் தேவையோ அதை எல்லாம் செய்தார்கள். இதைச் சொன்னால் இந்த இரண்டு இயக்குநர்கள்தான் திறமையானவர்கள் என்பதல்ல. இதைப்போன்று திறமையான பல இயக்குநர்களைப் பெற்று இருக்கிற காரணத்தால் தான் இந்தத் துறை செம்மையாக, சீராக செயல்பட்டு வருகிறது.

அடுத்து, பயணம் செய்கிறபோது ஏதாவது விபத்து ஏற்பட்டு விடுகிறதென்றால், உடனே தகவல் தெரிவிக்கும் வகையில் மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர் அலுவலகங்களில் போன் வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் 'அங்கே இருக்கிறது, இங்கே இருக்கிறது' என்று ஏதாவது கணக்கைச் சொல்லலாம். ஆனால் பெரும்பான்மையான இடங்களில் போன் வசதி கிடையாது. ஆகவே, அந்த மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர் அலுவலகங்களில் டெலிபோன் வசதியைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. கடலூர் இ. வி. வேலு]

போக்குவரத்துத் துறை இந்த அளவிற்கு வெற்றிகரமாக செயல்படுகிறதென்றால் திறமையான, இளமையான அமைச்சர் அவர்களை நாம் பெற்றிருப்பதும், அதிகாரிகள் அனைவரும் நல்ல ஒத்துழைப்பைத் தருவதும்தான் காரணம். வரும் காலம் பொற்காலமாக இருக்க வேண்டுமென்று சீரிய திட்டங்களை, சமுதாயப் புரட்சியை நிறைவேற்றி வருகிற, என்னை ஆளாக்கிய தங்கத் தலைவன், ஐந்து கோடி மக்களின் காவல் தெய்வமாக விளங்குகின்ற புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் திருவுருவப் படத்தை, கடவுளைக் கேட்டுக் கொண்டு யாரும் கோவில் கட்டுவதில்லை என்பதைப்போல, அனைத்து கார்ப்பரேஷன்களில் இருக்கிற பேருந்துகளில் திருவள்ளுவர் படம் இருப்பதைப்போல புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் படத்தை வைக்க வேண்டும். புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் திருவுருவப் படத்தை அனைத்துப் பேருந்துகளிலும், பேருந்து நிலையங்களிலும், போக்குவரத்துத் தலைமைக் கழகங்களிலும் வைக்க வேண்டுமென்று என் தொகுதி மக்களின் சார்பாகவும், தனிப்பட்ட முறையில் என் சார்பாகவும் கேட்டுக்கொண்டு, இந்த அளவு பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த துணைத்தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன், வாழ்க அண்ணா நாமம், ஓங்குக புரட்சித் தலைவர் புகழ்.

* **டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி**: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்திலே பொற்காலம் படைத்திட்ட பொன்மனச் செம்மல் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆசால் இன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ள நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து, சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது ஒரு சில கருத்துக்களை எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

The yardstick of the development of a Nation is its roads and transportation

என்று சொன்னார் ஒரு பேரறிஞர். அதற்கிணங்க சாதனைகளின் சிகரமாக, திருவரங்கக் கோயில் கோபுரக் கலசங்களாக விளங்கும் போக்குவரத்துத்துறை பற்றி சில வார்த்தைகளைத் தெரிவிக்கிறேன். புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் 1977 ஆம் ஆண்டு முதல்வராகப் பொறுப்பேற்ற பிறகு கடந்த பத்து ஆண்டுகளில் ஆற்றிய சாதனைகள், பல சோதனைகளுக்குப் பின்னால்

[டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

ஆற்றிய சாதனைகள் பற்றி எடுத்துச் சொல்வது என்றால் இந்த பத்து நிமிடங்கள் போதுமானதாக இருக்காது என்று கருதுகிறேன். ஆகவே துணைத் தலைவர் அவர்கள் எனக்கு இன்னும் சிறிது நேரம் கூடுதலாக ஒதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை எடுத்துக் கொண்டால், 1977 ஆம் ஆண்டில் 4,974 ஆக இருந்தது, 1987 ஆம் ஆண்டில் 11,167 ஆக அது உயர்ந்திருக்கிறது.

வாங்கிய புதிய பேருந்துகள் எண்ணிக்கையை எடுத்துக் கொண்டால் 1977-ம் ஆண்டில் 674 ஆக இருந்தது, 1987-ம் ஆண்டில் 2,400-ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. நான்கு மடங்காக இந்த எண்ணிக்கை உயர்ந்துள்ளது.

1977-ம் ஆண்டில் 4,490 லட்சம் கி.மீ. ஓடிய பேருந்துகள் 1987-ம் ஆண்டில் 12,700 லட்சம் கி.மீ. ஓடுகின்றன. இப்படி ஆண்டுதோறும் கிலோமீட்டர் தூரம் அதிகமாகி வருகிறது.

1977-ம் ஆண்டில் 37.77 லட்சம் பயணிகள் இந்தப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்தார்கள். இன்றைக்கு நாள் ஒன்றுக்கு ஒரு கோடியே நான்கு லட்சம் பயணிகளை இந்தப் பேருந்துகள் ஏற்றிச் செல்கின்றன. இது உண்மையிலேயே பாராட்டத்தக்க ஒன்றாகும்.

பேருந்துகள் பயன்படுத்தப்பட்ட அளவு 1985-86-ம் ஆண்டில் அகில இந்திய சராசரி 85.2 சதவீதம். ஆனால் நம்முடையது 92.6 சதவீதமாகும். அதேபோல் 1986-ம் ஆண்டில் அகில இந்திய சராசரியாக ஒரு நாளைக்கு ஒரு பேருந்து ஓடிய தூரம் 235 கி.மீ. ஆகும். நம்முடையதோ 343 கி.மீ. ஆகும். இந்த அளவிற்கு ஒரு சாதனையை நமது போக்குவரத்துத் துறை படைத்து இருக்கிறது. 108 கி.மீ. ஒவ்வொரு பேருந்தும் அதிகமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை பெருமையோடு சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன்.

அதேபோல வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை 1977-ம் ஆண்டில் 2.045 ஆக இருந்தது. அது இப்போது 1987 ஆம் ஆண்டில் 6,200 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது.

1987 ஏப்ரல் 6] [டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி]

அடுத்து எரிபொருளை நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிக்கனமாக உபயோகப்படுத்தி வருகின்றன. 1977-ம் ஆண்டில் ஒரு நாளைக்கு 3.73 கி.மீ. ஒரு லிட்டருக்கு ஓடியது. 1987-ம் ஆண்டில் 4.06 கி.மீ. ஓடுகிறது. ஒரு டயரானது 1972-ல் 86 ஆயிரம் கிலோ மீட்டர்கள் ஓடியது. ஆனால் 1987-ல் 1 லட்சத்து 25 ஆயிரம் கிலோ மீட்டர்கள் ஓடுகிறது. இதை நினைத்துப் பார்க்கிறபோது, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எந்த அளவிற்கு பராமரிப்பு செய்து வருகின்றன என்பதைக் காண முடியும். முன்பெல்லாம் பல்லவன் என்றால், 'பல்லவா, நான் உன்னைத் தள்ளவா' என்று கேட்கிற நிலைமைதான் இருந்து கொண்டு இருந்தது. ஆனால் இப்போதெல்லாம் இந்த பிரேக் டவுன்கள் எல்லாம் எவ்வளவோ ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. It has come down என்று சொல்லக் கூடிய அளவிற்கு முன்பு 1.48 சதவீதமாக இருந்தது இப்போது 0.24 சதவீதம்தான் என்ற அளவிற்கு குறைந்திருக்கிறது. 1977-லே ரூ. 98 கோடியில் இருந்த வருவாய் 1987-லே ரூ. 495 கோடியாக உயர்ந்திருக்கிறது. கொடுத்திருக்கிற பட்டியலைப் பார்த்தால், போக்குதான், அதாவது செலவுதான் அதிகமாகியிருக்கிறது. வரவை விட, அதனால்தானோ என்னவோ இந்தக் கழகத்திற்கு போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயர் வைத்து இருக்கிறார்கள் என்று நான் நினைக்கிறேன்.

(நண்பகல் 12-00)

மற்ற ஸ்டேட்காரர்கள் வந்து பார்த்து, பாராட்டுகிற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதற்காக நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்தை நான் மனதாரப் பாராட்டுகிறேன். தொழிலாளர்களுடைய ஊதியத்தை எடுத்துக் கொண்டால், நல்லபடியாக உயர்ந்திருக்கிறது என்பதற்கு பட்டியலே போட்டுக் காட்டலாம். 1980-லே 45 சதவீதமாக இருந்தது, இப்போது 191 சதவீதமாக உயர்ந்திருக்கிறது. டீசலை எடுத்துக் கொண்டால் 1980-லே 61 சதவீதமாக இருந்தது, 1987-லே 130 சதவீதமாக உயர்ந்திருக்கிறது. டயரை எடுத்துக்கொண்டால் 1980-ல் 56 சதவீதமாக இருந்தது, 1987-லே 157 சதவீதமாக உயர்ந்திருக்கிறது. அதனால்தான் புரட்சித் தலைவருடைய அரசு ஏழைகளுக்காக, ஏழைகளுடைய தலையிலே அந்த உயர்வை ஏற்றக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் பொறுத்துப் பொறுத்துப் பார்த்தது. ஆனால் எல்லா ஊர்களுக்கும் பஸ் விட

[டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

வேண்டும் என்கிறோம். சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருந்தாலும் சரி, சாதாரண குடிமகனாக இருந்தாலும் சரி, எல்லா ஊர்களுக்கும் பஸ் விட வேண்டும், அதுவும் இப்போதே விட வேண்டும் என்று கேட்கிற நிலைமையில்தான் இருக்கிறோம். அதிலும் பழைய பஸ் கூடாது, புதியதாக வேண்டும் என்று கேட்கிறோம், வள்ளுவன் காலத்து பஸ் வேண்டாம், ஜீவா ஜெட், புல்லட் போன்ற புத்தம் புதியதாகக் கேட்கிறோம். சட்டையிலே அழுக்குக் கூட படக்கூடாத அளவிற்கு நல்ல சோடாக, நல்ல பஸ்ஸாக வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறோம்.

உதாரணத்திற்கு, சென்னையை எடுத்துக்கொண்டால், இங்கே ஏறினால், கன்னியாகுமரி மாவட்டமாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது எங்களுடைய தொகுதியிலே இருக்கிற என்னுடைய ஊரான செல்லப்பகவுண்டர்வலசாக இருந்தாலும் சரி, டவுன் பஸ்ஸிலேயே போய்விடலாம். அந்த அளவிற்கு இன்றைக்கு எல்லா சிற்றூர்களுக்கும் பஸ்களை விட்டிருக்கிறோம். இன்னும் கொஞ்ச நாளில் டவுன் பஸ் போகாத ஊர்களே இல்லை என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமையை நாங்கள் ஏற்படுத்த இருக்கிறோம் என்பதை நினைத்துப் பார்த்து, உண்மையாகவே பெருமை அடைகிறோம். நம்முடைய தமிழ்நாட்டில் எத்தனை ரூட்கள் இருக்கின்றன என்பதை இன்னும் சிறிது காலத்தில், இந்த டவுன் பஸ்ஸினுடைய ரூட் மேப்பை வைத்துப் பார்த்தாலே தெரிந்துகொள்ளலாம் என்று நான் நினைக்கிறேன். அந்த அளவிற்கு

The villages of Tamil Nadu have been netted with Town Bus routes என்று சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு இப்போது டவுன் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன என்பதை நினைத்துப் பார்த்து நான் பெருமையடைகிறேன்.

இங்கே சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. வேலு அவர்கள் சொன்ன போதுகூட, இந்த டவுன் பஸ்கள் இப்போதெல்லாம் 30 கி. மீட்டர்தான் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். எனவே இன்னும் கொஞ்சம் கூட்டி, 5 கி. மீட்டரோ, அல்லது 10 கி. மீட்டரோ அதிகமாகக் கூட்டினால், அதிகமான கிராம மக்கள் பயன் அடைவார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். எனவேதான் மேலே சொன்ன காரணங்களுக்காக,

1987 ஏப்ரல் 6] [டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி]

தவிர்க்க முடியாத காரணத்தாலே, பஸ் கட்டணத்தைக் குறைத்து ஏற்றியிருக்கிறார்கள். அதற்காக நாம் ஒன்றும் கவலைப்பட வேண்டியதில்லை.

மேற்கு வங்கத்திலே 1985-லே ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 10 பைசாவாக இருந்தது. கேரளாவிலே 1985-லே பஸ் கட்டணத்தை அவர்கள் ஏற்றிவிட்டார்கள், 9.85 பைசாவாக. மத்தியப் பிரதேசத்தை எடுத்துக் கொண்டால் 12.5 பைசாவாக இருக்கிறது. உத்திரப்பிரதேசத்தை எடுத்துக் கொண்டால் 11.16 பைசாவாக இருக்கிறது. நாம் தமிழ்நாட்டிலே இப்போது தான் ஏற்றியிருக்கிறோம். அதுவும் சிறிதுதான் ஏற்றப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நினைத்துப் பார்த்தால், நாம் எல்லாம் சந்தோஷப்படுகிறோம். தி பெஸ்ட் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிலே, அதுவும் ஆல் இந்தியாவிலேயே தி பெஸ்ட் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிலே நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பெயரைக் காப்பாற்ற வேண்டும். இன்னும் பல நன்மைகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று நாம் எண்ணிக் கொண்டு இருக்கிறோம்.

அடுத்து, இப்போது மாப்பிள்ளைக்கு கிராக்கி எங்கே இருக்கிறது என்று கேட்டால், போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றுகிற மாப்பிள்ளைகளுக்குதான் அதிகமான கிராக்கி இருக்கிறது என்று நான் நினைக்கிறேன். புரட்சித் தலைவருடைய அரசானது, 1977-லே டிரைவர்களுடைய அடிப்படைச் சம்பளம் ரூ. 175 ஆக இருந்ததை, இப்போது ரூ. 575 ஆக உயர்த்தி இருக்கிறது. வீட்டு வாடகைப் படி, வீட்டுப் படி—அடுக்கு வீடுகளைக் கூட கட்டிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள்—கிராமப் படி, மருத்துவப் படி, சலவைப் படி, சீருடை, அதுவும் டெரி காட்டனை மாப்பிள்ளை மாதிரி போட்டுக்கொள்வதற்காக கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிற அரசை நான் பாராட்டுகிறேன். மன்த்லி இன்சென்டிவ் என்றும் போனஸ் என்றும் கொடுக்கிறார்கள். 1980-லே 100 ரூபாயாகத் தான் இருந்தது. 1985-லே 500 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். முன்பணமாக, அது கல்யாணமாக இருந்தாலும் சரி, பண்டிகையாக இருந்தாலும் சரி, கொடுக்கிறார்கள். அதற்காக இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறேன். பணியாளர்கள் வேண்டு

[டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

செய்யும்போது தவறி விழுந்து இறந்தால் 10 ஆயிரம் ரூபாயிலிருந்து, 20 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு உயர்த்திக் கொடுக்கிறது. குழந்தைகள் படிப்பதற்காக பணம் கொடுக்கிறார்கள்.

ஆசியாவிலேயே சிறந்து விளங்குகின்ற வானளாவிய கட்டிடங்களைப் படைத்த சித்தோடு என்ஜினியரிங் காலேஜிலே சேர்வதற்குக் கூட சான்ஸ் கிடைக்கிறது. அதேபோல் பெருந்துறையிலே ஆரம்பிக்கப்பட்ட மெடிக்கல் காலேஜிலே சேருவதற்கும் சான்ஸ் கிடைக்கிறது. ஐ.ஐ.டி.-யிலே சேர்ந்து அவர்கள் பயில்வதற்கும் சான்ஸ் இருக்கிறது. இப்படி இன்னும் நிறைய நன்மைகளை எல்லாம் நாம் சொல்லிக் கொண்டே போகலாம். இப்படி தொழிலாளர்களுக்காக நன்மைகளை வாரி வழங்குகின்ற பாரி வள்ளல் அரசு, தொழிலாளர்களுடைய, புரட்சித் தலைவருடைய அரசு என்று சொல்லிக் கொள்வதில் நான் பெருமைப்படுகிறேன், பெருமிதம் அடைகிறேன்.

தேசிய ரீதியில் பெற்ற பெருமைகளை எல்லாம் எடுத்துச் சொன்னால் ஒரு நீண்ட பட்டியலே போட்டுவிடலாம் என்று நான் எண்ணுகிறேன். உடல் ஊனம் உற்றவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிப்பதில் நாம் முதலில் நிற்கிறோம். எரிபொருளை மிச்சப்படுத்துவதில் நாம் முதலில் நிற்கிறோம். உற்பத்தித் திறனை அதிகரிப்பதிலே இந்தியாவிலேயே நாம் முதலில் நிற்கிறோம். புதிய கண்டுபிடிப்புகளுக்காக நாம் பரிசுகளைப் பெற்றுக்கொண்டு இருக்கிறோம். டயர் உபயோகத்தில் நாம் பரிசுகளைப் பெற்றுக் கொண்டு இருக்கிறோம். பெருந்து உற்பத்தித் திறனிலே பரிசுகளைப் பெற்றுக் கொண்டு இருக்கிறோம். இப்படி பலவகையிலே பெருமை பெற, அதற்காக உழைத்த அனைவருக்கும் நான் பாராட்டுதலை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதற்காக நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை சிறப்பாக இந்த நேரத்தில் நமது சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் சார்பாக பாராட்ட நான் கடமைப் பட்டு இருக்கிறேன்.

இன்னும் சிறப்பாக இயங்குவதற்கு சில யோசனைகளை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். டயர் விலை ஏறிப் போயிற்று என்று சொல்கிறார்கள். கல் பட்டால் டயர் உடைந்து விடுகிறது. புழுதி அடிப்பதால் அந்த ரோடுகளில் நம்மால்

1987 ஏப்ரல் 6] [டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி]

போக முடியாமல் நாம் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிறோம். அதனால அந்த ரோடுகளில் பஸ் போனால் டயர் போகும். ஆகவே எவ்வளவு சீக்கிரம் தார் போட வேண்டுமோ அவ்வளவு சீக்கிரம் தார் போட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதுவும் குறிப்பாக பெரியார் மாவட்டம் பெருந்துறை தொகுதியில், பெரியவேட்டுவபாளையம்—கடப்பமடை, குருச்சான் வகை— நசியனூர், ஸ்லேட்டர்புரம்—பெத்தாம் பாளையம், புதிய உயர்நிலைப் பள்ளிக்கூடம்—திங்களூர்—வெட்டையங்கிணறு, காட்டூர்—பாப்பாம்பாளையம், நிலாக்கவுண்டன்பாளையம்—ஆப்பிச்சிமார் மடம், நல்லிக்கவுண்டன் பாளையம்—குறிச்சி, குறிச்சியப் பிரிவு, துடுப்பதி சீலம் பாளையம்—மாசமாநூர் ஆகிய ரோடுகளை உடனடியாகப் போட வேண்டும் என்று நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். கல் பெயர்ந்திருந்தாலும் டிரைவர் ஓட்டி விடுவார். ஆனால் டயர் உடைந்து போய்விடும் என்று நான் நினைக்கிறேன். அதனால் ஒரு டயர் உடைந்து போய்விட்டால்—இப்போது டயர் விலை ஏறி இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள்—ஒரு டயர் விலை 5 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு அதிகமாக இருக்கும். ஆகவே டயர் உடையாமல் இருக்க வேண்டும். அதற்காக அந்த ரோடுகளை எல்லாம் போட்டு, அந்த பஸ்களை எல்லாம் நல்ல முறையில் ஓட்டுவதற்கு இந்த ரோடுகளை உடனடியாகப் போடு வதற்கு Road Corporation ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதற்கு எல்லாம் பணம் எங்கே என்று சொல்லுவது எனக்கு காதில் கேட்கிறது. பஸ் கட்டணத்தை ஏற்றியிருக்கிறோம். வசூல் ஒரு மாதிரியாக கணிசமாக அதிகமாகி இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். அதுவும் தனியார் பஸ் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களை பின் தூரத்தாமல் இருந்தால் இன்னும் வசூல் அதிகமாக நமக்கு கிடைக்கும். நம் ரோடுகளில் ஓடும் தனியார் பஸ்கள் நாட்டில் 5,300 இருக்கின்றன. போக்குவரத்துக் கழக பஸ்கள் 11,167 இருக்கின்றன. இரண்டும் சேர்ந்தால் 16,467 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. பஸ் ஒன்றுக்கு ஆயிரம் ரூபாய் ஒரு மாதத்திற்கு வசூல் செய்து—பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்ஸ் ஐயோ ஆயிரமா என்று சொல்லலாம்—ஒரு டயர் உடைந்தால் 5 ஆயிரம்

[டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

ரூபாய், 2 டயர் உடைந்தால் 10 ஆயிரம் ரூபாய் ஆகும் என்று நினைக்கிறேன். ஆக மாதத்திற்கு ஒரு பஸ்சுக்கு ஆயிரம் ரூபாய் வீதம் 16,467 பஸ்களுக்கும் வாங்கினால் அதாவது ஒரு கோடியே 64 லட்சத்து 67 ஆயிரம் ரூபாய் ஒரு மாதத்தில் செலவாகும். ஆகவே அந்த அடிப்படையிலே வாங்கி எல்லா ரோடுகளையும் புதிதாக அமைக்க முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நெடுஞ்சாலைகளை எடுத்துக்கொண்டால் மற்ற மாநிலங்களை விட நல்ல முறையில் இருக்கின்றன என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு நன்கு இருக்கின்றன என்று பல்லோரும் சொல்கிறார்கள். இன்னும் நம் ரோடுகள் எல்லாம் நன்றாக இருக்க வேண்டும் என்று நாம் நினைக்கிறோம். இப்போது ஒதுக்கி இருக்கின்ற பணம் போதாது. காண்டிராக்டர்கள் கூட செலவு கொடுத்தாலும் போதாது என்று சொல்லிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஒன்றியத் தலைவர்கள் எல்லாம் கூட முதலில் முதல் தீர்மானமாக எல்லா ரோடுகளையும் ஹைவேஸ்க்கு ஒப்படைக்க வேண்டும் என்ற தீர்மானத்தைத் தான் போட்டு இருக்கிறார்கள். அப்போது தான் 'இது ஹைவேஸ் ரோடு, எம்.எல்.ஏ-யைப் போய் பார்' என்று பதில் சொல்ல வசதியாக இருக்கும். ஆகவே அதிகமான நிதியை நாம் ஒதுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாலம் கட்டவில்லை என்றால் கூட இப்போது பரவாயில்லை. ஏன் என்றால் இப்போது மழை இல்லை. இப்போது ரோடு போடுவதற்கு அந்தப் பணத்தை எல்லாம் அதிகமாக ஒதுக்க வேண்டும் என்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக பெருந்துறை தொகுதியில் இருக்கின்ற ரோடுகளை போடுவதற்கு அதிகமான நிதியை ஒதுக்க வேண்டும் என்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. அதாவது ஊரக நிலமற்றோர் வேலைவாய்ப்பு உறுதி அளிப்புத் திட்டம் செயல்படுகிறது. இப்போது நிலம் வைத்து இருப்பவர்களுக்கே வறட்சி அதிகமாக இருக்கிறது. அதிலும் கடும் வறட்சி இருக்கிறது. நிலம் வைத்து இருப்பவர்களுக்கே இப்போது வேலை இல்லை.

1987 ஏப்ரல் 6] [டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி]

87-88-க்கு 761.87 கி.மீட்டருக்கு ரூ. 1,[illegible]36.74 இலட்சம் கேட்டிருக்கிறீர்கள். ஆனால் இன்னும் ஒரு ஆயிரம் கி.மீ. சேர்த்து 1761-87 கி.மீட்டருக்கு நாம் மத்திய அரசைக் கேட்டிருக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ரோட்டை பிராடன் பண்ணும்போது வளைந்திருப்பதை நிமிர்த்திக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். தனியாக நிமிர்த்துவதற்கு செலவு பண்ணக்கூடாது. அப்படி ரோட்டைபிராடன் பண்ணும்போது அதை நிமிர்த்திவிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-10)

ரோடு ஊருக்குள்ளே போகும்போது ஊரையெல்லாம் கிராஸ் பண்ணும்போது 'டிச்-டு-டிச்' போட வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்ள நான் ஆசைப்படுகிறேன். அப்படிப் போட்டால் தான் அந்த ரோட்டில் 'என்க்ரோச்மெண்ட்' இருக்காது. ஊர் கூட சுத்தமாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

சக்கரவர்த்தி சாம்ராட் அசோகன் காலத்திலிருந்து நாம் எல்லாம் சாலை ஓரங்களில் மரங்களை வைத்துக்கொண்டு வருகிறோம். ஆனால் நிறைய மரங்கள் முளைக்கிறதேயில்லை. அதாவது பனங்கொட்டை மாதிரி. முளைத்துப் பெரிதானாலும், முடிந்தால், அடியோடு வெட்டிக் கொண்டு போய்விடுகிறார்கள். நாம் இலட்சக்கணக்கிலே செலவு பண்ணுகிறோம். நடுவதற்கும் செலவு பண்ணுகிறோம். வெட்டுவதற்கும் செலவு பண்ணுகிறோம். வெட்டுவதைப் பிடிப்பதற்கும் செலவு பண்ணுகிறோம். ஆனால் நாம் எதிர்பார்த்த பலன் கிடைப்பதில்லை என்று நினைக்கிறேன். அதனாலே பக்கத்து காட்டுக்காரர்களே நட்டு, அந்த மரங்களை பாதுகாத்து, அதன் பலனை அவர்களே அனுபவிக்கிற மாதிரி, 2—பி—பட்டா மாதிரி கொடுத்தால்; நல்ல பலன் கிடைக்குமென்று நான் நினைக்கிறேன்.

நாம் போடுகிற ரோடுகள் கொஞ்ச நாளைக்குத்தான் நன்றாக இருக்கின்றன. ரோடுகளைப் போடுவதில் Roads should be constructed and should not be laid. அப்போதுதான் அது ரொம்ப நாளைக்கு வரும், மேடு பள்ளங்கள் இல்லாமல் ரோடுகள் நன்றாக இருக்கும்.

அடுத்து பாலங்களைப் பற்றி ஒன்று சொல்ல வேண்டுமென்று நினைக்கிறேன். ரோடை கட பண்ணிவிட்டால் மாதக் கணக்கிலே, ஏன் வருஷக் கணக்கிலே கூட ஆகிறது. பை பாஸ் ரோடு போடுவதற்கு வேறு செலவு செய்து, போட வேண்டியிருக்கிறது. ஆதலாலே பிரிட்ஜ்களை ரெடியாகப் பண்ணி—இப்போதுதான் எல்லாமே ரெடியாகக் கிடைக்கிறதே—ரெடிமேட் பிரிட்ஜ்களை ரெடி பண்ணி, வித்தின் டேல் கன்ஸ்ட்ராக்ட் பண்ணினால் நன்றாக இருக்குமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

சாலை ஓரங்களில் மோட்டல்களை கட்டி வருகிறார்கள். அதற்காக நான் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். குறிப்பாக பெருந்துறையிலே நசியனூரிலே கட்டுகிறார்கள். செங்கம்பள்ளியிலே கட்டப் போகிறார்கள். அதற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்போது டாக்ஸ்—வாகன வரி எஸ்.டி.-யிலே கட்டச் சொல்கிறார்கள். அதன் காரணமாக அங்கே அதிகமான கூட்டம் இருந்து கொண்டு வருகிறது. அதையெல்லாம் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசிலே கட்டுவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து பஸ் ஸ்டாண்டு கார்ப்பரேஷன் ஒன்றை ஏற்படுத்த வேண்டும். இன்றைக்குக் கூட கேள்வி நேரத்திலே சொன்னார்கள். ஈரோட்டிலே பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டுவதற்கு சிரமம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதுபோல் மற்ற நகராட்சிகளிலும் கூட பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டுவதற்கு சிரமங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்பதைப் பற்றியெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதையெல்லாம் கவனத்திலே கொண்டு தன்னிச்சையாக இயங்கக் கூடிய பஸ் ஸ்டாண்டு கார்ப்பரேஷன் ஒன்றை ஆரம்பித்தாக வேண்டும். கிராமங்களில் பஸ்கள் நல்ல முறையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த பஸ்கள் எல்லாம் நிற்கின்ற அளவில் நல்ல பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அமைக்க பஸ் ஸ்டாண்டு கார்ப்பரேஷன் ஒன்றை உருவாக்க வேண்டுமென்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக கப்பல் போக்குவரத்துப் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகள். மேலைக் கடல் முழுவதும் கப்பல் விடுவோம் என்று சொல்லிக் கொண்டிருந்தோம். ஆனால் கீழைக் கடல் முழுவதும் விட்டிருக்கின்றோம். அதற்காக பெருமைப்படுகின்றோம். இந்தியாவிலேயே கரையோரமாக நிலக்கரி கொண்டு செல்வதில் பெரும் சாதனை படைத்திருக்கிறது நமது கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம். அதற்காக உண்மையிலேயே நாம் பெருமைப்படுகின்றோம். இன்னும் மக்கள் போக்குவரத்தையும் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகமே ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்போது 'வாயுதூத்' வந்திருக்கிறது. நமது அரசே விமானம் வாங்கி வான் ஊர்தி போக்குவரத்தை ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த நேரத்திலே சென்னையிலேயுள்ள பக்கிங்காம் கால்வாயைப் பற்றி சிலவற்றைச் சொல்லியாக வேண்டும். அது இப்போது நாற்றம் அடித்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதை நல்ல முறையில் செம்மைப்படுத்தி, அதிலே படகுப் போக்குவரத்து ஆரம்பித்தால், சாலையில் நெரிசல் இருக்காது. இந்த நாற்றமும் இருக்காது.

சாலை மற்றும் போக்குவரத்து நிறுவனம் எங்கள் தொகுதியில், பெருந்துறையிலே மருத்துவக் கல்லூரி ஒன்றை நிறுவியிருக்கிறது. அதற்காக பெரியார் மாவட்ட மக்களின் சார்பாக, குறிப்பாக பெருந்துறைத் தொகுதி மக்களின் சார்பாகவும், பெருந்துறை சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் என் சார்பாகவும், மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், நமது நன்றியை காணிக்கை ஆக்குகிறேன். பெருந்துறை சானடோரியம் உலகப் புகழ் பெற்றது என்பது மன்ற உறுப்பினர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். காச நோய் மருத்துவமனையிலே அது உலகப் புகழ் பெற்ற ஒரு மருத்துவமனையாக விளங்கிக்கொண்டு வந்தது. அது 350 படுக்கைகள் கொண்டது. 360 ஏக்கர் நிலப்பரப்பும் கொண்டது. இந்தியாவிலேயே, ஏன் உலகத்திலேயே இவ்வளவு பெரிய பரந்த மருத்துவக் கல்லூரி அமைந்திருக்காது என்று நான் எண்ணுகிறேன். உலகத்திலேயே சிறந்த மருத்துவக் கல்லூரியாக வரப்போவதிலே யாருக்கும் எந்த விதமான சந்தேகமும் இருக்காது என்று எண்ணுகின்றேன்.

[டாக்டர் அ. பொன்னுசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

நகரும் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் பெயரை வர இருக்கின்ற மருத்துவப் பல்கலைக் கழகத்திற்கு வைக்க வேண்டும் என்று கேட்டேன். புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் முடியாது என்று சொல்லி விட்டார்கள். பாண்டிச்சேரியிலே ஜிப்மர் போல Jawaharlal Nehru Institute of Post-graduate Medical Education and Research போல "Puratchi Thalaivar Institute of Post-graduate Medical Education and Research". என்று சென்னை மருத்துவக் கல்லூரியை மாற்ற வேண்டும் என்று கேட்டோம். அதை மறுத்துவிட்டார்கள். அடுத்து பெருமைமிக்க பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரிக்கு மருத்துவர்களையே மருண்டோடச் செய்த புரட்சித் தலைவரின் பெயரைச் சூட்டி மகிழ்வதற்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் மறுக்கக் கூடாது என்று மன்றாடிக் கேட்டுக் கொண்டு விடை பெறுகிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

*திரு. ஆ. சிவக்குமார்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட இந்த மானியத்தில் என்னுடைய ஒரு சில எண்ண உணர்வுகளைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நான் மிகவும் நன்றி உள்ளவனாக இருக்கிறேன். ஏழையின் சிரிப்பிலே இறைவனைக் காண்கின்றேன் என்ற அண்ணா அவர்களுடைய வழி நடக்கும் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் பொற்கால ஆட்சி உதயம் ஆனதற்கு பின்னால்தான் இந்தியாவில் எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவுக்கு நகரப் பேருந்துகளை கிராமங்கள் பயன் அடைகின்ற வகையிலே விரிவுபடுத்தி சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. இதனால் கிராமங்களிலே உற்பத்தியாகின்ற பொருள்கள் நகரத்திற்கும், நகரங்களிலே கிடைக்கக்கூடிய அத்தியாவசியமான பொருள்கள் கிராமங்களுக்கும் அன்றாடம் கிடைக்கின்ற வகையிலே பெரிதும் பேருந்து பயன்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. இந்த அடிப்படையிலே நாகரிகம், பண்பாடு, பழக்க வழக்கங்கள் வளர வழி வகுக்கின்றது. கிராமங்களுடைய முன்னேற்றமே நாட்டினுடைய முன்னேற்றம் என்ற அடிப்படையில் பேருந்துகள் இல்லாத குக்கிராமங்களே

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. ஆ. சிவக்குமார்]

இல்லை என்ற அளவுக்கு ஏற்படுத்தி இந்த அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயணம் செய்பவர்கள் பெரும்பாலும் கிராமங்களில் வாழக்கூடிய ஏழை எளிய நடுத்தர மக்களாக இருக்கிறார்கள். ஒரு காலத்திலே ஆண்டவர்கள் நகர்ப்புற முன்னேற்றத்திலே அதிக கவனம் செலுத்தி வந்த நிலை இன்று அடியோடு மாற்றப்பட்டு கிராமப்புறங்களுக்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்கின்ற நிலைமை மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே தான் என்றால் ஆச்சரியப்படுவதற்கில்லை. ஆகவே கிராம மக்களின் நலனில் அக்கறை கொண்டு, மேலும் உதவி அளிக்கின்ற வகையில் முன்பிருந்த அரை டிக்கெட் முறையை நகரப் பேருந்துக்கு கொண்டுவர அரசு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்ற என்னுடைய பணிவான எண்ணத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மாற்றான் தோட்டத்து மல்லிகைக்கும் மணம் உண்டு என்ற பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் கனவை நினைவாக்குகின்ற வகையில் நாட்டினுடைய நலன் கருதி உழைத்திட்ட தலைவர்கள் பெயரால் மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் பல போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஏற்படுத்தியுள்ளார்கள் என்பதை இந்த மன்றத்திற்கு நினைவூட்டுவது எனது தலையாய கடமை என்று கருதுகிறேன். அதிலும் குறிப்பாக தென்னாப்பிரிக்காவில் அண்ணல் காந்தியடிகளுக்கு உறுதுணையாக இருந்து அரும்பாடுபட்ட, தமிழ் நாட்டிலே பிறந்த, தாழ்த்தப்பட்ட வகுப்பைச் சேர்ந்த, தில்லையாடி வள்ளியம்மையார் அவர்களுடைய பெயரால் மாவட்டம் அமைக்க இருக்கின்ற இந்த அரசுக்கும் எல்லாவற்றுக்கும் மேலாக 4½ கோடி மக்களுடைய நாயகனாக விளங்கும் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அவர்களுடைய பெயரால் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தையும் அமைத்துத் தர வேண்டும் என்ற என்னுடைய பணிவான வேண்டுதலை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பிரிப்பதால் தொழிலாளர்கள் மீது அக்கறை கொண்டுள்ள இந்த அரசு, பல தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதோடு, அவர்களுடைய குடும்ப நலனைக் கருத்திலே கொண்டு செயல்பட்டு வருகிறது.

[திரு. ஆ. சிவக்குமார்] [1987 ஏப்ரல் 6

குறிப்பாகச் சொன்னால், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தும் பொறியியல் கல்லூரிகளில் தொழிலாளர்களது குழந்தைகளுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து வருகிறது. மேலும், ஓட்டுநர் பயிற்சியிலும், வேலைவாய்ப்பு அளிக்கின்ற வகையிலும், வாரிசு முறையில் முன்னுரிமை கொடுத்து, அந்தக் குடும்பங்களைக் காப்பாற்றிக்கொண்டு வருகிறது. மாட்டு வண்டி ரோட்டையே நம்பி இருந்த நிலை எல்லாம் இன்று மாற்றப்பட்டு, எல்லா கிராமப்புறங்களிலும் புரட்சித் தலைவருடைய தன்னிகரில்லாத் தன்னிறைவுத் திட்டம் மூலமாக சாலை வசதிகளை ஏற்படுத்தி சரித்திரம் படைத்துக் கொண்டு இருப்பவர் புரட்சித் தலைவர் என்பதைத் தமிழ்நாடு கொண்டவர்கள் இன்றைக்குப் பாராட்டிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

(பிற்பகல் 12-20)

பயணிகள் அதிகம் நேராத வகையில் வேகத் தடைகளை அமைத்து விபத்துக்களைத் தடுத்து வருகிறோம். இதில் தமிழக காவல் துறைக்கு பெரும்பங்கு இருக்கிறது. அதிக வேகமாக வண்டி ஓட்டிச் செல்பவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுத்திடுவதும், நல்ல பயிற்சி இல்லாத ஓட்டுநர்களைக் கண்டறிந்து தண்டிப்பதும் விபத்துக்கள் அதிகம் ஏற்படாமல் தடுப்பதும், காவல் அமைப்பினுடைய தலையாய கடமையாகும். அப்படி தவிர்க்க முடியாத காரணத்தினால் விபத்துக்கள் நேரிட்டாலும் உரிய நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது.

வாகனங்கள் ஓட்டுகிறவர்கள் "தலைக் கவசம்" அணிய வேண்டும் என்ற அரசு உத்தரவு இருந்தும், சில பேர் அதை அணியாமல் ஓட்டுகிறார்கள். ஆகவே, அநியாயமாக இறக்கக் கூடிய நிலையை ஏற்படுத்திக் கொண்டு வருகிறார்கள். ஆகவே அரசு ஆணையை மீறுகிறவர்கள் மீது மக்களைக் காப்பாற்றுகின்ற எண்ணத்தோடு கடும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மதுரை மாநகரத்தைப் பற்றி இங்கே நான் ஒன்றைச் சொல்வது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன். மதுரை மாநகர் நாளொரு மேனியும் பொழுதொரு

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. ஆ. சிவக்குமார்]

வண்ணமுமாக விரிந்து பரந்து வளர்ந்து வருகிற நிலையிலும், பேருந்துகள் நாளுக்கு நாள் அதிகமாகி வருகிற சூழ்நிலையிலும், சாலைகள் மிகவும் பழுதுபட்ட நிலையிலே உள்ளன. அதை சீர் செய்து சரிப்படுத்தித் தரவும், அவசியமான சாலைகளை "ஒரு வழிப்" பாதையாக மாற்றித் தர வேண்டும் என்றும் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்கின்ற வகையிலும் அநேக பாலங்களை அதிகப் பணச் செலவிலே கட்டி வருகின்றோம். இந்த நேரத்திலே எனக்கு ஒரு பழமொழி ஞாபகத்திற்கு வருகிறது.

"அழுகுணி புழுங்க சிரிக்கப் போனாளாம்
அன்றைக்கே வந்ததாம் அடைமழை"

என்பது போல, என்றைக்கு கலைஞர் அவர்கள், தீ மூளட்டும் என்று சொன்னாரோ அன்று முதல் தீயும் பரவியது; பல்லாரும் கொளுத்தினார்கள், பாலங்களும் வெடிக்கத் தொடங்கின என்பதை இந்த நேரத்திலே நினைவூட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மதுரையைப் பொறுத்தவரையில், சிம்மக்கல், பெரியார் பேருந்து நிலையம், கோரிப்பாளையம், கீழவாசல் போன்ற இடங்களில் சுரங்கப் பாதைகளை அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். வைகை ஆற்றின் குறுக்கே அமைந்துள்ள மேம்பாலமானது, ஆங்கிலேயர் காலத்திலே கட்டப்பட்டது. பழைய நிலையில் உள்ளதால் அபாயம் உண்டு பண்ணக்கூடிய நிலையில் அந்தப் பாலம் உள்ளது. ஆகவே மதுரைக்கு மாற்றுப் பாலம் ஒன்று கட்டித் தரவேண்டும் என்பதை என்னுடைய வேண்டுகோளாக வைக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

எத்தனையோ போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இருந்தாலும், பி.ஆர்.சி. நிர்வாகம் பற்றி இங்கே ஒரு சிலவற்றைக் கூறிட விரும்புகிறேன். பி.ஆர்.சி. நிர்வாகம் நல்ல முறையிலே செயல் பட்டுக்கொண்டு இருந்தபோதிலும், நான் என்னுடைய தொகுதி யைப் பொறுத்தவரையில், பொறுப்பேற்றதற்குப் பின்னாலே 9 புதிய வழித் தடங்களை தொகுதிக்கு உருவாக்கியிருக்கிறேன்.

[திரு. ஆ. சிவக்குமார்] [1987 ஏப்ரல் 6

அதற்காக பி.ஆர்.சி. நிர்வாகத்திற்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும், எங்களையெல்லாம் கட்டிக் காத்து வருகின்ற புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் இந்த நேரத்தில் என்னுடைய நன்றியைச் சொல்லக் கடமைப பட்டிருக்கிறேன். மேலும் பல பகுதிகளுக்கு புதிய பஸ்களை விடவேண்டும என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில், சமய நல்லூரிலே புதிய இரயில்வே மேம்பாலம் ஒன்று நான் சட்ட மன்றத்திலே கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க, இரண்டு கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டில் கட்ட உத்தரவிட்ட நாயகம் கொண்ட புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், அந்தத் தொகுதி மக்களுடைய சார்பாகவும், என்னுடைய சார்பாகவும் இதய நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

அதோடு மாத்திரம் அல்லாமல், மதுரையிலே உள்ள மேம்பாலங்கள் எல்லாம் பல தலைவர்களுடைய பெயர்களைத் தாங்கியே இருக்கின்றன. ஆகவே சமயநல்லூரிலே கட்டப்படும் பாலம் மதுரைக்கு மிக அருகாமையிலே உள்ளதால் அந்தப் பாலத்திற்கு சட்ட மேதை அம்பேத்கார் மேம்பாலம் என்று பெயரிட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, அருப்புக்கோட்டை சாலையிலே கட்டப்பட்டு வருகின்ற மேம்பாலத்திற்கு பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களுடைய பெயரை வைக்கவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில், அண்ணா நகர், கே.கே. நகர், கொன்னவாள் சாலை, சாந்தி நகர் போன்ற இடங்களிலே சாலைகள் பழுதுபட்ட நிலையில் உள்ளன. அதையெல்லாம் தயைகூர்ந்து செப்பனிட்டுத் தந்து உதவும்படியாக இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மதுரையில் மிகவும் நெரிசல் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால், பேருந்து நிலையம் ஒன்று கட்ட வேண்டும் என்று மேலூர் சாலையிலே தேர்வு செய்து இருக்கிறோம். கூடிய விரைவிலே, அதனுடைய வேலைகளை துவக்க வேண்டுமென்றும் இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்]

அடுத்தபடியாக, ஒத்தக்கடை, சமயநல்லூர், விளாங்குடி, பறவை, கே. புதூர் போன்ற ஊர்களின் வழியாக நெடுஞ்சாலை செல்வதால், வேகத்தடை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, மூலக்குறிச்சி என்ற கிராமத்திற்கு இதுவரையிலே ரோடு வசதியே இல்லை. அது தற்போது தீவு போன்று நாற்புறமும் வயலால் சூழப்பட்டு காணப்படுகிறது. ஆகவே, தாயுள்ளம் கொண்ட புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியிலே, தோடனரியிலிருந்து மூலக்குறிச்சி வரையிலே சாலையை அமைத்துத்தரவேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டு எனக்கு பேச வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைச் சொல்லி முடிக்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் மாண்புமிகு போக்குவரத்துறை அமைச்சரால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்ற இந்த மானியத்தின் மீது பேசுகின்ற வாய்ப்பைப் பெற்றமைக்கு முதலிலே என்னுடைய நன்றியையும், மகிழ்ச்சியையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். காரணம், மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றதிலிருந்து கிராமங்களிலே இருக்கின்ற ஏழை எளிய மக்களுடைய நல்வாழ்வுக்காக பல்வேறு துறைகளிலேயும் நல்லபல திட்டங்களைத் தீட்டி வந்திருந்தாலும், இன்றைக்கு போக்குவரத்துத்துறை சிறப்பான முறையிலே செயல்படுவதை நான் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்லியாக வேண்டும். அதே நேரத்திலே, இந்த மாதத்திலிருந்து எங்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்திலே, எங்களுடைய இதய தெய்வமாக, தமிழகத்திலே இருக்கின்ற லட்சோபலட்ச மக்களின் இதயங்களில் தெய்வமாக வீற்றிருக்கின்ற புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் அன்னையினுடைய பெயரை வைத்து இன்றைக்கு சிறப்பான முறையிலே அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் இயங்குவதற்கு, அந்தப் பெயரை வழங்கிய மாண்புமிகு தமிழகத்தினுடைய முதல்வர், இதய தெய்வம், புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு தர்மபுரி மாவட்டத்தின் மக்களுடைய சார்பாக நான் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல, போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தமட்டில் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் கிராமத்திலே இருக்கின்ற பல்லாயிரக்கணக்கான விவசாயிகளுக்கு அவர்களுடைய விளைபொருள்

[திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்] [1987 ஏப்ரல் 6

களெல்லாம் நல்லபடியாக நகர சந்தைகளுக்கு எடுத்து வந்து வியாபாரம் செய்வதற்கும், மாணவர்கள் நல்ல முறையிலே கல்லூரிகளுக்கும், பள்ளிகளுக்கும் செல்வதற்கும் ஏற்ற நேரங்களிலே இன்றைக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுத்து, எந்த கிராமத்திலேயும் மாணவர்கள் இன்றைக்கு பள்ளிகளுக்குச் செல்வதிலே குறைபாடு இருக்கிறதென்று சொல்லாத அளவிலே போக்குவரத்துக் கழகம் நல்ல முறையிலே எங்கள் மாவட்டத்திலே செயல்பட்டு வருவதைக் கண்டு உண்மையிலேயே நாங்கள் மக்களோடு மக்களாக நின்று மகிழ்ச்சியடைகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல, 1977-ல் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எந்த அளவுக்கு இருந்தன; இன்றைக்கு எந்த அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கின்றன என்பதை இங்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற பட்டியல்கள் தெளிவாக எடுத்துக் கூறுகின்றன. அதைப்போல இன்றைக்கு 41 ஆயிரம் தொழிலாளர்களுக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பு ஏற்ற பிறகுதான் வேலை வாய்ப்பினை ஏற்படுத்திக் கொடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமிழகம் முழுவதும், எந்தக் கிராமத்திலும் நகரப் பேருந்து வசதியில்லை என்று சொல்லுகின்ற குறைபாடுகளை போக்குகின்ற வகையிலே சிறப்பாகச் செயல்பட்டு வருகின்றன.

அதைப்போல, போக்குவரத்துக் கழகத்திலேதான் இன்றைக்கு வேலை செய்கின்ற அத்தனை தொழிலாளர்களுக்கும் பல்வேறு வசதிகளை செய்து கொடுத்து அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகள் இன்றைக்கு கல்லூரிகளிலே படித்து மருத்துவர்களாக, எஞ்சினியர்களாக இருக்கிற ஒரு நல்ல வாய்ப்பினை தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பது மகிழ்ச்சிக்குரிய செய்தி என்பதை நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும்.

அதைப்போல, வாகனங்கள், தனியார் ஓட்டுகின்ற வாகனங்களுக்கு எல்லாம் 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை, 6 மாதத்திற்கு ஒரு முறை என்று வாகன வரி—டாக்ஸ்—வாங்குகிறார்கள். இதற்கு முன்பு கேள்வி நேரத்திலேகூட மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். வண்டியைப் புதிதாக வாங்குகின்ற நேரத்திலே, ஒட்டுமொத்தமாக ஒரு வரியை வாங்கி விட்டால் அடிக்கடி

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்

வாகனத்தை வைத்திருப்பவர்கள் 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை, இந்த அலுவலகத்திற்குச் சென்று அந்த வரியை செலுத்துகின்ற முறையை மாற்றி, ஒரே முறையாக கட்டிவிட்டால் பலருக்கு நேரம் மிச்சமாகும், பல்வேறு பிரச்சினைகள் தீரும் என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு இதய தெய்வம், தமிழக முதல்வர் அவர்களும் இதில் நல்ல முடிவினை எடுக்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-30)

சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில்தான் நல்லபடியாகவும், சிறப்பாகவும் இயங்குவதாகச் சொல்லி, மத்திய அரசினர் 4, 5 முறை பல்வேறு பரிசுகளை கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பரிசுகளை மட்டும் கொடுத்தால் போதாது. எப்படி இந்திய நாட்டிலேயே தமிழகம்தான் குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தில் முதன்மையாக வந்தது என்று சொல்லி இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ரூ. 5 கோடி மத்திய உதவி கொடுக்கப்பட்டதோ, அதைப்போல் போக்குவரத்துத் துறையின் மூலமாகவும் தமிழக அரசு நல்ல முறையில் செயல்படுகிறது என்பதற்காக ஊக்கத் தொகையாகப் பல கோடி ரூபாய்களை மத்திய அரசு கொடுத்தால், இங்கே இன்னும் அதிகமான போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தொடங்கி சிறப்பாக இயக்கலாம் என்பதையும் பழுதுபட்டிருக்கிற சாலைகளைப் பழுதுபார்க்கவும், எங்கெங்கே பாலங்கள் கட்டப்பட வேண்டுமோ அவைகளையெல்லாம் கட்டுவதற்கு நலமாக இருக்கும் என்ற அடிப்படையில் வெறும் பரிசுகளை மட்டும் அளிப்பது போதாது என்று சொல்லி ஊக்கத் தொகை கொடுக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மத்திய அரசிடம் கேட்டுப் பெற்றால் இந்தத் துறையின் மூலம் மேலும் சிறப்பாகப் பணியாற்ற முடியும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியில் ஏற்கெனவே நல்லபடியாக பல பாலங்கள் கட்டப்பட்டிருந்தாலுங்கூட குன்னத்தூர் [illegible] சாயப் பெருங்குடி மக்கள் சர்க்கரை ஆலைக்குக் கரும்பு எடுத்துச் செல்ல போக்குவரத்து வசதி சரியாக இல்லை. அங்கே ஒரு

[திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்] [1987 ஏப்ரல் 6

பாலத்தை நடப்பு ஆண்டிலேயே கட்டித் தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படிக் கட்டுவதன் மூலமாக ஏறத்தாழ 100 கிராமங்களுக்கும் மேலாக உள்ள விவசாயிகள் அந்தப் பாலத்தின் வழியாகத் தங்கள் பொருள்களை எடுத்துச் சென்று தங்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்திக் கொள்ள வசதியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தற்போது புதிதாகத் துவக்கப்பட்டிருக்கிற அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம் தர்மபுரியில் அல்லது கிருஷ்ணகிரியில் தனியாக போக்குவரத்துத் துறையைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள் படிப்பதற்கென்றே பாலிடெக்னிக் ஒன்றைத் துவக்கி அதன் மூலமாகத் தொழிலாளர் நலன்களைப் பாதுகாத்து வருகிறது. அதே அடிப்படையில் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அரசு எங்களுடைய மாவட்டத்திலும் அதைப் போன்ற காரியங்களை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் நடுப்பட்டி, மாரண்டஹள்ளி, காரப்பள்ளம், பர்கூர் அருகிலும் ஒரு பாலத்தைக் கட்டிக் கொடுத்தால் அந்தப் பாலத்தின் வழியாக அந்தப் பகுதி மக்கள் தங்கள் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்திக் கொள்ள மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும் இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பேருந்து நிலையங்களைக் கட்டுவதில் உள்ள இடர்ப்பாடுகளைக் குறித்து இன்று காலையில்கூட மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஈரோடில் பேருந்து நிலையத்தைக் கட்டும்போது பொதுமக்கள் நலன் காக்க பொறுப்புக்கு வந்த பொறுப்பாளர்கள்—நகராட்சி மன்றத்தைச் சார்ந்தவர்கள்—தமிழக அரசு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவரின் அரசு மக்களுக்காக நல்ல பல திட்டங்களைச் செயல்படுத்துவதற்கு முயற்சிக்கும்போது அதற்குத் தடையாக, அதற்கான உரிய உத்தரவுகளையும் அங்கீகாரங்களையும் அளிக்காமல் காலந்தாழ்த்தியதன் காரணமாக இந்த ஆட்சியின்மீது பொதுமக்கள் குறை கூற வேண்டும் என்று எப்படியெல்லாம் அவர்கள் நடைமுறையில் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளைப் போக்குவதற்காகத் தனியாகச் சட்டம் கொண்டு வந்து நிலங்களை ஆர்ஜிதப்படுத்த

[1987 ஏப்ரல் 6 [திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்]

[illegible] கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்றும் அதன் மூலம் உடனடியாக நல்ல காரியங்களைச் செய்ய [illegible] வகை செய்ய வேண்டுமென்றும் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் தார் ரோடு போட வேண்டிய பகுதிகள் பல இருக்கின்றன. அதிலும் தார் ரோடு போடுவதற் [illegible] காக ஒப்பந்தக்காரர்களிடம் நாங்கள் டெண்டர் வைக்கிறோம் [illegible] ஆர் ஆர். டிபார்ட்மெண்ட் மூலம் கிராமப்புற பாதைகள் [illegible] பாட்டுத் திட்டத்தின் மூலம் தார் ரோடு போடும்போது, ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்டில் தார் ரோடு போடும்போது [illegible] செலவை விட விகிதாச்சாரத்தில் வித்தியாசம் இருக்கிறது, ஆர். ஆர். டிபார்ட்மெண்ட் மூலமாகப் போடும்போது அதிகமாகச் செலவும், நெடுஞ்சாலை போடும்போது குறைவாகவும் செலவா கிறது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். இப்படி எந்தத் துறையில் தார் ரோடு போட்டாலும் ஒரே அளவில்தான் செலவாக வேண்டும். ஆகவே அதைக் கருத்தில் கொண்டு நெடுஞ்சாலைத் துறையில் போடும் தார் சாலைகளுக்கும் ஆர். ஆர். டிபார்ட் மெண்ட் விகிதாசாரத்தில் கொடுத்து ஒரே அடிப்படையில் வேலைகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தது, எங்கள் பகுதியில் போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முறையில் இயங்கி வருகிறது என்றாலும் இன்னும் கிராமப் புறங்களுக்குப் புதிதாக போக்குவரத்து வசதி செய்ய வேண்டி யிருக்கிறது. ஊத்தங்கரையிலும் ஒரு பிராஞ்ச் அலுவலகம் தற்போது ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். அதன் மூலம் இன்னும் பல போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து பின்தங்கிய பகுதியான எங்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்தில் கிராமப்புறங்களின் மேம்பாட்டைக் கருதி புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்க வேண்டுமென்று கேட்டு வாய்ப்புக்கு நன்றி சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு. இ. வெப்பிரகாசம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்திலுடைய புரட்சித் தலைவரின் அமைச்சரவையில் மிக நல்ல முறையில் நிர்வாகம் செய்து, தமிழகத்தில் உள்ள மக்களும் இந்தியாவில் உள்ள நிர்வாகத்தினர் அனைவரும் தமிழகத்தின் போக்குவரத்துத் துறையை [illegible] [illegible] பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிற இந்தத் தருணத்தில் [illegible] இந்த ஆண்டின் நிதிநிலை அறிக்கையில் உள்ள மானியக் கோரிக்கையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்

[திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்] [1987 ஏப்ரல் 6

வைத்திருக்கிறார்கள். அந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது நான் என்னுடைய ஒரு சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

முதலிலே போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் இன்று போக்குவரத்து விதிமுறைகளை மீறுவது என்பது சர்வ சாதாரணமாக நடந்து வருகிற காரணத்தால் இந்த விதிமுறைகளைச் சிறப்பாகச் செயல்படுத்தி, அதிகமான காவல் பணியாளர்களை நியமித்து, அந்த விதிமுறைகளை எவ்வளவு அதிகமாக கட்டுப்பாட்டுக்குள் கட்டுப்படுத்த முடியுமோ அவ்வளவு தூரம் கட்டுப்பாட்டுக்குள், விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுவதைக் குறைக்க வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆகவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதற்காக நல்லதொரு திட்டத்தை உருவாக்கி விபத்துக்கள் ஏற்படுவதைத் தடுக்க வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நகரத்திலே இருக்கின்ற ஆட்டோக்களைப் பொறுத்த வரையில் நாம் எவ்வளவுதான் சட்டங்களைப் போட்டாலும் அவர்கள் செய்கின்ற தவறுகளைச் செய்து கொண்டேயிருக்கிறார்கள். அதற்காக ஒரு மாற்று ஏற்பாடாக ஆட்டோக்களுக்காக அரசு விரைவில் ஒரு வாரியத்தை ஏற்படுத்தி, கிராமத்திலேயுள்ள மக்கள் நகரத்திற்கு வரும்போது சிரமம் ஏற்படாமல் இருக்கும் வாய்ப்பை மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் ஏற்படுத்திக் தர வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒரு குறிப்பிட்ட கிலோமீட்டர் தூரம் செல்ல வேண்டுமென்றால் இவ்வளவுதான் கட்டணம் என்று சொல்லி அதை நடைமுறைப்படுத்துவதற்குரிய வழிவகைகளை ஏற்படுத்தி, நகரத்திற்கு வருகிற மக்களுக்கு பயன் அளிக்கும் வகையில் ஒரு தனி கார்ப்பரேஷனை ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தது, போக்குவரத்துத் துறையிலே சிறிய வாகனங்களையும் பதிவு செய்கின்ற காரணத்தால், பதிவுக்கு வருகின்ற வாகனங்கள் 15 நாட்கள், ஒரு மாதத்திற்குள் முடிந்துவிடும் நிலை இருக்கிறது. ஆகவே சிறிய பவர் சக்தி உள்ள வாகனங்களை வரையறுத்து அவர்கள் பதிவு செய்ய வேண்டியதில்லை என்று செய்து விட்டால், பல்வேறு சங்கடங்கள் குறையும், இதனால் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்படும். இதனால் பல வாகனங்கள் அதிகமாக விற்பனை ஆவதற்கு வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன. இதனால் வரும்

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்]

வருமானத்தைக் கொண்டு பல்வேறு நல்ல திட்டங்களைச் செயல்படுத்த வாய்ப்பு இருப்பதால் இதை அரசு பரிசீலித்து வருகின்ற காலத்திலேயாவது இதை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் 1977 ஆம் ஆண்டில் 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இருந்ததை மாற்றி, போக்குவரத்துக் கழகங்களாக மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது. 1977-ல் 4,974 பேருந்துகள் என்பதை 11,167 பேருந்துகளாக அதிகப்படுத்தி இந்தியாவிலேயே தமிழகம் தான் மிகச் சிறந்த முறையில் அதிகமான போக்குவரத்துக் கழகங்களை வைத்துக்கொண்டு செயல்பட்டு வருகிறது என்ற நிலையை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள்.

1977-ல் பேருந்துகள் ஓடிய தூரம் 4,480 இலட்சம் கிலோ மீட்டர்கள். இன்று ஓடிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய தூரம் 12,700 இலட்சம் கிலோ மீட்டர்கள் என்ற வகையில் பயணிகளை ஏற்றிக் கொண்டு பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன.

1977-ல் 33.77 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்தார்கள். இன்று ஒரு கோடியே 4 இலட்சம் பயணிகள் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யக்கூடிய நிலையை சிறப்பாக உருவாக்கியிருக்கிறோம். பயணிகள் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் அகில இந்திய அளவில் தமிழகம் தான் முதலிடம் வகிக்கிறது. அகில இந்திய அளவில் 85.2 சதவீதமாக பேருந்தைப் பயன்படுத்தும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை இருந்தாலும் தமிழ் நாட்டில் 92.6 சதவீத பயணிகள் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளைப் பயன்படுத்தக்கூடிய நிலை இருக்கிறது.

1977-ல் ஒரு பேருந்து ஓடிய தூரம் 235 கிலோமீட்டர். ஆனால் இன்று 335 கிலோமீட்டராக உருவாக்கியது புரட்சித் தலைவருடைய அரசு என்றால் அது புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சியின் நிர்வாகத் திறமை எந்த அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கிறது என்பதைக் காட்டுகிற அளவிலே இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1977-ல் 2,045 வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. 1977-ல் 6,200 வழித்தடங்களில் சிறப்பாக செயல்பட்டு நல்ல முறையிலே பேருந்துகள் இயங்கி வருகின்றன. டீசல் விலை அதிகமாக உயர்ந்திருந்தாலும், எரிபொருள் சிக்கனம் என்ற

முறையில், 1977-ல் ஒரு மலிக்கு 3.75 கி.மீ. ஆக இருந்தது 1987-ல் 4.06 கி.மீ. ஆக உயர்ந்து இருக்கிறது என்பது பெரும் சிக்கனத்தை நம்முடைய அரசு உருவாக்கியிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே டயர் உபயோகத்தை எடுத்துக் கொண்டால் 1977-ல் ஒரு டயர் 80 ஆயிரம் கி.மீ. தூரம் ஓடியது என்றால் இன்று 1,25,000 கி.மீ. ஓடுகிற அளவிற்கு, பராமரிப்பு முறையிலும் நல்ல முறையிலே செயல்படுத்தியிருக்கிறோம்.

பிரேக்டவுனைப் பொறுத்தவரையில் 1977-ல் பத்தாயிரம் கிலோ மீட்டருக்கு 1.48 சதவீதமாக இருந்ததை 1987ல் பத்தாயிரம் கி. மீட்டருக்கு 0.24 சதவீதமாக குறைந்திருப்பதை நான் மிகவும் பெருந்தன்மையோடு வரவேற்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12·40)

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் 1977-லே 20.06 கோடியாக அதனுடைய சொத்துக்கள் இருந்தன. ஆனால் 1987-லே 103 கோடி ரூபாய்க்கு அதனுடைய சொத்துக்களை புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் உயர்த்தி, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நலனை மிகவும் பெரிதாக உயர்த்தி இருக்கிறார்கள். 1977-ல் 33,758 தொழிலாளர்கள் பணி புரிந்திருக்கிறார்கள். 1987-லே 78,616 தொழிலாளர்கள் இதிலே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே 50,000 குடும்பங்களை போக்குவரத்துத் துறை மூலமாக வாழ வைத்த பெருமை மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களைச் சாரும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்தியாவிலேயே அதிகமான விருதுகளை தமிழ் நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெற்று வருகின்றன. ஏனென்றால் இந்தியாவிலே பல்வேறு முறைகளில், பல்வேறு கால கட்டங்களிலே கடந்த 10 ஆண்டுகளிலே 20 முறை தேசிய விருதுகளை நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெற்றிருக்கின்றன. நம்முடைய பகுதியிலே இருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒரு இலட்சம் மக்களுக்கு சராசரியாக 34 பேருந்துகளைக் கொண்டதாக இயங்கி, இந்தியாவிலேயே முதலிடத்தைப் பெற்றிருக்கின்றன.

அடுத்து அதிகமான பேருந்துகளை இயக்குவதிலும், நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 16,467 பேருந்துகளை தமிழகத்திலே இயக்கி, இந்தியாவிலேயே எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவுக்கு அதிகமான பேருந்துகளை இயக்கி செயல்பட்டு வருகின்றன.

அடுத்து சுற்றுலாப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. சுற்றுலாப் பேருந்துகளை அதிகமாக விடக்கூடிய சூழ்நிலைகளை உருவாக்கி, போக்குவரத்துக் கழகங்களாலே நல்ல தரமுள்ள சுற்றுலாப் பேருந்துகளை உருவாக்கி, பொதுமக்களுக்கு சுற்றுலாவுக்கென்று கொடுக்க நல்ல முறையிலே வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களால் பேருந்துகள் விடும்போது, திடீரென்று தடை ஏற்பட்டால், அதை உடனடியாகத் தெரிந்து கொள்வதற்கு ஒயர்லஸ் கருவிகள் இணைக்கப்பட இருப்பதற்காக நான் பாராட்டுக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, ஒரு சில கிராமங்களில் சாலை வசதிகள் இருந்தும் போக்குவரத்து வசதிகள் பெற முடியாமல் இருக்கின்றன. அந்த இடங்களில் மினி பஸ்கள் விட்டு, இரட்டிப்பு கட்டணம் வசூலித்தாவது, அந்தப் பகுதி மக்களுக்கும் போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றும் தொழிலாளர்களில் விளையாட்டுத் துறையிலே ஈடுபாடு உள்ளவர்களை, விளையாட்டுத் துறையிலே சிறந்த வீரர்களாக இருக்கிறவர்களை ஊக்குவிக்கும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன. மேலும் அவர்கள் இசை நிகழ்ச்சிகள் நடத்தி பொது மக்கள் இசையையும் நன்றாக ரசிக்கின்ற வகையிலே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அடுத்து சாலை வசதிகளைப் பொறுத்தவரைக்கும் பல்வேறு சாலைகள் தார்ச் சாலைகளாகப் போடப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த சாலைகளைப் பராமரிப்பு செய்யும் வகையிலே மேலும் அதிகமான நிதி ஒதுக்கீடு செய்து, சாலைகளைப் போட வேண்டுமென்றும், சாலைகளிலே உள்ள ஆக்கிரமிப்புகளை அப்புறப்படுத்தி,

[திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்] [1987 ஏப்ரல் 6

விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுவதைத் தடுப்பதற்கான வாய்ப்பை உடனடியாகச் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்றும் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியான கொல்லிமலைப் பகுதியில் மலை வாழ் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ், கருங்கல் ரோடு என்றால் என்ன என்றே தெரியாத மக்களுக்காக, 400 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஐந்து பணிகள் தொடங்கப்பட்டு நடந்து வருகின்றன. அதற்காக மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பாலங்களைப் பொறுத்தவரையில், பல்வேறு பாலங்கள் கட்டும் பணி நடைபெற்று வருகின்றன. ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டத்தின் கீழ் பல பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. ஆனால் ஒருசில பாலங்கள் கட்டும் பணி நிதிநிலை காரணமாக தடைப் பட்டிருந்தாலும், நெடுஞ்சாலையில் உள்ள பாலம் கட்டும் பணி தடைப்பட்டிருந்தாலும், அவற்றை ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டத்தின் கீழ் எடுத்து செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, என்னுடைய தொகுதி சார்பில் ஒரு சில கோரிக்கைகளை வைக்கிறேன். சேலம் மாவட்டம், நாமகிரிப்பேட்டை ஒன்றியத்தில் நாரைக்கிணறு கிராமத்தில் செல்லும் நெடுஞ்சாலையில் பெரியாற்று ஓடை போகிறது. இதில் பாலம் கட்ட வேண்டுமென்று கடந்த ஏழு, எட்டு ஆண்டுகளாக மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களிடத்திலும், மாண்புமிகு அமைச்சர்களிடத்திலும் சொல்லி வருகிறார்கள். அரசாங்கத்தின் நிதி நிலைமை காரணமாக அது தடைப்பட்டு வருகிறது. ஆகவே இந்த நிதிநிலை ஆண்டிலாவது அதைச் செய்ய வேண்டும். அந்தப் பாலத்திற்கு 15 இலட்சம் ரூபாய் செலவாகுமென்று அதிகாரிகள் மதிப்பீடு செய்திருக்கிறார்கள். 15 இலட்சம் வேண்டாம், 2 இலட்சம் ரூபாய் செலவிலே அந்தப் பகுதி மக்களுக்காக இந்தப் பாலத்தை கட்டிக் கொடுக்க வழிவகைகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களையும் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களையும் வேண்டிக் கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்]

அதோடு நாமகிரிப்பேட்டை—கள்ளக்குறிச்சி சாலையில் 4 கிலோ மீட்டர் தூரம் மிகவும் பழுதடைந்திருக்கின்றது. இந்த சாலை அரசு சாலையாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இதிலே 8 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. இந்த சாலைகளுக்கு பல்வேறு முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டும் இதுவரை அந்தப் பணி நிறைவேற்றப்படவில்லை. ஆகவே அங்கே இருக்கின்ற பேருந்து கழகமும், தனியார் பேருந்துகளும் அந்த வழியில் ஒரு நாளைக்கு சென்று வந்தால் ரூ. 100-க்கும் அதிகமாக பழுது பார்க்கும் செலவு ஆகிறது என்று சொல்லி, அதை நிறுத்துவதாகச் சொல்கின்றார்கள். அந்த சாலை வசதியை விரைவாக செய்வதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மத்திய அரசு அனுமதி கிடைக்காத காரணத்தினாலேயே என்னுடைய தொகுதி கொல்லிமலையில் அரப்பளீசுவரர் ஆலயத்தில் இருந்து ஆகாயகங்கை வரையிலும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சுமார் ரூ. 40 லட்சம் ஒதுக்கியும், சாலை போடுவதற்கு அனுமதித்தும், அந்தச் சாலைப் பணி நீண்ட காலமாக வனத் துறை மற்றும் மத்திய அரசின் அனுமதி கிடைக்காத காரணத்தினாலே கடந்த ஆண்டிலிருந்து தடைப்பட்டு வருகின்றது. இந்த சாலைப் பணியை விரைவுபடுத்த வேண்டும். அதை செய்தால் அந்த பக்கத்தில் உள்ள மலை வாழ் மக்களுக்கும் சுற்றுலா வருகின்றவர்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும் என்று சொல்லி அதை செய்து தருமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கொல்லிமலையில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் பணிமனை கட்டுவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட்டும் இதுவரையில் அந்தப் பணி தொடங்கப்படாமல் இருக்கிறது. அந்தப் பணியை விரைவில் தொடங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் என்பது அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பிரித்துவிட்ட காரணத்தினால், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தை மேலும் வலுவுள்ளதாக ஆக்க என்னுடைய தொகுதியிலே காளப்பநாய்க்கன்பட்டி பகுதியில் புதிய பணிமனை ஒன்று நிறுவ வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படி நிறுவினால் அந்தப் பகுதியிலே இருக்கின்ற கிராம மக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். அங்கு நகர பேருந்துகளை இயக்க

[திரு. சி. சிவப்பிரகாசம்] [1987 ஏப்ரல் 6

வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியிலே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலம் ஓடுகின்ற ஒரு பேருந்து கூட செல்லவில்லை. அங்கே சென்னைக்கு, நாமக்கல்—சென்னை, சேந்தமங்கலம், காளப்பநாய்க்கன் பட்டி, பேளுக்குறிச்சி, நாமகிரிப்பேட்டை, மெட்டாலா, மங்களபுரம், ஆத்தூர் வழியாக விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து, நாமக்கல்—நாமகிரிப்பேட்டை கவுண்டனூர் வரை நகரப் பேருந்தை, புதன் சந்தை ஒருவந்தூர் மலை அடிவாரம், புதுவாக்கப் பாளையம், அத்திக்குளம், காளப்பநாய்க்கன்பட்டி ஆகிய கிராமங்களில் வழியாக ஒரு பேருந்தை இயக்க வேண்டும் என்றும் வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் சுற்றுலா வளர்ச்சி வசதி செய்ய வேண்டும். என்னுடைய தொகுதி கொல்லி மலைக்கு டெலஸ்கோபிக் நிலையாறும். அங்கு ரூ. 4 லட்சம் செலவிலே இளைஞர் இல்லம் கட்டுவதற்கும் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சேலம் பேருந்து நிலையத்தை விரைவாக அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். என்னுடைய மாவட்டம் நல்ல முறையில் வளர்ச்சி அடைய வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களையும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் வேண்டிக் கேட்டுக் கொண்டு எனக்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கு. தமிழரசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற போக்குவரத்துத் துறை மற்றும் சாலைகள் மானியக் கோரிக்கையின் மீது இந்திய குடியரசு கட்சியின் சார்பில் நான் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல வாய்ப்பளித்தமைக்காக என்னுடைய நன்றியை முதலில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறை பற்றி சொல்ல வந்த ஒரு அறிஞர், போக்குவரத்துத்தான் மனித சமுதாயத்தின் நாகரிகத்தின் பாலமாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னார். அதேபோல மனிதகுல மேம்பாட்டிற்கு மனித சமுதாயத்தின் நாகரிக

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. கு. தமிழரசன்]

வளர்ச்சிக்கு ஒரு பாலமாக இருந்து கொண்டிருக்கின்றது. அது நம்முடைய தமிழக போக்குவரத்துத் துறை இன்றைக்கு இந்தியாவுக்கே ஒரு முன் உதாரணமாக, இந்தியாவில் பல மாநிலங்கள் பாராட்டக்கூடிய ஒரு போக்குவரத்துத் துறையாக நம்முடைய தமிழக போக்குவரத்துத் துறை நம்முடைய தமிழக முதல்வர் அவர்கள் தலைமையிலே சீராக செயல்பட்டு வருகின்றது என்பதை நல்ல மனமுடையவர்கள் நிச்சயமாகப் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது. பாராட்டித்தான் ஆக வேண்டும். எனவே இந்திய குடியரசு கட்சி சார்பிலே முதலிலே நான் என் பாராட்டுகளைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-50)

ஒரு காலத்திலே நம்முடைய தமிழகத்தின் போக்குவரத்துத் துறை இழப்பைக் காட்டிக் கொண்டிருந்தது. நஷ்டத்தைக் காட்டிக் கொண்டிருந்த துறையாக இருந்தது. இன்றைக்கு தமிழகத்திலே 13 ஆயிரம் பஸ்களையும், 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் உள்ளடக்கியதாக இருக்கிறது. 50 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் பணியாற்றுகின்ற நிறுவனமாக இருக்கிறது. பல்வேறு கல்லூரிகளை, பொறியியல் கல்லூரிகள், தொழில் நுட்ப கல்லூரிகள் என்று எல்லாம் வைத்துக் கொண்டு தமிழகத்தின் மிகப் பெரிய நிறுவனமாக தமிழகத்திலே போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக வளர்ந்தோங்கி இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதை நாம் பாராட்டியே தீர வேண்டும். எனவே நான் என்னுடைய பாராட்டுக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டிலே 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்குகின்றன. தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு இதிலே ஒரு வருத்தம் உண்டு எங்களுடைய உணர்வுகளைப் பிரதிபலிக்கிற வகையிலே, தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுடைய வருத்தத்திற்கு தீர்வு காண்கிற வகையிலே, தந்தை சிவராஜ் அல்லது தாத்தா ரெட்டைமலை சீனிவாசன் பெயரால் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைத்து மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுடைய உணர்வுகளை பிரதிபலிக்கும் வகையில், பெயரை வைத்து சிறப்பிக்கும் வகையில் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று வேண்டி விரும்பி கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[திரு. கு. தமிழரசன்] [1987 ஏப்ரல் 6

அடுத்து, புற்று நோயாளிகள், பார்வை இழந்தவர்கள், உடல் ஊனமுற்றவர்கள், குழந்தைகள் இப்படிப்பட்டவர்கள் எல்லாம் கட்டணம் இல்லாமல் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கிறார்கள். அதுபோல் பள்ளி, கல்லூரி மாணவ மாணவிகளுக்கு சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கிறார்கள். வருவாய் கண்ணோட்டத்தோடு, லாப கண்ணோட்டத்தோடு, ஒரு கம்பெனியாக இத்துறை இயங்காமல் சமூக மறுமலர்ச்சி சிந்தனையோடு இயங்குவதற்காக நான் என்னுடைய பாராட்டுக்களை மனமுவந்து தெரிவித்தாக வேண்டும்.

அடுத்து, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக பல்வேறு கல்லூரிகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அதுபோல பாலிடெக்னிக்கு கள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த நிறுவனங்களில் போக்கு வரத்துத் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகளுக்கு முன்னுரிமை தந்து இடம் தர வேண்டுமென்று வழிவகை செய்திருக்கிறார்கள். ஆனால் ஒருசில நிறுவனங் களில் உரிய ஒதுக்கீடுகள் தரப்படாமல் இருக்கின்றன என்கிற தகவல் வந்திருக்கிறது. ஆகவே, அன்புகூர்ந்து மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இதிலே தனி கவனம் செலுத்தி குறைபாடுகளை போக்க வேண்டுமென்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்றைக்கு மத்திய அரசைப் பொறுத்தவரை யிலும், பல மாநில அரசுகளைப் பொறுத்தவரையிலும் பஸ் பெர் மிட்டுகளை எடுத்துக் கொண்டாலும் சரி, லாரி பெர்மிட்டுகளை எடுத்துக் கொண்டாலும் சரி 18 விழுக்காடுகளை தாழ்த்தப்பட்ட வர்களுக்கு வழங்க வழிவகை செய்திருக்கின்றன. பாண்டிச்சேரி, ஆந்திரா, கர்நாடகா போன்ற அரசுகளை எடுத்துக்கொண்டாலும் லாரி, பஸ் பெர்மிட்டுகளில் தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு நிச்சய மாக 18 விழுக்காட்டை தர வேண்டுமென்ற நிலையை எடுத்து அதன்படி செயல்படுத்தியும் வருகிறார்கள். இதுபற்றி மத்திய அரசு மாநில அரசுகளுக்கு ஒரு சுற்றறிக்கைகூட அனுப்பி யிருக்கிறது. அதுபோல தமிழகத்திலும் தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு 18 விழுக்காடு லாரி பெர்மிட்டுகளையும், பஸ் பெர்மிட்டுகளையும் தர வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நீண்ட காலமாக இருக்கிறது. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இது சம்பந்தமாக கேட்ட கேள்வி ஒன்றுக்கு பதிலளிக்கும்போது உரிய

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. கு. தமிழரசன்]

விண்ணப்பம் தராததால் அது தரப்படாமல் இருக்கிறது, அதற் காக வருந்துகிறோம், தக்க நடவடிக்கை அதன்மீது எடுக்கப்படும் என்று தெரிவித்தார்கள். அப்படி நிரப்பப்படாத காலியிடங்கள் குறித்து ஒரு விளம்பரத்தை எல்லா பத்திரிகைகளிலும் இவ்வளவு காலியிடங்கள் இருக்கின்றன. விருப்பமுள்ளவர்கள் விண்ணப்பம் போடலாம் என்கிற வகையில் விவரமாக செய்து இந்த 18 விழுக் காடு இடங்களுக்கும் தாழ்த்தப்பட்டவர்களைக் கொண்டு நிரப்ப வேண்டுமென்று வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சாலை வசதிகளைப் பொறுத்தவரையில் தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் கீழ் கிராமப்புறங்களில் மிகப் பெரிய அளவில் இப்பணி நிவர்த்தி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆனாலும் ஆதி திராவிடர் குடியிருப்பு பகுதிகளைப் பொறுத்தமட்டில் சாலை வசதிகள் இன்னும் சரிவர நிவர்த்திச் செய்யப்படவில்லை. ஆதி திராவிடர் குடியிருப்புப் பகுதியிலுள்ள சாலைகளை ஏன் சரி செய்யவில்லை என்று கேட்டால் குடியிருப்புகள் நீளமான வழி யுள்ள பகுதிகளாக இருப்பதால் அதை செய்ய முடியவில்லை என்று சொல்லி, அதனால் ஒதுக்கீடு இல்லையென்று சொல்லி உள்ளாட்சி அமைப்புகள் மறுக்கின்றன. ஆகவே, தேசிய நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமாக தேவையான நிதியை ஒதுக்கீடு செய்து இத்துறை ஆதி திராவிடர் குடியிருப்பு களுக்கு நல்ல சாலை வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தால் மகிழ்ச்சிக்குரியதாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதனை செய்து கொடுத்தால் நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் என்றென்றும் நன்றிக் கடன் பட்டவர்களாக இருப்பார்கள் என்பதால் அந்த மக்களுக்காக வேண்டி. இத்துறை தகுந்த திட்டத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, என் தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் பல்வேறு பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக குடியாத்தம் பஸ் நிலையம் சின்ன பஸ் நிலையமாக இருக்கிறது. நூற்றுக்கணக்கான பஸ்கள் வந்து போவதால் போகிறதற்கும், வருகிறதற்கும் இடமே இல்லாமல் காலை, மாலை நேரங்களில் ஒரு இடத்தை கடக்க 1 மணி, 2 மணி நேரம் ஆகிறது. இந்நிலையை மாண்பு மிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நேரிலே பார்த் திருக்கிறார்கள். நாங்களும் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். அவர்களும் இதற்கு ஆவன செய்வதாக ஏற்கெனவே உறுதியளித்

[திரு. கு. தமிழரசன்] [1987 ஏப்ரல் 6

இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த பஸ் நிலையத்தை உடனடியாக விரிவுபடுத்த இந்தத் துறை தகுந்த ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ள கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, பள்ளிகொண்டா பாலம் நீண்ட காலமாக, கடந்த 10, 20 ஆண்டுகளாக, கட்டப்படாமல் நீண்டகாலமாக கிடப்பிலே இருக்கின்ற ஒரு திட்டமாக இருக்கிறது. இது கட்டப்பட்டால் குடியாத்தம், பேரணாம்பட்டு, காட்பாடி போன்ற இடங்களிலிருந்து நாங்கள் வேலூருக்கு நேரடியாக போக வாய்ப்பாக இருக்கும். இது கட்டப்படாததால் எங்களுக்கு ரொம்ப சிரமமாக இருக்கிறது. பாலாற்றில் தண்ணீர் வருகிறபோது, வெள்ளம் வருகிறபோது நாங்கள் சென்னைக்கு, வேலூருக்கும் எல்லாம் நேரடியாக போக முடியாமல் ஆம்பூர், காட்பாடி, ராணிப்பேட்டை போன்ற இடங்களைச் சுற்றிக்கொண்டு போகக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இப்படி வெள்ளம் வருகின்றபொழுதெல்லாம், ஒவ்வொரு ஆண்டும் குறைந்தது இரண்டு மூன்று மாத காலம் எங்களுடைய வழிப் பாதையே தடைபட்டுப் போய் விடுகிறது. எனவே இந்த ஆண்டுக்குள் எப்படியாவது பள்ளிகொண்டான் பாலத்தைக் கட்டி முடித்துத் தர வேண்டுமென்று நான் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதி ஆந்திர மாநிலத்தையும், கர்நாடக மாநிலத்தையும் எல்லையோரங்களாகக் கொண்டிருக்கின்ற மலைப் பகுதி, காட்டுப் பகுதிகள் நிறைந்த பகுதி. அங்கே மோர்தானா, அரவட்லா, ஒலியமாலுகொண்டா போன்ற பிரதேசங்கள் ஆந்திர மாநில எல்லையோரத்திலே இருக்கின்ற மலைப் பகுதியாக இருந்து கொண்டிருக்கிற தொகுதி. அங்கேயெல்லாம் சாலை வசதிகளெல்லாம் இல்லாமல் இன்றளவும்கூட அங்கேயிருக்கின்ற மலைவாழ் மக்கள் மிகுந்த கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். வாரத்திற்கு ஒரு முறையோ அல்லது மாதத்திற்கு ஒரு முறையோதான் நகரத்திற்கே வந்து போகக் கூடிய ஒரு இக்கட்டான நிலைமையிலே அவர்கள் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கே பெண்கள் பிரசவ காலத்திலே பஸ் வசதி இல்லாததால், ரோடு வசதி இல்லாததால், மருத்துவமனைக்கு வர முடியாமல் அங்கே

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. கு. தமிழரசன்]

யிருந்து தொட்டில் கட்டி வருகின்ற நிலைமையில் சில நேரங்களிலே பெண்கள் எல்லாம் பிரசவ வசதிக்கு வழியில்லாத நேரத்தில் அங்கே இறந்து விடுகின்ற நிலைமைகளையும் கூட நாங்கள் பார்த்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். ஆகவே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் தனிக் கவனம் செலுத்தி, மோர்தானா, அரவட்லா, ஒலியமாலுகொண்டா போன்ற மலைப் பிரதேசங்கள் அடங்கிய என்னுடைய தொகுதியிலே உள்ள கிராமங்களுக்கு ரோடு வசதியையும், பஸ் வசதியையும் செய்து தர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல என்னுடைய தொகுதி கர்நாடக மாநிலத்தினுடைய எல்லையோரத்திலே இருந்து கொண்டிருக்கின்ற தொகுதி. என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கின்ற பெரும்பான்மையான மக்கள் பக்கத்திலே இருக்கின்ற கோலார் தங்க வயலிலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கோலாரிலே சம்பந்தம் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பெங்களூரிலே இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே ஒவ்வொரு நாளைக்கும் குறைந்தது நூற்றுக்கணக்கானவர்கள் இங்கேயிருந்து கோலார் பகுதிகளுக்கோ அல்லது அங்கேயிருந்து இங்கோ வந்து கொண்டேயிருக்கிறார்கள். பஸ் வசதி இல்லாததால் அவர்கள் மிகவும் சிரமப்பட வேண்டியிருக்கிறது. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களிடத்திலும்கூட அங்கே வந்திருந்தபொழுது இதை நாங்கள் சொல்லியிருக்கிறோம். எனவே, கர்நாடக பகுதிக்கான கே.ஜி.எப்., பெங்களூர் போன்ற ஊர்களுக்கு பேர்ணாம்பட்டு, குடியாத்தம், ஆம்பூர் போன்ற இடங்களிலே யிருந்து தனியாக பஸ்களை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை எதுவுமே குறை சொல்ல முடியாத ஒரு துறையாக இன்றைக்குத் தமிழகத்திலே பணியாற்றி வருகிறது. எனவே, நான் மீண்டும் மீண்டும் இந்த மானியக் கோரிக்கையைக் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களையும், இதில் சீரும் சிறப்புமாகச் செயலாற்றி வருகின்ற தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவரவர்களையும் எங்கள் இயக்கத்தின் சார்பாகப் பாராட்டி, விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

டாக்டர் கே. சமாசம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கக்கூடிய இந்த மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது என்னுடைய உணர்வுகளை இந்த மன்றத்திலே பிரதிபலிப்பதிலே நான் பெருமைப்படுகிறேன். இந்தியாவிற்கு முன்னோடியாக இந்தத் திட்டம் விளங்குகிறது. தமிழர் நிர்வாகத்திற்கு எடுத்துக்காட்டாக இந்தத் துறை விளங்குகிறது. மற்ற மாநிலங்கள் பின்பற்றுவதற்கு இது ஒரு முன்னுதாரணமாக விளங்குகிறது. அரசு, அமைச்சு, அலுவலர், தொழிலாளர், மக்கள் ஆகிய இவர்களின் ஒருமைப்பாட்டின் சின்னமாகத் தமிழகத்திலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் விளங்குகின்றன என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. புரட்சித் தலைவரவர்கள் அடிக்கடி ஒரு கருத்தைச் சொல்வார்கள். நாடு என்பது நாம் எந்த அளவிற்கு ஆளுகின்றோமோ அந்த எல்லைக்கோடு என்று எண்ணாதீர்கள் நாட்டிலே வாழ்கின்ற சமுதாயம், அந்தச் சமுதாயத்திலே இருக்கின்ற மக்கள்; அந்த மக்கள் மனத்திலே, எத்தனை பேர் இதயத்திலே நாம் இடம் பெற்றிருக்கிறோமோ அந்த அளவிற்குத் தான் நம்முடைய வெற்றியும் தோல்வியும் நிர்ணயம் செய்யப்படும் என்று அடிக்கடி சொல்லுவார்கள். அந்த அளவிற்கு நம்முடைய வெற்றி தோல்விகளை நிர்ணயிக்கக்கூடிய வகையிலே உருவாக்கப்பட்ட அருமையான, திறமையான ஒரு துறையாகப் போக்குவரத்துக் கழகம் விளங்குகின்றது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது.

"இதனை இதனால் இவன் முடிக்கும் என்றாய்ந்து அதனை அவன்கண் விடல்" என்று சொன்னார் திருவள்ளுவர். அந்த நிலைமைக்கேற்ப இதனை யாரிடத்திலே ஒப்படைத்தால் என்னென்ன வகையிலே இதைச் செய்ய முடியுமோ, எந்த வகையிலே இதை அபிவிருத்தி செய்ய முடியுமோ அப்படியெல்லாம் செய்யக்கூடிய வகையில் இந்தத் துறை விளங்கும் என்பதற்காக ஒரு இளைஞரை இந்தப் பொறுப்பிலே அமர்த்தியிருக்கின்றார்கள். "யாம் பெற்ற இன்பம் பெறுக இவ்வையகம்" என்ற கருத்தைப் பறை சாற்றக்கூடிய வகையிலே இந்த நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய பட்டி தொட்டிகளிலே இருக்கக்கூடிய பாமரர்களுக்கெல்லாம் கூட எல்லா வகைகளிலேயும் அந்தக் கருத்தைப் பறை

சாற்றி நடைமுறைப்படுத்தக்கூடிய வகையில், அனுபவப்படுத்தக்கூடிய வகையில், இதயமாக இந்தத் துறை விளங்குகிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அதுமட்டுமல்ல, இந்தச் சமுதாயம் பூ, பிஞ்சு, காய், கனி இவைகளைத் தேடக்கூடிய ஒரு உலகம். இப்படிப்பட்ட உலகில் வேருக்குத் தண்ணீர் ஊற்றக்கூடிய வகையில் வேருக்குத் தண்ணீர் ஊற்றி தெளித்து, அதைக் காக்கக்கூடிய வகையிலே புரட்சித் தலைவரவர்கள் பல்வேறு தொழிற்சங்கங்களுக்கு, இதுபோன்ற கழகங்களுக்குப் பெயர்களையே வைத்திருக்கிறார்கள். தீரன் திருவள்ளுவர், மருது பாண்டியர், ஜீவா, பெரியார், தீரன் சின்னமலை, இராணி மங்கம்மாள், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி இப்படியெல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நாம் பெயர்களை வைத்திருக்கிறோம் என்று சொன்னால் இந்தப் பெயர்களால் இன்றைக்கு என்ன இலாபம், இந்த அரசுக்கு என்ன இலாபம் என்று இல்லாமல், இந்த அரசு ஏற்படுவதற்குச் சமுதாயத்திலே பாடுபட்டவர்கள், தக்கார் உருவாவதற்கு எந்த அளவிற்கு யார் யார் சுதந்திரப் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டார்களோ அவர்களை, தியாகிகளை, சுய உணர்வு படைத்தவர்களை இவர்களையெல்லாம் மனதிலே வைத்து அவர்களுடைய பெயர்களிலே போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் புரட்சித் தலைவரவர்கள் உருவாக்கியிருக்கின்றார்கள்.

(பிற்பகல் 1-00)

அது மட்டுமல்ல. இந்த அரசு வந்த பிறகு 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இருந்தது, 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக பரந்து இருக்கின்றன. இது இந்த ஆட்சியின் வளர்ச்சிக்கு ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கிறது. இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே 21 முறை பல்வேறு காரணங்களுக்காக மைய அரசின் பாராட்டு பெற்று, விருது பெற்றிருக்கக்கூடிய ஒரே துறை நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறைதான். எந்த மாநிலத்திலும் எந்தத் துறையும் எட்டாத சாதனை இது என்று பெருமைப் படலாம். இந்தப் பெருமை வேறு யாருக்கும் இல்லை. அந்த அளவுக்கு இந்தியாவிலேயே இது ஒரு தனித் தன்மைக்கு

எடுத்துக்காட்டாக விளங்கி, மத்திய அரசின் பாராட்டையும் பெற்று விளங்கக்கூடிய ஒரு துறையாக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இதற்கு என்ன காரணம் என்று பார்த்தால், 7 ஆண்டுகளாகப் போராட்டம் இல்லாத அளவுக்கு திட்டங்களை வகுத்து, வகைப் படுத்தி செயல்படுத்தியிருக்கிறார்கள். ஊழியர்களுக்குப் பதவி உயர்வு, சம்பள உயர்வு என்று அவர்கள் கோரிக்கை வைப்பதற்கு முன்னாலேயே அவர்களுடைய கோரிக்கைகளைக் கேட்டு வாங்கு கிறார்கள். எல்லாத் துறைகளிலும் போராட்டம், ஊர்த்தால் எல்லாம் நடக்கும், வாரத்திற்கு இரண்டு நாள், நான்கு நாள். ஆனால் இந்தத் துறையில் போராட்டம் இல்லை. ஊர்த்தால் இல்லை. நிர்வாகமே கோரிக்கைகளைக் கேட்டு வாங்கி, பரிசீலனை செய்து, என்ன தேவை என்று சொல்லுங்கள், இதை இதை நாங்கள் செய்திருக்கிறோம் ஏற்றுக்கொள்கிறீர்களா என்று சொல்லும் அளவுக்கு நிர்வாகம் இருக்கிறது என்றால் மற்ற நிர்வாகங்களுக்கு இது ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இடிப்பாரை இல்லாத ஏமரா மன்னன்
கெடுப்பா ரிலா னுங் கெடும்

என்று வெளிப்படையாகச் சொல்வோம். ஆனால் எந்தத் துறையும் இதை அமல்படுத்தவில்லை.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை ஒன்றுதான் ஆலோசனைக் அமைப்புக் குழுவை வைத்திருக்கிறது. அந்த ஆலோசனைக் குழுவில் தொழிற்சங்கம், தொழிலாளர்கள், ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள், இந்தத் துறையிலே ஈடுபட்டிருக்கக்கூடிய அறிஞர் பெருமக்கள், நிர்வாகம் எல்லாம் இடம் பெற்று, இணைந்து, ஆலோசனைகளைக் கேட்டுச் செயல்படும் மிகச் சிறந்த அமைப்பாக நடைபெறுவதற்கு இது ஒரு முன் உதாரணமாக இருக்கிறது என்று பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்த மாநிலம் மட்டுமல்ல; பிற மாநிலங்கள் மட்டுமல்ல, இந்திய அரசே கூட பாடம் கற்றுக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் இந்தத் துறை இருக்கிறது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, 1977-லே சம்பளம் எவ்வளவு? 1987-லே சம்பளம் எவ்வளவு? இதைக்கூட கேட்டு வாங்கினார்களா என்றால் இல்லை. ஒரு ஆண்டுக்கு குறைந்தபட்சம் 15 கோடி ரூபாய் சம்பளம்

சம்பளமாக அவர்களுக்கு நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. ஆண்டுதோறும் இந்தக் கேள்வி கேட்கக்கூடிய நேரம், சம்பளத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று, படியை உயர்த்த வேண்டும் என்று அவர்கள் கேட்பதற்கு முன்னால் தேவையைக் கேட்டு, கலந்து பேசி, அவர்களுக்குச் செய்ய வேண்டியதை நிர்ணயம் செய்து, சராசரியாக 15 கோடி ரூபாய் உயர்த்திக் கொடுத்து பிரச்சினைகள் இல்லாத அளவுக்கு புகார் இல்லாத அளவுக்கு, இந்தத் துறையை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் பெருமையோடு நிர்வகித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

ஆனால் இங்கே பேசும்போது சில நேரங்களிலே எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். இங்கே கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது; இது அநியாயம; வறட்சி வாட்டுகிறது, இந்த நேரத்தில் இது சரிதானா என்று கேட்டார்கள். இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் கட்டனமாக வருகின்ற வருவல் அரசாங்கத்திற்கு அல்ல. போக்குவரத்துத் துறையில் வசூலாகக் கூடிய கட்டணம், அதனால் வரக்கூடிய வருமானம், அந்தத் தொகை தமிழக அரசின் கஜானாவுக்குப் போகவில்லை; போக்குவரத்துத் துறையின் முன்னேற்றத்திற்காக அது பயன்படுத்தப்படுகிறது.

அது மட்டுமல்ல, ஒரு காலத்திலே கலைவாணர் என்.எஸ்.கே. அவர்கள் ஒரு படத்திலே சொல்லிய கருத்தை நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

"அப்பன் தொழிலை அவனது பிள்ளை
சொப்பனத்திலுமே நினைப்பதுமில்லை."

என்று சொன்னார்கள். அந்தக் கருத்திற்கேற்ப போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகள் எதிர்காலத்திலே எஞ்சினியராக வர வேண்டும்; பொறியியல் வல்லுநராக வர வேண்டும்; மருத்துவராக வரவேண்டும்; இன்னபல முறைகளிலே அவர்கள் எல்லாம் முன்னுக்கு வரவேண்டும்; நல்ல பதவிகளைப் பெற்று உயர்ந்துவரக்கூடிய வகையில் இருக்க வேண்டும் என்பதற்காக மருத்துவக் கல்லூரியை நடத்துகிறார்கள். பொறியியல் கல்லூரியை நடத்துகிறார்கள்; தொழில் பயிற்சியை நடத்துகிறார்கள்; ஓட்டுநர் பயிற்சியை நடத்துகிறார்கள். மேலும் அவர்களுடைய குடும்பங்களிலே திருமணம் போன்ற நிகழ்ச்சிகளுக்கு எக்சம்ஷேன் என்ற முறையில் மலிவு விலையில் பொருள்கள் கொடுக்கிறார்கள்; இலவசமாக இசை நிகழ்ச்சி

[டாக்டர் கே. சமரசம்] [1987 ஏப்ரல் 6

நடத்துகிறார்கள். அவர்களே ஒரு இசைக் குழுவையும் நடத்துகிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு கடன் உதவி செய்கிறார்கள்; விளையாட்டுகளில் ஊக்கமளிக்கிறார்கள். இப்படி பல்வேறு வகைகளில் கவனம் செலுத்துகின்ற காரணத்தினால் இந்தத் துறை இன்றைக்கு இந்த நாட்டினுடைய 'ஸ்பைனல் கார்டு' என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு, முதுகுத் தண்டுவடம் என்று சொல்லக் கூடிய வகையில் தமிழ் நாட்டை நிர்வகித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை யாரும் மறந்துவிட முடியாது.

அந்த வகையில் ஐ.டி.ஐ. 12; ட்ரெயினிங் சென்டர் 12; இன்ஜினியரிங் காலேஜ் 1; மெடிக்கல் காலேஜ் 1 என்று இவை எல்லாம் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. விருப்பு, வெறுப்பு அற்ற முறையில் இருக்கின்ற காரணத்தால்தான் இந்தத் துறை பல்வேறு வகைகளில் வளர்ச்சி அடைந்து இன்றைய தினம் நல்ல நிலையில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைச் சொல்கிறபோது நாம் எல்லோரும் பெருமைப்படுகிறோம்.

அடுத்து டெல்லியில் இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மத்திய அரசு பல்வேறு வகைகளில் உதவி செய்வதாக நாம் அறிகிறோம். அப்படி என்றால் இங்கே சென்னையில் இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மத்திய அரசு உதவி செய்ய வேண்டுமா, வேண்டாமா? டெல்லிக்கு ஒரு பார்வை, சென்னைக்கு ஒரு பார்வை என்று இருக்கலாமா என்பதை மத்திய அரசு பரிசீலனைச் செய்ய வேண்டும். ஒரு மாநில அரசு தன் கையால், தன்னுடைய உதவியால், தன்னுடைய உணர்வால், தன்னுடைய வருமானத்தால், தன்னுடைய நடவடிக்கையால், தன்னுடைய நிர்வாகத் திறமையால் மிக நல்ல முறையில் நடத்துகிற ஒரு துறைக்கு மத்திய அரசு உதவி செய்ய முன்வர வேண்டும். அது தான் ஜனநாயக மரபாக இருக்க முடியும். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் மேலும் ஊக்கம் கொடுக்கக்கூடிய முறையில் மத்திய அரசு முன்வந்தால் இந்தத் துறையில் மேலும் பல்வேறு வகையான முன்னேற்றங்களை அடைய வாய்ப்பாக இருக்கும். அந்த அடிப்படையில் டெல்லி முன்வர வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 6] [டாக்டர் கே. சமரசம்]

எங்களுடைய மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அன்னையார் பெயரில் ரூபாய் 5½ கோடி மூலதனத்தில் அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இது மிக, மிகப் பாராட்டுதற்குரியது. எங்களுடைய மாவட்டத்தின் வரப்பிரசாதமாக அமைந்த கழகமாகும் அது. அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் என்பதைத் தொடங்கி கட்சி நடத்தி முதன் முதலாக திண்டுக்கல் பாராளுமன்றத் தொகுதியில் ஈடுபட்டு வெற்றி கண்ட காரணத்தால், முதல் வெற்றியைத் திண்டுக்கல் கொடுத்த காரணத்தால் திண்டுக்கல்லை தலைநகரமாக வைத்து அண்ணா மாவட்டத்தை அமைத்த பெருமை இந்த அரசுக்கு உள்ளது. அப்படிப்பட்ட அண்ணாவின் அரசை உருவாக்கிய புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்தையும் தன்னுடைய சொந்த மாவட்டமாகக் கருதி, எடுத்துக்கொண்டு, வேறு எந்த மாவட்டத்திற்கும் இல்லாத பல் வேறு சலுகைகளை அதற்குக் கொடுத்து, வறட்சிப் பகுதியை வளர்ச்சிப் பகுதியாக ஆக்கக்கூடிய வகையில் திட்டங்களை உருவாக்கி இருக்கிறார். அந்த வகையில் எப்போதும் அந்த மாவட்டத்தைக் கைவிடவில்லை என்ற எண்ணத்தோடு தன்னுடைய தாயின் பெயரால் அது இருக்க வேண்டுமென்ற வகையில், நாங்கள் எல்லாம் வணங்கி விரும்பி அந்தப் பெயரை வைக்க வேண்டும் என்று கேட்டதற்குப் பிறகு, பல்வேறு வகையில் நாங்கள் முயற்சி செய்த பிறகு அதில் ஓரளவுக்கு வெற்றி பெற்றிருக்கிறோம் என்று நான் நம்புகிறேன். அந்த மாவட்டம் மிக நல்ல முறையில் புரட்சித் தலைவருக்கு நன்றியுடைய மாவட்டமாக இருக்கக் கூடிய வகையில் இருக்கும் என்று அந்த மாவட்ட மக்களின் சார்பாக நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, பாதையோர உணவு விடுதிகளை அதாவது மோட்டல்களைக் கட்டியிருக்கிறார்கள். அவ்வாறு பாதையோர உணவு விடுதிகளைக் கட்டிய காரணத்தால் நெரிசலைத் தவிர்க்க உதவியாக இருக்கிறது; நல்ல உணவாக அந்தப் பயணிகளுக்குக் கிடைக்க உதவுகிறது; போக்குவரத்துக்கு பாதிப்பு இல்லாத வகையில் வழிவகை செய்கிறது. கிராம கைவினைப் பொருட்களை, அங்கே செல்லக்கூடிய பயணிகள் வாங்கக்கூடிய வகையில், அந்த பகுதியிலே உள்ள கிராமங்களில் கிடைக்கக்கூடிய உணவு, பண்பாடு, நாகரிகம் ஆகியவற்றைத் தெரிந்து கொள்ளக்கூடிய வகையில் இது பேருதவியாக இருக்கும். அந்தப் பாதையோர உணவு விடுதி

[டாக்டர் கே. சமரசம்] [1987 ஏப்ரல் 6

களைப் பரவலாக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவற்றை ஒரு மாவட்டத்தில் இரண்டு, மூன்று இடங்களிலாவது கட்டாயம் கட்ட வேண்டும். அவ்வாறு கட்டி அந்த மோட்டல்கள் அருகிலேதான் பேருந்துகளை கட்டாயம் நிறுத்த வேண்டும் என்றும், வேறு தனியார் சிற்றுண்டிச்சாலை அருகில் நிறுத்தக் கூடாது என்றும் ஏற்பாடு செய்தால் அதன்மூலம் இந்த மோட்டல்களும் பயன் அடையும். பொதுமக்களும் பயன் அடைவார்கள். அதன் மூலம் வரக்கூடிய வருமானம் இந்தக் கழகங்களை மேலும் வளர்ச்சி பெற வைக்கின்ற வகையில் உதவியாக இருக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்தப் பாதையோர உணவு விடுதிதான் பல்வேறு வகையிலான நம்முடைய நாட்டின் கலாச்சாரம், பண்பாடு, நாகரிகம், உணவு வகைகள் ஆகியவற்றை உலகுக்கு எடுத்துச் சொல்லக் கூடியதாக இருக்கும். வேறு மாநிலங்களிலிருந்து இங்கே வந்து, இங்குள்ள பேருந்துகளில் பயணம் செய்யக்கூடிய பயணிகள் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் உள்ள உணவு வகைகளை உண்டு, கைவினைப் பொருட்களை வாங்கிச் செல்கிறபோது தமிழகத்தினுடைய உணர்வுகளை உலகம் தெரிந்துகொள்ள வாய்ப்பாக அமையும். அந்த வகையில் அதை பெரிய அளவில் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1-10)

அடுத்து பேருந்துகள் ஒரு முனிசிபாலிட்டியிலிருந்து செல்ல வேண்டும் நாம் லிங்க் ரோடுகளையும், மலைப் பகுதி ரோடுகளை அங்கேயிருந்து செல்ல வேண்டுமென்ற நிலையை மாற்றி, அத்தியாவசிய தேவைகளை பூர்த்தி செய்யும் வகையில் ஒவ்வொரு ஒன்றியத் தலைநகரிலிருந்தும் செல்லக்கூடிய வகையில் செய்ய வேண்டும். நாம் லிங்க் ரோடுகளையும், மலைப் பகுதி ரோடுகளையும் ஏராளமாகப் போட்டிருக்கிறோம். ஒன்றியத்தை மையமாக வைத்து நகரப் பேருந்துகளைச் செலுத்தினால் இன்டீரியர் ப்ளேஸ் என்று சொல்லக்கூடிய இடங்களில் இருக்கக்கூடியவர்கள் கூட முழுமையாகப் பலன் பெற இயலும். ஆகவே ஊராட்சி ஒன்றியத் தலைநகரங்களிலிருந்து இந்த நகரப் பேருந்துகள் புறப்படும் என்ற நிலையைக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 6] [டாக்டர் கே. சமரசம்]

இப்போது இருக்கிற சமுதாய அமைப்பில் எந்தப் பிரச்சினை வந்தாலும், எந்தப் போராட்டம் வந்தாலும் முதலில் பலியாவது இந்தப் பேருந்துகள் தான். கண்ணாடிகள் தூளாகின, நெருப்பு வைத்துக் கொளுத்தப்பட்டது என்று எந்தப் பிரச்சினை வந்தாலும் பேருந்துகள் தாக்கப்படுகின்றன. மாணவர் பிரச்சினை, ஆசிரியர் பிரச்சினை, விவசாயிகள் பிரச்சினை, மருத்துவர்கள் பிரச்சினை, பொறியாளர்கள் பிரச்சினை இப்படி யாருடைய பிரச்சினையாக இருந்தாலும் முதல் பலி இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் தான் என்று இருக்கக்கூடிய சூழ்நிலையில், அந்தத் தவறைச் செய்பவர்கள் மீது விசாரணை இல்லாமலே நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும், அவர்களை கைது செய்ய வேண் வேண்டும் என்று ஒரு சட்ட முன்வடிவை இந்தச் சட்டமன்றத்தில் கொண்டு வர வேண்டும். அப்படி கொண்டு வந்தால் போக்குவரத்து வசதிகளை நாம் பாதுகாக்க முடியும், பொதுமக்களை பாதுகாக்க முடியும். ஒரு குடம் பாலுக்கு ஒரு துளி விஷம் என்று சொல்கிற நிலையில் இருக்கக்கூடியவர்களை எல்லாம் புறக்கணித்து, இருண்ட வீட்டிற்கு ஒரு ஒளி விளக்காக இருக்கிற ஒரு அமைப்பாக அதை மாற்றியமைப்பதற்கு வழி பிறக்கும். இல்லாவிட்டால் அது சரியான முறையில் இருக்காது என்று சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்த அடிப்படையில் இவற்றை பாதுகாக்கக்கூடிய வகையில் நல்லதொரு சட்ட முன்வடிவைக் கொண்டு வந்து நிறைவேற்றக் கோருகிறேன்.

அடுத்து கப்பல் போக்குவரத்து. இது இப்போது பொருள் போக்குவரத்துக் கழகமாக, மிகச் சிறப்பாக, இலாபகரமாக நடக்கக்கூடிய வகையில், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தலைமையில், செயல்படுகிறது. இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பிற்கு வந்ததற்குப் பிறகு பல கப்பல்களை வாங்கி நிர்வாகம் செய்து இந்தியத் துணைக் கண்டத்தில் தமிழகம் பாராட்டுக்குரியதாக விளங்குகிறது. உலகம் வியக்க சுதேசி கப்பல் ஓட்டிய தமிழ்நாடு என்று சொல்வார்கள். அப்படி சொல்லிய தமிழ் நாட்டில் இப்போது கப்பல் ஓட்டுவதை விட்டுவிட்டு, அதை யாரோ தனியார் செய்து கொண்டிருக்கிற சூழ்நிலை இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையை மாற்றியமைத்து ஒரு குறுகிய இடத்திலாவது, சில இடங்களிலாவது, சென்னையிலிருந்து அல்லது கொச்சியிலிருந்து சில கப்பல்களை நாம் விட வேண்டுமென்று உரிமையை மத்திய அரசிடமிருந்து பெற்று, அதையும் திறம்பட நடத்த மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[டாக்டர் கே. சமரசம்] [1987 ஏப்ரல் 6

அடுத்து பேருந்து நிலையங்கள் பல்வேறுபட்ட ஆளுகைகளுக்கு உட்பட்டு சின்னாபின்னமாகி கிடக்கின்றன. ஆகவே! பேருந்து நிலையங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் ஒரு அமைப்பாக தனியாக வந்தால், இப்போது இருப்பதை விட மேலும் சிறப்பாக இருக்கும். பேருந்து நிலையங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தனி அமைப்பாக எடுத்துக்கொள்ளும் நிலை வந்தால் வருமானமும் பெருகும், வசதியும் பெருகும். இப்போது இருக்கிற பிரச்சினைகள் பல அடிபட்டு போய்விடும். இப்போது ஆங்காங்கு ஒரு பிரச்சினை இருக்கிறது. ஊராட்சி ஒன்றியத்திற்கு உட்பட்டிருப்பபவைகளுக்கு ஒரு மாதிரிப் பேச்சு, நகராட்சிக்கு உட்பட்டிருப்பவைகளுக்கு ஒரு மாதிரி விமர்சனம் பேரூராட்சிக்கு உட்பட்டிருப்பவைகளுக்கு ஒரு மாதிரியான பிரச்சினை, மாநகராட்சி போன்ற இடங்களில் ஒரு மாதிரி சிக்கல் என்று இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. அரசு பேருந்து நிலையங்களாக மாறுகிறபோது, அவைகள் எல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சேர்ந்தன என்ற நிலை வருகிறபோது, இந்தப் பிரச்சினைகள் எல்லாம் தவிர்க்கப்பட்டு, மிகச் சிறந்த ஒரு நிர்வாகம் ஏற்பட வாய்ப்பு உண்டாகும். எனவே அந்த வகையில் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து கூவம் ஆற்றில் படகு விட வேண்டுமென்பது பாரதியார் காலத்திலிருந்து சொல்லிக் கொண்டிருக்கக் கூடியது. அதற்கு ஒரு நோக்கில் சிலர் படகு விடுகிறோம் என்று சொல்லி, நாற்றத்தைப் போக்க சென்டையெல்லாம் தெளித்தும் கூட நடவடிக்கை எடுத்தார்கள். அதோடு அது போய்விட்டது. அதை மாற்றி அமைத்து, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்துகிறபோது, சென்னையில் இருக்கிற நகரப் பேருந்துகளினுடைய நெரிசல் குறையும். அதிலே பல்வேறு உல்லாசப் பயணங்கள் செல்லக்கூடிய வகையில் ஏற்பாடுகளைச் செய்யலாம். அதிலே பல்வேறு இளைஞர்கள், தொழிலாளர்கள், ஆங்காங்கு இருக்கிற வணிக நிறுவனங்கள் எல்லாம், பல்வேறு வகையிலே தொடர்பு கொள்ளக்கூடிய வகையில் இது அமையும். கூவத்தைச் சுற்றியுள்ள 2 பகுதிகளிலும், ஸ்டேட் பாங்க், சென்ட்ரல் பாங்க், போன்ற வங்கிகளுக்கு அழகுபடுத்துவதற்கு உரிமையைக் கொடுத்து, 10 ஆண்டு, 5 ஆண்டு என்று சொல்லி அமைத்து, அங்கே சிறுவர் பூங்கா போன்றவற்றை எல்லாம் அமைத்து, அங்கேயிருக்கிற தண்ணீரை வெளியேற்றி, கடலிலே இருந்து புதிய தண்ணீரை உள்ளே செலுத்தி, அது நல்ல முறையில் இருக்கக்கூடிய வகையில் படகு

1987 ஏப்ரல் 6] [டாக்டர் கே. சமரசம்]

விட்டால் இந்தச் சென்னை மாநகரம் சிறப்பான ஒரு நகரமாக மேலும் விளங்குவதற்கு ஒரு முன்னுதாரணமாக விளங்கும். இதைச் செய்வதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆகவே அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் இந்தத் துறையைப் பொறுத்த வரையிலும், அனைத்திந்திய அண்ணா தி.மு. கழக அரசு ஏற்பட்ட பிறகு, ஒவ்வொரு துறையிலும் ஒரு தனித் தன்மையைப் படைத்திருக்கிறது. அந்தகைய தனித்தன்மையைப் பெற்றிருக்கிற இந்த நேரத்தில், மைய அரசாக இருந்தாலும், மாநில அரசுகளாக இருந்தாலும், வேறு துறைகளே கூட. இந்தத் துறையைப் பார்த்து சில பாடங்களைக் கற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லக்கூடிய வகையில், அரசு, அமைச்சர், தொழிலாளர்கள், நிர்வாகம், மக்கள், இவர்கள் அத்தனை பேர்களும் ஒருங்கிணைந்து ஒருமைப்பாட்டின் சின்னமாக இருக்கிற காரணத்தால், இந்தத் துறை எல்லாத் துறைகளுக்கும் உள்ளங்கை போல் இருந்து, நல்ல முறையில் சேவை செய்யக் கூடிய காரணத்தால், இதுபோன்ற சின்னச் சின்னக் குறைகளையும் நிவர்த்தி செய்து, எதிர்காலத்தில் தலை சிறந்த துறையாகவும், மற்றவைகளுக்கு வழிகாட்டியாகவும் இருக்கக்கூடிய வகையில் இது வரவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் என்னுடைய உணர்வை வெளிப்படுத்தி, இந்த நல்ல கோரிக்கைகளை வரவேற்று அமைகிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கை மீது பல்வேறு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், பல்வேறு கருத்துக்களையும், பாராட்டுதல்களையும் ஆலோசனைகளையும் எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். அதை அடிப்படையாக வைத்தும், நம்முடைய, தமிழகத்தினுடைய முதல்வர், எங்களுடைய இதய தெய்வம், டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் எங்களுக்கு இட்ட கட்டளைகளில் நாங்கள் நிறைவேற்றியிருக்கிற பல்வேறு பிரச்சினைகள் பற்றியும் இங்கே சுருக்கமாக எடுத்துச் சொல்லி, என்னென்ன முன்னேற்றங்கள் செய்யப்பட இருக்கின்றன, என்னென்ன முன்னேற்றங்கள் அடைந்திருக்கின்றன என்பதையும் நான் இங்கே உங்களுக்கு தொகுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

குறிப்பாக வெட்டுத் தீர்மானங்கள் என்று பார்க்கிறபோது 5 உறுப்பினர்கள் உள்துறையைப் பொறுத்தவரையில் கொள்கை பற்றிய வெட்டுத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்தக் கொள்கைக் குறிப்பிலே அதற்கான பதில் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. 44 உறுப்பினர்கள் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய சார்பாக பேருந்து வசதி ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்கான நடவடிக்கையை எதிர்காலத்திலே எடுப்பதற்கான பரிசீலனையை இந்த அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ளும் என்பதை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று போக்குவரத்துத் துறை சார்பாக மொத்தம் 76 உறுப்பினர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 14 தீர்மானங்கள் கொள்கை சம்பந்தமாகவும், 30 பேர்கள் பேருந்து வழித்தடம் வேணடும் என்றும் கேட்டிருக்கிறார்கள். அதற்கான நடவடிக்கையும் எதிர்காலத்திலே எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சாலை மேம்பாடு பற்றி 123 உறுப்பினர்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகளை எல்லாம் ஆய்ந்து, தேவைக்கேற்ப, நிதி நிலைமைக்கேற்ப அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இங்கே பேசிய எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்கள் கூட, புரட்சித் தலைவர் எடுத்திருக்கிற நடவடிக்கையை, 1977-லேயிருந்து இன்றைக்கு வரை, இந்தத் துறையிலே என்ன என்ன முன்னேற்றங்கள் நடந்திருக்கின்றன என்பதை எண்ணிப் பார்த்து, தங்களுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்தார்களே யொழிய, எந்த இடத்திலேயும், அவர்கள் மனக்குறையோடு கூட, இதிலே, இன்ன குறைபாடு ஏற்பட்டுவிட்டது என்று அவர்களால் சொல்ல முடியவில்லை. இங்கே பேசிய திரு. சிந்தன் கூட, நான் பாராட்ட வேண்டும் என்று ஆசைப்படுகிறேன், ஆனால் காலம் போதாத காரணத்தால் சில முக்கியமான பிரச்சினைகளை மட்டும் இங்கே குறிப்பிடுகிறேன் என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள்.

(பிற்பகல் 1-20)

இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் 1977-ல் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் முதலமைச்சராக பொறுப்பு ஏற்றதிலிருந்து இன்று வரை படிப்படியாக ஆனால் அதே சமயத்தில்

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. சு. முத்துசாமி]

மிக வேகமாக மக்களுடைய எதிர்பார்ப்புக்கு ஏற்ப மக்கள் எந்த வேகத்தோடு நினைக்கிறார்களோ அந்த வேகத்தோடு இந்தத் துறையை வளர்த்து இன்றைக்கு நல்ல பல பணிகளைச் செய்து இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சொல்லுவதை விட இங்கே இருக்கின்ற மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்லியதை வைத்தே உங்களால் புரிந்து கொள்ள முடியும் என்று கருதுகிறேன்.

குறிப்பாக சில உதாரணங்களை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். 1977 ஆம் ஆண்டு 4,974 பஸ்கள் மட்டும் தான் இருந்தன. இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 11,167 பஸ்கள் அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமாக மட்டும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தக் கூடிய பேருந்துகளாக அவை இருக்கின்றன என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஏன் இப்படிப்பட்ட ஒரு மிகப் பெரிய வளர்ச்சியை எங்களால் ஏற்படுத்த முடிந்தது என்பதை இங்கே சொல்லி ஆகவேண்டும்.

1977-க்கு முன்னாலே ஒரு பஸ் விடவேண்டும் என்று யார் கேட்டாலும், யாரிடத்தில் கேட்டாலும் அதிலே இருக்கின்ற சட்டதிட்டங்களை எல்லாம் கடைபிடித்து அந்த பஸ்களை விடுவதற்கு குறைந்த பட்சம் 2 ஆண்டு காலத்திலிருந்து 3 ஆண்டு காலம் ஆகும். எனவே தான் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டால் கூட தேவையான அளவுக்கு விட முடியாத அளவில் இருந்து இருக்கிறது என்பதையும் அன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உடனடியாக பஸ்களை வாங்கி விட முடியாத நிலையில் இருந்து இருக்கிறது என்பதையும் நான் சொல்லி ஆகவேண்டும். ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் பொறுப்பு ஏற்றதற்குப் பின்பு அவர்கள் எடுத்த தீவிர நடவடிக்கையின் காரணமாக பேருந்து வேண்டும் என்று கேட்டால் பஸ் விடக்கூடிய தகுதியில் அந்த போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்குமானால் ஒரு வார காலத்திலே கூட அந்த பஸ்களை அவர்களுக்கு விடக் கூடிய ஒரு நிலை இந்த அரசுக்கு ஏற்பட்டு இருக்கிறது. எனவே தான் இந்த அளவுக்கு அதிகமான பேருந்துகளை குறிப்பாக கிராமப்புறங்களில் மக்களுடைய உணர்வை புரிந்து அவர்களுக்காக இந்த அரசு செய்து இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1957 ஏப்ரல் 6

அடுத்து, நாட்டுடைமை பேருந்து சம்பந்தமாக நாங்கள் பொறுப்பு ஏற்கிறபோது 1977 ஆம் ஆண்டு 52 சதவிகிதம் மட்டும் தான் இருந்தது. அது இன்றைக்கு 68 சதவீதமாக உயர்ந்து இருக்கிறது. இது எப்படி என்று சில பேர் கேட்கலாம். இதற்கு முன்னால் நாட்டுடைமை ஆக்குகிறோம் என்று சொல்லி ஒரு பக்கம் பேருந்துகளை தனியார் இடத்தில் அரசாங்கம் அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுத்து எடுத்துக் கொண்டு இருந்தது. ஆனால் இன்னொரு பக்கம் தனியார்களுக்கு பேருந்துகளை கொடுத்துக் கொண்டு இருந்தது. ஆனால் இந்த குறுகிய காலத்தில் இந்த அரசு எங்கெங்கே பேருந்துகள் விட வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறதோ அங்கெல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பேருந்துகளை அரசு சம்பந்தமான பேருந்துகளை விட்ட காரணத்தால் தேசியமயமாக்கப்பட்ட எண்ணிக்கை இவ்வளவு கூடியிருக்கிறது என்பதை இங்கே நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் 1977-லே நாங்கள் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்கிற போது 7 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தான் இருந்தன. இன்றைய தினம் 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன. இரண்டாகப் பிரிப்பதன் காரணத்தால், செலவு அதிகமாகுமே ஒழிய இதனால் மக்களுக்கு என்ன நன்மை என்று சில பேர் கருதலாம். ஆனால் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் என்பது 2, 3 மாவட்டங்களை உள்ளடக்கியதாக இருக்குமானால் அந்த நிர்வாக இயக்குநர், பொது மேலாளர் மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் எல்லா இடங்களுக்கும் முழு கவனத்தையும் காட்டுவது என்பது முடியாத காரியமாக இருக்கும். நிர்வாகத்திலே பல சிக்கல்கள் ஏற்பட வாய்ப்பு இருக்கிறது. பொதுமக்கள் சொல்கிற கோரிக்கைகள், அல்லது கருத்துக்கள் முழுமையாக அந்த நிர்வாக இயக்குநரை வந்து அடைகிற நிலை இல்லாமல் போய் விடுகிறது. எனவே ஒரு மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இருப்பதுதான் சாலப் பொருத்தமாக இருக்கும். பொதுமக்களுக்கு நன்மை செய்யக்கூடியதாக இருக்கும். அந்த நிர்வாக இயக்குநர் நேரடியாக அந்த அந்த பிரச்சினையைப் போய் பார்ப்பதற்கு உண்டான வாய்ப்பு இருக்கும் என்று எங்களுக்கு சொன்ன காரணத்தால் அந்த உணர்வின் அடிப்படையில் ஒரு மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைக்க வேண்டும் என்ற அந்த எண்ணத்தோடு நாங்கள் படிப்படியாக உயர்த்திக் கொண்டு இருக்கிறோம். அதிலே மிகுந்த வெற்றியையும் நாங்கள் பெற்றிருக்கிறோம்.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. சு. முத்துசாமி]

குறிப்பாக இன்றைக்கு சொல்ல வேண்டும் என்று சொன்னால் கூட மராட்டிய மாநிலத்தைச் சேர்ந்த அரசு அங்கே டாக்டர் பந்தாங்கர் என்பவருடைய தலைமையில் ஒரு குழுவை அமைத்து எப்படி இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்த முடியும் என்ற முறையில் அவர்களுடைய மாநிலத்தில் ஒரு ஆய்வை செய்தார்கள். அப்போது நம்முடைய மாநிலத்தில் இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பற்றி அவர்கள் குறிப்பிட்டு இங்கே சின்ன சின்ன அமைப்புகளாக இருக்கின்ற காரணத்தால் மிக சிறப்பாக, வெற்றிகரமாக இது நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்ற கருத்தை அவர்கள் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். இந்த மாதிரி அமைப்புகள் தான் மிகச் சிறந்த முறையில் சேவை செய்ய முடியும் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். தமிழ்நாடு அரசின் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ச்சியாக நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகின்றன என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டு இதை இங்கே அவசியம் சுட்டிக்காட்ட வேண்டும் என்று அந்தக் குழுவினுடைய அறிக்கையிலே அவர்கள் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். எனவே, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கொடுத்த ஆலோசனை தான் எங்களுடைய முழுமையான வெற்றிக்குக் காரணமாக அமைந்திருக்கிறது என்பதை நான் சொல்ல வேண்டியதில்லை. மராட்டிய மாநிலத்தைச் சார்ந்த அந்த ஆய்வுக் குழுவே இதைத் தெரிவித்திருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதைப்போலவே 1977 ஆம் ஆண்டு 676 பேருந்துகள் தான்
ஓராண்டில் வாங்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இப்போது சராசரி
யாக 2,400 பஸ்களுக்கு மேலே ஓராண்டில் வாங்கிக் கொண்டிருக்
கிறோம் என்பதை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.
இதற்கு முன்னாலே தெரிவித்தார்கள், ஏறத்தாழ 1977 ஆம்
ஆண்டு, ஓராண்டில் 44 கோடி கிலோ மீட்டர்கள் மட்டும்தான்
மொத்தமாக அன்றைக்கு ஒரு பேருந்து இயங்கிக் கொண்டிருந்
தது. ஆனால் இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 137 கோடி கிலோ மீட்டர்
கள் இயக்கப்பட்டிருக்கிறது. சராசரியாக ஒரு
நாளைக்கு பயணம் செய்பவர்கள் எண்ணிக்கை 37 இலட்சம்
மட்டும்தான் 1977-லே. கடந்த ஆண்டில் எடுத்துக் கொண்ட முயற்சி
யின் காரணமாக ஏறக்குறைய 1 கோடியே 4 இலட்சம் பேர்
இன்றைக்கு ஒரு நாளைக்கு பேருந்துகளிலே பயணம் செய்கின்ற
வாய்ப்பை இந்த அரசாங்கம் ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறது
என்பதை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இங்கே ஒரு பேருந்தை பயன்படுத்துகின்ற அளவு சதவீதம் 1977-ல் அது 87 ஆக இருந்தது. அகில இந்திய அளவிலே 85 சதவீதம். 1977-ல் பயன்படுத்திய சதவீதம் 87. இன்றைக்கு இந்த அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்ட விடா முயற்சியின் காரணமாக 93 சதவீதமாக இது உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இந்த அரசாங்கம் வேலை வாய்ப்பிலே என்ன செய்து விட்டது என்று சில பேர் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த ஒரு துறையிலே மட்டும் ஏறத்தாழ 35,753 பேர் நாங்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட 1977 ஆம் ஆண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றிக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இன்றைய தேதியில் 78,616 பேர் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நான் சொல்லும்போது, இந்தத் துறையிலே மட்டும் இந்த அரசு எவ்வளவு பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறது என்பதை நிச்சயமாக இங்கே இருப்பவர்கள் புரிந்து கொண்டிருப்பார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். ஒரு பேருந்தை எவ்வளவு முழுமையாக இயக்குகிறோமோ, அந்த அளவிற்குத்தான் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் திறமையாக இருக்கும். ஒரு பேருந்து ரூ. 4 இலட்சம், ரூ. 4½ இலட்சத்திற்கு வாங்கப்படுகிறது. எனவே அந்தப் பேருந்தின் இயக்கம் ஒரு நாளைக்கு எவ்வளவு முழுமையாக பயன்படுத்தப்படுகிறதோ, அதைப் பொறுத்துத்தான் அந்தத் துறையிலே ஒரு முன்னேற்றத்தை நாம் ஏற்படுத்த முடியும். அப்படிப் பார்க்கிறபோது 1977 ஆம் ஆண்டு 304 கிலோ மீட்டர் மட்டும் தான் ஒரு பேருந்து ஒரு நாளைக்கு ஓட்டப்பட்டது. ஆனால் இன்றைக்கு 351 கிலோ மீட்டருக்கு நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். அகில இந்திய சராசரியை நீங்கள் எடுப்பீர்களேயானால், 235 கிலோ மீட்டர் தான் மற்றவர்கள் பயன்படுத்துகிறார்கள். நம்மைப் பொறுத்தவரையில் 351 கிலோ மீட்டர் பயன்படுத்துகின்ற காரணத்தால் தான் இன்றைக்கு இது சிறப்பான இடத்தைப் பெற்றிருக்கிறது.

அடுத்து வழித் தடங்கள் எண்ணிக்கை. சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருந்தாலும் சரி, கிராம மக்களாக இருந்தாலும் சரி பேருந்து விட வேண்டுமென்ற கோரிக்கைகளை மிக அதிகமாக வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இது எல்லோருக்கும் தெரியும். 1977 ஆம் ஆண்டில் 2,045 பேருந்து வழித் தடங்களாக

இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு 6,200 வழித் தடங்களாக உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆனால் சில நேரங்களில் தவிர்க்க முடியாத சூழ்நிலைகளின் காரணமாக கட்டணத்தை உயர்த்தும்போது சொல்கிறார்கள், ஏன் நீங்கள் நிர்வாகத்தில் செலவுகளைக் குறைக்கக் கூடாது? அப்படிக் குறைப்பதன் மூலமாக நிச்சயமாக நீங்கள் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டி வராது என்றெல்லாம் சொல்கிறார்கள். ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் உத்தரவுப்படி, நிர்வாகத்திலே மிக அதிகமான அளவிற்குக் கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்து செலவுகளை நாங்கள் குறைத்த காரணத்தினால் தான் அதிகமான கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய அவசியம் வரவில்லை என்று தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அதற்கு ஒரு உதாரணத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். எரிபொருள் சிக்கனம். ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு 3.7 கிலோ மீட்டர் 1977 ஆம் ஆண்டு ஒரு பேருந்து இயங்கிக் கொண்டிருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு 4.06 ஆக நாங்கள் உயர்த்தியிருக்கிறோம். இந்த டீசலை எந்த அளவிற்கு மிச்சம் செய்கிறோமோ, அந்த அளவிற்கு மிக அதிகமான, கணிசமான செலவை நாம் குறைக்க முடியும் என்பதை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று டயர்களை உபயோகப்படுத்துவதிலே 1977 ஆம் ஆண்டு ஒரு டயரை 80,000 கிலோ மீட்டருக்கு மட்டும் தான் உபயோகப்படுத்தினார்கள். இன்றைக்கு நாம் எடுத்திருக்கின்ற பல்வேறு நவீன முன்னேற்றங்கள் காரணமாக ஏறத்தாழ 1,25,000 கிலோ மீட்டருக்கு ஒரு டயர் பயன்படுத்தப்படுகிறது. 80,000-லிருந்து 1,25,000 ஆக அது உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இங்கே பேசும்போது கூட சொன்னார்கள், பேருந்திலே ஏறினால் அது போய்ச் சேருமா என்ற சந்தேகம் அந்த காலத்திலே இருந்ததாகக் குறிப்பிட்டார்கள். ஒரு கணக்கைச் சொல்கிறேன். ஏறத்தாழ 7,000 கிலோ மீட்டர் ஓடுகின்றபோது ஒரு பிரேக்-டவுன், ஒரு தடை ஏற்படும். ரிப்பேராகி வண்டி நிற்கும்.

(பிற்பகல் 1-30)

ஏறத்தாழ 7,000 கிலோ மீட்டருக்கு ஒரு பிரேக்டவுன் ஏற்படும். ஆனால் இன்றைக்கு 40,000 கிலோ மீட்டருக்குத்தான் ஒரு பிரேக்டவுன் ஏற்படுகிறது. இதையும் குறைப்பதற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடவடிக்கைகளைத் தீவிரமாக எடுத்துக் கொண்டிருக்

[illegible] என்பதை மகிழ்ச்சியோடு [illegible]தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். [illegible]வான்று போக்குவரத்துக் [illegible]கங்களுடைய சொத்துக் [illegible]நிகர மதிப்பு 1977-லே [illegible]கோடி என்று இருந்தது. [illegible] இன்றைக்கு அது 103 கோடியாக உயர்ந்திருக்கிறது. [illegible]க்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தாமாக ஈட்டிய தொகை [illegible] கோடியாக இருந்தது, இன்றைக்கு 56 கோடியாக [illegible]ந்திருக்கிறது, நாங்கள் எடுத்திருக்கின்ற நடவடிக்கைகளில் சிலவ[illegible]றை மட்டும் நான் நேரம் இன்மையின் காரணமாக உ[illegible]க்குக் குறிப்பிடக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[illegible]ந்து, தொழிலாளர்களின் நலனைப் பற்றி இங்கே சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களின் நலனைப் பொறுத்தவரை இந்த அரசாங்கம் மிக வேகமான நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. திரு. [illegible]தன் அவர்கள் கூட சொன்னார்கள், "ஒப்பந்தத்தை நான் [illegible]கிறேன், எல்லா தொழிற் சங்கங்களும் முதல் முறையாக இதிலே கையெழுத்து இட்டிருக்கிறது", என்று அன்றைக்கு அவர் தெரிவித்தார். அவர் மறந்து விட்டார் என்று கருதுகிறேன். 1960 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதத்திலே ஏற்பட்ட ஒப்பந்தத்திலேயும் எல்லா தொழிற் சங்கங்களும் கையெழுத்திட்டன. அதற்குப் பின்னாலே 1983-லே ஒரு ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டது. அதற்குப் பின்னாலே 1986-ல் ஏற்பட்ட ஒப்பந்தத்திலே எல்லா தொழிற் சங்கங்களும் கையெழுத்து இட்டிருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ 100 கோரிக்கைகள் அன்றைக்கு விவாதிக்கப்பட்டன. ஏறத்தாழ 142 மணி நேரம் நாங்கள் அதைப் பற்றி விவாதித்திருக்கிறோம். தொழிற் சங்கத் தலைவர்களுக்கே நாங்களே கடிதம் எழுதி என்னென்ன கோரிக்கைகள் இருக்கின்றனவோ அவற்றைக் கொடுங்கள் என்று கேட்டு வாங்கி செய்திருக்கிறோம். அப்படி நாங்கள் பேச்சுவார்த்தை நடத்திக் கொண்டிருந்த செப்டம்பர் மாதம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அமெரிக்காவில் இருந்தாலும் கூட தினந்தோறும் காலையிலிருந்து மாலை வரை பேசி முடித்து விட்டு அந்தப் பிரச்சினைகள் சம்பந்தமாக தொலைபேசி மூலமாக அமெரிக்காவில் இருந்த புரட்சித் தலைவரைத் தொடர்பு கொண்டு ஒவ்வொன்றிலும் அனுமதி பெற்று எல்லா தொழிற் சங்கங்களும் கையெழுத்திடுகின்ற வகையிலே அந்த ஒப்பந்தம் அமைக்கப்பட்டது. அவரே கூட பாராட்டினார். இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே எங்கேயும் இல்லாத அளவுக்கு

240 நாட்கள் தொழிலாளிகள் பணியாற்றியிருப்பார்களானால் அவர்களை நிரந்தரமாக்க வேண்டும் என்ற அந்தக் கோரிக்கை கூட இந்த அரசால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சில நேரங்களில் யாராவது சொல்கிறார்கள். இந்த அரசாங்கம் தொழிலாளி களுக்கு எதுவுமே செய்யவில்லை. தொழிலாளிகளுக்கு விரோதியாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஏறத்தாழ 1979-லிருந்து இன்று வரை போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே 80,000 தொழிலாளிகள் பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தாலும் போராட்டமே இல்லாமல் இருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லுகின்றபோது இந்த அரசாங்கம் எவ்வளவு கவனத்தோடு தொழிலாளிகளுடைய பிரச்சனைகளை அணுகிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் புரட்சித் தலைவர் அவர் களுடைய உத்திரவிற்கேற்ப 3 ஆண்டுக்கு ஒரு முறைதான் ஒப்பந்தத்தின் போது பேச வேண்டும் என்ற நிலையை மாற்றி 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறை அந்தத் தொழிற்சங்க தலைவர்களை அழைத்து அன்றாடம் என்ன பிரச்சனை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை விவாதிக்க வேண்டும் என்ற உத்திரவிற்கேற்ப நாங்கள் இன்றைக்கு அதை செய்துகொண்டிருக்கிறோம். எனவே [illegible]ான் தொழிலாளிகள் இந்த அரசாங்கத்தை நம்புகிறார்கள். பு[illegible]சித் தலைவர் அவர்கள் எதுவாக இருந்தாலும் நமக்கு செய்து தருவார்கள் என்ற உணர்வோடு போராட்டமே இல்லாமல் பணி யாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்திலே அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவிப்பது என்பது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன். அதுமட்டுமல்ல. சம்பளத்தை நீங்கள் எடுத்து பார்ப்பீர்களேயானால், எனக்கு முன்னாலே பேசிய சட்டமன்ற உறுப்பினர் பேசியதைப்போல 1977-லே 175 ரூபாய் அடிப்படைச் சம்பளம் என்று இருந்ததை இன்றைக்கு 575 ரூபாய் ஆக இந்த அரசாங்கம் உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறது. ஓட்டுநர் ஒருவர் 1977 லே 453 ரூபாய் மொத்தமாகப் பெற்றார் என்றால் இன்றைக்கு 1,383 ரூபாய் பெறுகின்ற அளவிற்கு இந்த அரசாங்கம் அவர் களுடைய நிலையை உயர்த்தியிருக்கிறது. அவர்களுடைய பிரச் சினையைத் தீர்த்திருக்கிறது என்பதை இங்கே நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அதே போன்று இன்னும் பல்வேறு முன்னேற் றங்கள். குறிப்பாக ஐ.டி.ஐ. சாதாரண தொழிலாளிகளுடைய

N87.32.2 / 87 / 81

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

குழந்தைகள் படிப்பதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்களை ஐ.டி.ஐ. படிக்க வைக்க வேண்டும் என்ற உணர்வு ஒரு பக்கம். மறுபக்கம் ஐ.டி.ஐ-லே பயிற்சி பெற்றவர்களை, சிறந்தவர்களை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அமர்த்த வேண்டும். நம்முடைய கழகங்களுக்குத் தேவையான அளவிலே அவர்களுக்கு பயிற்சி கொடுக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையில், பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஐ.டி.ஐ-யை இன்றைக்கு நாமே ஆரம்பித்து நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். அதேபோன்று விபத்துக்களைக் குறைக்க வேண்டும் என்பதற்காக முதல்வர் அவர்கள் இட்ட ஆணையின்படி நாமே ஓட்டுநர்களை தயார் செய்ய வேண்டும்.

சிறந்தவர்களாக அவர்களுக்கு பயிற்சி கொடுக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு பல்வேறு ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை நடத்திக் கொண்டிருக்கின்றன, ஓட்டுநர்களைத் தயார் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று கல்லூரிகள். இங்கே சொன்னார்கள். இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே மட்டும் அல்ல. எனக்கு ஒரு சந்தேகம். வெளிநாடுகளிலே, உலகம் முழுவதும் பார்த்தால்கூட இருக்காது என்பதுதான் என்னுடைய சந்தேகம். தொழிலாளிகளைச் சேர்ந்து இரண்டு கல்லூரிகளை நடத்துவதற்கு உதவியைச் செய்து, அந்தத் தொழிலாளிகளுடைய குழந்தைகளுக்கு அதிலே வாய்ப்பைக் கொடுக்கும் வகையிலே அரசும், போக்குவரத்துக் கழகங்களும், தொழிலாளிகளும் சேர்ந்து, இவ்வளவு ஒற்றுமையோடு செய்கிற நிறுவனம் நிச்சயமாக வேறு எங்கேயும் இருக்க முடியாது என்று கருதுகிறேன்.

புரட்சித் தலைவர் அவர்களிடத்திலே ஒரு இன்ஜினீரிங் கல்லூரி ஆரம்பிக்கப்படவேண்டும் என்ற கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டவுடனேயே, தொழிலாளிகளென்று சொன்னவுடனேயே அதற்கான ஒப்புதலை நான் தருகிறேன், தொழிலாளிகள் அதிலே பங்கு கொண்டால் நிச்சயமாக அதற்கு அனுமதியைத் தருகிறேன் என்று சொன்னார்கள்.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. சு. முத்துசாமி]

தொழிலாளிகளுக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய உணர்வுகளை வெளிப்படுத்தி நேரடியாக நான் கடிதம் எழுதிய போது, மிகப் பெரும்பாலான தொழிலாளிகள் அதிலே பங்கு பெற்றார்கள். இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 350 ஏக்கர் பரப்பளவிலே அந்த இன்ஜினீரிங் கல்லூரி ஆரம்பிக்கப்பட்டு அதிலே தொழிலாளிகளுடைய குழந்தைகளுக்கு 40 சதவிகிதம் இடம் ஒதுக்கப்பட்டு, மிகச் சிறப்பாக கடந்த மூன்றாண்டுக் காலமாக அது நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இன்னும் பல பேர் அதை வந்து பார்த்துவிட்டு, இது எதிர்காலத்திலே, இன்னொரு 4, 5 ஆண்டுக் காலத்தில் இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே சிறந்தது என்று சொல்லக்கூடிய சில கல்லூரிகளிலே இதுவும் ஒன்று என்று சொல்கிற வகையில் வளர்ச்சி பெற்று விடும் என்ற ஆசையை, அந்த நம்பிக்கையை அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

எனவே, அப்படி இதற்கு வாய்ப்பைக் கொடுத்த அந்தத் தொழிலாளிகளுக்கு இந்த நேரத்திலே நன்றியைச் சொல்லியாக வேண்டும். அதைத் தான் சிந்தன் அவர்கள் சொன்னார்கள். தொழிலாளிகள் பங்கு பெற்று இருக்கிறார்களே, நீங்கள் தொழிலாளிகளுக்கு நன்றி சொல்வீர்களா என்று என்னிடத்திலே அவர்கள் கேட்டார்கள். நாங்கள் ஒவ்வொரு முறையும் தொழிலாளிகளுக்கு நன்றி சொல்லிக் கொண்டு இருக்கிறோம். நான் அவர் இங்கே இருந்திருந்தால் கேட்டிருப்பேன். நிச்சயமாக நாளைக்கு என்னுடைய பேச்சை அவர் எடுத்துப் படித்துப் பார்ப்பார் என்று கருதுகிறேன். இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே வேறு யாரும் செய்யாத ஒன்றை, வேறு யாரும் இது வரை கற்பனை கூட செய்யாத ஒன்றை, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கொடுத்து இருக்கிறாரே, அப்படிப்பட்ட புரட்சித் தலைவருக்கு அவர்கள் பகிரங்கமாக நன்றி சொல்ல விரும்புவார்களா, அல்லது இதற்கு முன்னாலே சொல்லி இருக்கிறார்களா என்பதைத் தான் நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

எனவே, முதலிலே அவர்கள் அதைச் செய்ய வேண்டும். தொழிலாளிகளைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரசாங்கம் எப்போதுமே தனி அக்கறையோடு இருக்கிறது என்பதைத் தொழிலாளிகள் புரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, சிந்தன் அவர்கள் வெளிப்படையாக அந்தக் காரியத்தைச் செய்வார் என்று கருதுகிறேன்.

அதேபோன்று தொழிலாளிகளுக்கு மருத்துவ வசதி தரப்பட வேண்டும் என்ற ஒரு கோரிக்கை இருந்து கொண்டேயிருக்கிறது. அதுவும், அவர்களுக்கென்று தனியாக ஒரு மருத்துவமனை சொந்தமாக அமையவேண்டும் என்ற கோரிக்கை இருந்தது. எனவே, மருத்துவமனை அமைத்தால் போதாது; மருத்துவக் கல்லூரியும் அமைத்துக் கொடுக்கலாம் என்று புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்ன ஆலோசனையை நிறைவேற்றுவதற்கு உத்தரவிட்டு, ஏறத்தாழ ஒரு ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்னாலே அந்தக் கல்லூரி துவக்கப்பட்டு விட்டது. கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிறது. மாணவர்களை இன்றைக்கு சென்னையிலே இருக்கின்ற கல்லூரியிலேயும், மதுரையிலே இருக்கின்ற கல்லூரியிலேயும் சேர்த்து இருக்கிறோம்

20. போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சேர்ந்த தொழிலாளிகளுடைய குழந்தைகள் அதிலே இன்றைக்குப் படிக்கின்ற வாய்ப்பைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். அதுவும் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் செய்து இருக்கிற மிகப் பெரிய சாதனை என்பதை இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று, 50 பணிமனைகளிலே ஆம்புலன்ஸ் வேன் வைக்கவேண்டும் என்று புரட்சித் தலைவர் உத்திரவிட்டார். 200 பணிமனைகள் இருக்கின்றன. எல்லாவற்றிலேயும் வைக்க வேண்டும் என்பது தான் அவருடைய ஆணை. இருந்தாலும், ஆண்டுக்கு கொஞ்சமாக செய்கிறோம் என்று நாங்கள் கேட்டுக் கொண்டதன் காரணமாக ஆரம்பத்திலே 50 பணிமனைகளிலே வைக்கவேண்டும் என்று உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள். அதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எங்கே விபத்து நடந்தாலும் உடனடியாகத் தொடர்பு கொண்டு சொல்வார்களேயானால். அது பயன்படும். தொழிலாளிகளுக்கும் எல்லாப் பொது மக்களுக்கும் உயிர்ச் சேதம் இல்லாமல் காப்பாற்ற இது மிகப் பெரிய நடவடிக்கையாக, வாய்ப்பாக அமையும் என்று கருதுகிறேன்.

இங்கே மோட்டலைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். சாலையோர விடுதிகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக பல இடங்களிலே இன்றைக்கு மோட்டல்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கின்றன; மாவட்டத்திற்கு

மூன்று, நான்காவது ஆரம்பிக்கப்பட வேண்டும் என்ற கருத்தை சமாசம் அவர்களும் தெரிவித்தார்கள். 100 கிலோ மீட்டருக்கு ஒன்றாவது இப்போது அமைக்க வேண்டும் என்ற வேகத்தோடு இந்த அரசாங்கம் செய்து கொண்டிருக்கிறது. அது அமைக்கப்படுமேயானால், வழியிலே செல்லக்கூடியவர்கள், குறிப்பாக தாய்மார்களுக்கு அது மிகவும் வசதியாக அமையும், என்பதை இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். எனவே மற்ற மாநிலங்களிலே இது செய்யப்பட்டிருந்தாலும் கூட, இந்த அரசாங்கம் மிக வேகமாக அதைச் செய்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, எங்களுடைய தொழிலாளிகள் எப்படி இருக்கிறார்கள் என்பதற்கு இன்னொரு உதாரணம் சொல்கிறேன். போராட்டம் இல்லை என்பது மட்டும் அல்ல. நான் நேற்றையதினம் தான் ஒரு பத்திரிகையிலே படித்தேன். ஒரு வார இதழிலே படித்தேன். தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே யாரோ ஒருவர் பயணம் செய்து இருக்கிறார். அவருக்கு டிக்கட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே அவருக்கு 12 ரூபாய் 50 காசு திரும்பக் கிடைக்க வேண்டும். ஆனால் வண்டி புறப்பட்டு விட்டதாலும், கூட்டம் அதிகமாக இருந்த காரணத்தினாலும், அந்தப் பயணி கண்டக்டரிடத்திலே வந்து கேட்க முடியாத காரணத்தினாலும் கேட்காமல் நான் விட்டுவிட்டேன், அதற்குப் பின்னாலே—கடலூர் டிப்போ என்று நினைக்கிறேன்—அந்தக் கிளை அலுவலகத்திற்கு நான் போய்ச் சொன்னேன். நீங்கள் போங்கள், எங்களுடைய கண்டக்டர் வந்தவுடனே நடவடிக்கை எடுக்கிறோம் என்று சொல்லி அவரை அனுப்பி விட்டார்கள். கண்டக்டர் வந்தவுடனேயே, அந்த கண்டக்டரே முன்வந்து, இந்தப் பணம் கொடுக்க வேண்டும்; கொடுக்காமல் தவறி விட்டது; யாராவது வந்து கேட்டார்களா என்று கேட்டு, அந்த குறிப்பிட்ட நபருக்கு ரூ. 12.50 காசை மணியார்டர் செய்து அனுப்பியிருக்கிறார்கள். இதுதான் இன்றைக்கு, இந்தத் துறையிலே சிறப்பாக, தொழிலாளர்களும், இந்த நிர்வாகமும் இருக்கிறது என்பதற்கு ஒரு எடுத்துக்காட்டு.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

இன்னொன்றையும் எடுத்துச் சொல்லவேண்டுமென்றால், ஒரு முறை, ஒரு தாசில்தார் என்று கருதுகிறேன். ஜீப்பிலோ அல்லது பஸ்ஸிலோ போகிறபோது 80 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேற்பட்ட ஒரு தொகையை தவறவிட்டுப் போய் விட்டார்கள். ஆனால், நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்கள் அந்த பையை பார்த்துவிட்டு அதை எடுத்துக் கொண்டு வந்து சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடத்திலே கொடுத்து, காவல் துறைக்கு தெரிவித்து, அந்த தாசில்தாருக்கு, அந்தப் பணம் போய்ச் சேர்ந்திருக்கிறது. ஒரு தாசில்தாருடைய சம்பளம் எவ்வளவு என்று கணக்குப் போட்டுப் பாருங்கள். 80 ஆயிரம் ரூபாயை அவர் தொலைத்து, அந்தப் பணத்தை அவர் திருப்பிக் கட்டவேண்டுமென்ற ஒரு நிலை ஏற்பட்டிருந்தால் அவருடைய குடும்பம் என்னவாகி இருக்கும் என்பதையும், ஒரு தொழிலாளி 80 ஆயிரம் ரூபாயை தன்னுடைய கண்ணிலே பார்த்து, அதைக் கொண்டு வந்து பொறுப்புணர்வோடு கொடுத்திருக்கிறார் என்று சொன்னால், அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையை அரசாங்கம் இன்றைக்கு இந்தத் தொழிலாளர்களுடைய மத்தியிலே ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. எனவே அப்படிப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு இந்த நேரத்திலே நன்றியைச் சொல்லுவது நம்முடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன். இதேபோன்று இனியும் அவர்கள் தொடர்ந்து பணியாற்ற வேண்டுமென்ற என்னுடைய உணர்வையும் அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-40)

அடுத்து, போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகம் ஒன்றை நாம் நடத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். அதிலே ஏறத்தாழ 1977-லே டெபாசிட் தொகை 3 கோடி ரூபாயாக இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு இருக்கிற டெபாசிட் தொகை ஏறத்தாழ 84½ கோடி ரூபாய். அன்றைக்கு அவர்களுக்கு கடனாக வழங்கியது 6 கோடி ரூபாய். இன்றைக்கு 55 கோடி ரூபாயை நாம் கடனாக வழங்கி இருக்கிறோம். அந்த அளவிற்கு அதிலே மிகச் சிறப்பான ஒரு சாதனையை இந்த அரசாங்கம் ஏற்படுத்தி இருக்கிறது என்பதை நான் மனநிறைவோடு இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. சு. முத்துசாமி]

கட்டணத்தைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது ஏன் உயர்த்தப்பட்டது, என்ன காரணம் என்பதைப் பற்றி கடைசியிலே நான் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன்.

அடுத்து, பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன். இதிலே மூன்று கப்பல்கள் வாங்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த 3 கப்பல்களும் இன்றைக்கு நமக்குத் தேவையான நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்கு மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. எவ்வளவோ பிரச்சினைகளை உருவாக்கினாலும், இந்த நாட்டிற்கு அவசியம் என்று கருதியதன் அடிப்படையிலே, அது இருந்தால்தான் தூத்துக்குடியிலே இருக்கின்ற மின் நிலையத்தை ஒழுங்காக இயக்க முடியும் என்ற அந்த நிலையில் 3 கப்பல்களை இந்த அரசாங்கம் வாங்கியது. இன்றைக்கு அது மிகச் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு நல்ல லாபத்தை அது ஈட்டிக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அந்த அடிப்படையில்தான் இன்றைக்கு கன்னியாகுமரியிலே இருக்கின்ற 'விவேகானந்தர் பாறை'க்கு போட்டுகளை அரசினுடைய சார்பாகவே விடுவதற்கு நடவடிக்கைகளை எடுத்து, அதுவும் மிகச் சிறப்பாக, வெற்றிகரமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக சில நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டுமென்றும்; புதிய முறைகள் கடைப்பிடிக்கப் படவேண்டுமென்றும் இங்கே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதுபற்றி ஆய்வு செய்து தனியாக இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சாலையைப் பொறுத்தவரை, இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பின்பு மிக அதிகமான அளவிற்கு பராமரிப்பதற்காக பணத்தை ஒதுக்கி இருக்கிறது. அதேபோன்று கிராமங்களில் தன்னிறைவுத் திட்டங்கள் என்ற அடிப்படையில் எவ்வளவோ நூற்றுக் கணக்கான கிராமங்களுக்கு புதிய பாதை வசதியை ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறது. நான் ஏன் இதைச் சொல்கிறேன் என்று சொன்னால், புதிய புதிய பாதைகளை ஏற்படுத்துவதன் மூலமாகத்தான் இன்றைக்கு நிறைய பஸ்களை விட வேண்டுமென்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கூட கேட்கக்

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

கூடிய வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஒருவேளை தன்னிறைவுத் திட்டம் வராமல் இருந்திருந்தால் நிச்சயமாக பஸ் வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை விட ரோடு வேண்டுமென்ற கோரிக்கைதான் மிக அதிகமாக இருந்திருக்கும். தன்னிறைவுத் திட்டம் வந்த காரணத்தால் பல்லாயிரம் கிலோ மீட்டர்களுக்கு புதிய பாதை அமைக்கப்பட்டது. எனவே அவர்கள் பஸ் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அந்தத் துறையிலேகூட இந்த அரசாங்கம் தீவிர கவனத்தோடு செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. நிச்சயமாக உங்களுடைய எண்ணம், சிறப்பாக நிறைவேறுகின்ற வகையிலே நாங்கள் நடவடிக்கை எடுப்போம் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இங்கே, கட்டணத்தைப்பற்றி நான் சொல்லியாக வேண்டும். குறிப்பாக சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், அவர்கள் எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் சரி, ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் சரி, ஒவ்வொருவரும் பேசுகிறபோது கடைசியிலே பஸ் வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைப்பதற்காக ஐந்து நிமிடம் எடுப்பதற்கு யாருமே மறந்தது இல்லை. அதோடு விட்டு விடுவதும் இல்லை. போகும்போது கடிதமாக எழுதி, ஒரு 25, 30 ரோடுகளில், ஒவ்வொரு தொகுதியிலும் பஸ் விடவேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைக்கிறார்கள். இதை யாரும் இல்லையென்று மறுக்க முடியாது. மீண்டும் பஸ் விடவேண்டுமென்பதற்காக என்னுடைய தொகுதியிலே, 10 பஸ்கள் விட்டீர்கள் அதற்காக நன்றி என்று சொல்லி, மேலும் 15 பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று எழுதி கொடுக்கின்ற நிலைமையையும் நாம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஒரு பஸ்ஸை விடுவது என்று சொன்னால் ஏறத்தாழ 4 லட்சம், 4½ லட்சம் ரூபாய் செலவாகிறது. இங்கே சொன்னார்கள். குண்டெல்லாம் வைக்கிறார்கள்; தீயெல்லாம் வைக்கிறார்கள் என்று. அந்த நஷ்டத்தையும், அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் தான் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது.

ரூ. 4½ லட்சம் போட்டு ஒரு பஸ் வாங்கி விடுவதென்றால் அது சாதாரண விஷயமல்ல. ஒரு பஸ்ஸை விட்ட பிறகு அந்த பஸ்ஸுக்கு 7½ நபர்களை வேலைக்கு எடுக்க வேண்டும். அதாவது 2 பஸ்களுக்கு 15 நபர்களை வேலைக்கு எடுக்க வேண்டும்.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. சு. முத்துசாமி]

குறைந்த பட்சம் ரூ. 1000 சம்பளம் தர வேண்டும் என்பதையும் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். எவ்வளவு பெரிய தொகையை அரசு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்பதை உறுப்பினர்கள் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். அப்படி பஸ் விட்டால்கூட ஒரு நாளைக்கு ரூ. 1200 வசூலாக வேண்டும். அப்படி வசூலாகவில்லை என்றால் அந்தப் பேருந்து நஷ்டத்தில்தான் இயங்கும். ஆனால் இன்றைக்கு கூடுதலாக ஒரு வழித்தடத்தில் விடப்படுகிற பேருந்துக்கு அந்த அளவுக்கு ரூ. 1200 வசூலாவதில்லை. இவையெல்லாம் தகவலுக்காகச் சொல்லுகிறேன். இன்றைய இன்னும் கூடுதல் பஸ்களை வசதியை முன்னிட்டு விட வேண்டும் என்று கோருகிறோம். அப்படி கூடுதல் பஸ்களை விடும்போது ஏற்கெனவே பயணம் செய்து கொண்டிருப்பவர்கள்தான் இதிலே வருகிறார்களே தவிர இதற்கு என்று தனியாகப் பயணிகள் வருவதில்லை. இதன் காரணமாக வசூல் குறைகிறது. ரூ. 800 மட்டும் ஒரு நாளைக்கு வசூலானால் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூ. 400-ஐ தன்னுடைய கையிலிருந்து செலவு செய்தாக வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. இதையெல்லாம் நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். டயர் விலைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற கூடுதல் நிலைமையைப் பற்றி சொன்னார்கள். 1977 ஆம் ஆண்டிலிருந்த நிலைமையோடு இன்றைக்கிருக்கிற நிலைமையை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் ஊதியத்தில் மட்டும் 191 சதவீதம் உயர்ந்திருக்கிறது. கடந்த ஒப்பந்தத்தால் மட்டும் ஏறத்தாழ 15 கோடி ரூபாய் அளவுக்குக் கூடுதலாக நாங்கள் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம். இதையெல்லாம் தேவையில்லாமல் எடுத்துக் கொடுத்துவிட்டதாக யாரும் நினைக்கக் கூடாது. தொழிலாளர்களுக்குள்ள உரிமையைத் தான் இந்த அரசு அளித்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதைப் போலவே டயர் விலையைப் பொறுத்தவரையில் 157 சதவிகிதம் உயர்ந்திருக்கிறது. டீசல் விலையைப் பொறுத்த வரையில் 130 சதவீதம் உயர்ந்திருக்கிறது. இந்த அளவுக்கு உயர்வுகளையெல்லாம் சகித்துக் கொண்டுதான், ஏற்றுக்கொண்டுதான் அரசாங்கம் இவ்வளவு பஸ் வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறது. இதற்கு முன்பெல்லாம் பார்த்தால் 15 ஆண்டுக் காலம் ஒரு பேருந்து இயங்க வேண்டும் என்றிருந்தது. எங்களைப் பொறுத்த வரையில் 6 ஆண்டுக் காலம் ஓடினால் அந்தப் பேருந்தை மாற்ற வேண்டுமென்று வைத்திருக்கிறோம்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

இதுதான் எல்லா போக்குவரத்திலும் உள்ள நிலைமை. ஆனால் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் 2 ஆண்டிலிருந்து 3 ஆண்டுக்குள்ளாக அந்தப் பேருந்துகளை மாற்றியாக வேண்டும் என்ற ஏற்பாட்டைச் செய்திருக்கிறோம்.

அதைப் போலவே 20 பேருந்துகள் துவக்கப்படுகின்றன என்றால் அங்கே புதிதாக ஒரு டெப்போவை ஆரம்பிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதற்கு ஏறத்தாழ ரூ. 20 லட்சம் வரை செலவாகிறது. இந்தச் செலவுகளையெல்லாம் கணக்கிட்டுப் பார்த்து, டீசல் விலை உயர்வையும் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நட்டத்தில் இயங்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகின்றது. நீங்கள் கேட்கிறபோது உடனடியாகச் செய்ய முடியாத நிலை ஏற்படுகிறது. எதற்கெடுத்தாலும் அரசாங்கத்திலிருந்து மானியமாக ஏன் நிதி பெறக் கூடாது என்ற எண்ணம் இன்றைக்கு தொழிற்சங்கத் தலைவர்களிடத்திலும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களிடத்திலும் இன்னும் சொல்லப் போனால் பத்திரிகைகளிடத்திலும் கூட உண்டாகியிருக்கிறது. பல பத்திரிகைகள் அவ்வாறு எழுதுகின்றன. நான் தயவு செய்து அவர்களுக்கு ஒன்றைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஒரு துறையை மட்டும் எடுத்துப் பார்த்தால் இப்படி அதிகப்படியாக கட்டணம்கூட வசூலிக்கத் தேவையில்லை. அரசாங்கமே செய்து விடலாம். ஆனால் ஒவ்வொரு துறையையும் எடுத்துப் பாருங்கள். எல்லாவற்றையும் அரசே ஏற்றுச் செய்ய முடியுமா என்று பாருங்கள். எனவேதான், எல்லாப் பிரச்சினைகளுக்கும் அரசாங்கம் பொறுப்பேற்று படிப்படியாகத் தீர்வு காண வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. எங்கள் ஆட்சி வருவதற்கு முன்னால் இந்தப் பேருந்துகளை எல்லாம் விட்டு எல்லா வசதிகளையும் செய்து கொடுத்திருந்தால் இப்போது கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய அவசியமே இல்லை. அவசியமே வந்திருக்காது. ஆனால் செய்ய வேண்டிய பொறுப்பெல்லாம் நம் தலையில் சுமத்தப்பட்டிருப்பதால் நாங்கள் கட்டணத்தை ஓரளவுக்கு உயர்த்தித்தான் இந்தக் காரியத்தைச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. எனவே அரசாங்கம்தான் பணம் கொடுக்க வேண்டும் என்று எதிர்பார்த்தால் நிச்சயமாக இன்னால் கால தாமதம் தான் ஏற்படும். அதுவரை மக்கள் வசதி இல்லாமல் திண்டாடிக் கொண்டிருப்பார்கள் என்பதை யாரும் மறந்துவிட வேண்டாம்.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. சு. முத்துசாமி]

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிவப்பிரகாசம் அவர்கள் பேசும் போதும், திரு. தமிழரசன் அவர்கள் பேசும்போதும், ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். கிராமத்தில் இருக்கிற மக்கள், மலைப் பகுதியில் இருக்கிற மக்கள் நடந்து வருகிறார்கள். அவர்கள் எல்லாம் பேருந்து வசதி வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள்.

நான்கூட அதைப் போல் பல இடங்களில் கேட்டதை அறிவேன். இதைப் பொதுமக்களிடம் கேட்டபோது அவர்கள் ஆரவாரம் செய்து கட்டணம் உயர்ந்தாலும் பரவாயில்லை எங்களுக்கு பஸ்தான் தேவை என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். உதாரணத்திற்கு சொல்வதென்றால் சென்னையில் 5 நிமிடத்தில் ஒரு பேருந்தில் ஏறி நினைத்த இடத்திற்குப் போய்விட முடியும். 5 நிமிஷம் போதும். பக்கத்தில் இருக்கிற செங்கற்பட்டுக்குப் போனால் 20 அல்லது 30 நிமிடத்தில் ஒரு பேருந்தில் ஏறிப் போய்விடமுடியும். இன்னும் கொஞ்சம் தள்ளிப் போனால்—ஒரு கிராமத்திற்குப் போனால் 1 மணி நேரம் அல்லது 2 மணி நேரம் ஆகிறது ஒரு பேருந்து வருவதற்கு. சில கிராமங்களில் ஒரு நாளைக்கு ஒன்று அல்லது இரண்டு பேருந்துகள் தான் வருகின்றன. இன்னும் சில கிராமங்களைப் பொறுத்த வரையில் அவர்கள் 5 அல்லது 10 கி.மீ. தூரம் நடக்க வேண்டியிருக்கிறது ஒரு பேருந்தைப் பிடிக்க. அவர்கள் மட்டும் என்ன பாவம் செய்துவிட்டார்கள். சென்னையில் இருப்பதைப்போல் வசதி வேண்டாம். ஒரு நாளைக்கு 2, 3 முறையாவது அவர்களுக்கு பேருந்து செல்ல வேண்டுமா, வேண்டாமா? இந்த வசதியை அரசு ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமா, வேண்டாமா? அதைச் செய்துதான் ஆக வேண்டும். அப்படிச் செய்வதற்கு கொஞ்சம் கட்டணத்தை உயர்த்தித்தான் ஆகவேண்டும். அந்த அவசியம்தான் அரசுக்கு ஏற்படுகிறது. இதை அரசு மகிழ்ச்சியோடு திருப்தியோடு செய்கிறது. மக்களுடைய பணத்தைத் திருப்பி அவர்களுக்கே செலவழிக்க வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடுதான் நாம் இதைச் செய்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1-50)

ஒரே ஒரு உதாரணத்தைச் சொல்லுகிறேன். நம்முடைய இந்திய துணைக் கண்டத்திலே இருக்கின்ற 22 மாநிலங்களில், நாம் போக்குவரத்தில் கட்டணத்தை உயர்த்தினாலும், மற்ற

எல்லோரையும்விட மிகக்குறைவாக வைத்திருக்கிறோம். 18-வது இடத்திலே இருக்கிறோம். நமக்குப் பின்னாலே அசாம், திரிபுரா, குஜராத் ஆகிய மாநிலங்கள் இருக்கின்றன. பேருந்துகளை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தாலும், எவ்வளவு சிறந்த பேருந்துகள் இங்கே இருக்கின்றன என்பதைத் தெரிந்து கொண்டால் நிச்சயமாக வேறு எந்த மாநிலத்திலும் இருப்பவர்கள் நம்மோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்க முடியாத அளவிற்கு நாம் வளர்ந்திருக்கிறோம் என்பது தெரியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நாம் கட்டணத்தை உயர்த்தினாலும் கூட மற்றவர்களைவிட, பக்கத்திலேயுள்ள மாநிலத்தை விட மிகக் குறைவாக இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இருபத்தியொருமுறை பரிசுகளைப் பெற்றதைப் பற்றி சொன்னார்கள். 1977-இல் இருந்து இன்று வரை கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால், மத்திய அரசாங்கம் எந்த போக்குவரத்துக் கழகம் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை ஆய்வு செய்து 21 முறை தமிழகத்தைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பரிசுகளைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்றால் நிச்சயமாக இந்தத் துறை எவ்வளவு சிறப்பாக இன்றைக்கு புரட்சித் தலைவருடைய தலைமையில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நம்புகிறேன். பொது மக்களுக்கு அதிகமான வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்ற உணர்வின் அடிப்படையில் இந்த அரசாங்கம் இதைச் செய்து கொண்டிருக்கிறது. யார் மீதும் சுமத்த வேண்டும் என்ற நோக்கம் எந்த நேரத்திலும் இந்த அரசாங்கத்திற்கு இல்லை. இதிலே வருகிற வருமானத்தை பஸ் விடுவதற்காக இல்லாமல் வேறு எதற்காகவோ பயன்படுத்தினால் நிச்சயமாக நீங்கள் அதைக் கேட்கலாம். இந்தத் துறையிலேயுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்வதற்காகவும், இந்தத் துறையை எதிர்பார்த்துள்ள பொது மக்களின் நன்மைக்காகவும், பணம் முழுமையாகச் செலவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும், இதிலே வருகிற லாபம் எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் அரசாங்கத்தின் வேறு துறைகளுக்கு திருப்பி விடுகிற சூழ்நிலை எப்போதும் ஏற்பட்டதில்லை என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, சில பிரச்சினைகள், குறிப்பாக எவ்வளவு பஸ்களை விட்டாலும், புரட்சித் தலைவர் உத்தரவிட்டால் ஏதாவது ஒரு இலக்கை நிர்ணயித்துக்கொண்டு ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அந்த அடிப்படையில் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது. 1,500 மக்கள் தொகைக்கு மேற்பட்ட கிராமங்களுக்கு பஸ் வசதி குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள்ளே செய்ய வேண்டும் என்று நடவடிக்கை எடுத்தோம். 500 பேர் உள்ள கிராமங்களுக்கு இப்போது கிடைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. சில இடங்களில் 1,500 பேருக்கு மேல் உள்ள இடங்களில் தவறியிருக்கிறது. அதற்குக் காரணம், ரோடு பிரச்சினையாக இருக்கலாம். இப்படி பார்க்கிறபோது ஏறத்தாழ 957 கிராமங்கள், குடியிருப்புகள் இருக்கின்றன. குறிப்பிட்ட காலத்திலே இத்தனைக்கும் பஸ் வசதி ஏற்படுத்த வேண்டும் என்ற ஏற்பாட்டை இந்த அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வயர்லெஸ் பொருத்தப்பட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். விபத்து ஏற்பட்டால் அல்லது பிரேக் டவுன் ஏற்பட்டால் அதைச் சொல்லுவதற்கு வசதியாக வேகமாக இயங்க வாய்ப்பாக ஒயர்லெஸ் பொருத்த வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதை மனதிலே வைத்து முதல்வர் அவர்களுடைய ஆணைக்கிணங்க, சென்னையிலிருந்து திருச்சி வரை உள்ள பகுதிகளில் உள்ள அந்த டிப்போக்களில் ஒயர்லெஸ் பொருத்தப்பட்டிருக்கின்றன. இன்னும் மற்ற எல்லா இடங்களிலும் இது அமுலாக்கப்பட வேண்டும் என்ற உணர்வின் அடிப்படையில் இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகள் இன்றைக்கு 58 வயது வரை பணியாற்றுகிறார்கள். அவர்கள் 50 வயதுக்குப் பின்பு அல்லது ஒரு குறிப்பிட்ட வயதுக்கு முன்பு விரும்பினால் ஓய்வு பெற்றுச் செல்லலாம் என்பதையும், அதற்கு நஷ்ட ஈட்டுத் தொகையைக் கொடுக்கும் திட்டத்தையும் நாங்கள் ஆய்வு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். இதை தொழிற்சங்கங்களுடைய ஒப்புதலோடு, அவர்களுடைய விருப்பத்திற்கேற்ப அந்த முடிவு எடுக்கப்படும் என்பதையும், அநேகத் தொழிலாளர்கள் இதை விரும்புகிறார்கள் என்பதையும் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

ஓய்வு பெற்று நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை பெற்றுக் கொண்டு செல்வது வசதியாக இருந்தால் அவர்கள் அதைச் செய்யலாம். தொடர்ந்து பணியாற்ற வேண்டும் என்று விரும்பினால் பணியாற்றலாம். அதற்கான ஏற்பாட்டை இந்த அரசாங்கம் செய்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

கன்னியாகுமரி நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் 60 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் நவீன போக்குவரத்து பேருந்து நிலையம் கட்டப்பட இருக்கிறது. பேருந்து நிலையம் கட்டப்பட வேண்டுமென்றும், போக்குவரத்துக் கழகம் சிறப்பாக இருக்க வேண்டும் என்றும் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களின் ஆணைப்படி இதற்காக தனி வாரியத்தை ஏற்படுத்தலாமா அல்லது அந்தந்த மாவட்டத்திலே உள்ள போக்குவரத்துக் கழகத்திடமே ஒப்படைக்கலாமா, இதிலே உள்ளாட்சித் துறையில் என்ன பிரச்சினைகள் ஏற்படும், அதை எப்படி சமாளிப்பது என்பதையெல்லாம் ஆய்வு செய்ய ஒரு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு இப்போது ஆய்வு நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அது நடந்து முடிந்த பின்பு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதே போன்று இன்றைக்கு சென்னையில் இருக்கின்ற திருவள்ளுவர் பேருந்து நிலையத்தில் பலர் அட்வான்ஸ் புக்கிங் செய்து டிக்கட்டுகளைப் பதிவு செய்கிறார்கள். அவர்கள் பதிவு செய்கிறபோது சில நேரங்களில் சில தவறுகள் ஏற்பட வாய்ப்புண்டு. நிறைய பேருக்குச் செய்கிறபோது, தவிர்க்க முடியாத அளவுக்கு சில தவறுகளும், கால தாமதமும் ஏற்படுகிறது அல்லது மெதுவாகப் பதிவு செய்யும் நிலைமையும், காலத்தை வீணாக்கும் நிலைமையும் ஏற்படும். அதைத் தவிர்க்கும் முறையில் கம்ப்யூட்டர் முறையை அமல்படுத்தலாம் என்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இது விரைவிலே ஏற்படுத்தப்படும். இதைத் தொடர்ந்து திருச்சி, கோவையிலே செய்ய நடவடிக்கைகளை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் மேற்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கம்ப்யூட்டர் முறை, நடைமுறையில் ரயில்வே துறையை எடுத்துக் கொண்டால்கூட, சில இடங்களில்தான் இருக்கிறது. அதை நாம் இன்றைக்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அதற்கான நடவடிக்கைகளை அந்தக் கழகம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது.

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. சு. முத்துசாமி]

அடுத்து, ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை விபத்துக்குள்ளாக்காமல் ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு இயக்கினால், அவர்களுக்கு ஒரு பரிசுத் தொகை கொடுக்கும் நடவடிக்கையை இந்த அரசாங்கம் நடைமுறையில் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதை இன்னும் கொஞ்சம் அதிகப்படுத்தி, ஓட்டுநர்களை அதிகமாக ஈர்க்கும் வகையில் அமையும் ஒரு நிலையை ஏற்படுத்திட இந்த அரசு நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது.

பாம்பன் பாலத்தில் முக்கியமான வேலைகள் நெடுஞ்சாலைத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. நடப்பு ஆண்டிலே அது முடிந்துவிடுமென்று எதிர்பார்க்கிறோம். முடித்து விடுவார்கள் என்று நம்புகிறேன். அதிலே முன்னோடியாக இராமேஸ்வரத்தில் நவீனப் பேருந்து நிலையம் அமைக்கும் ஏற்பாட்டை நாங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நெடுஞ்சாலைத் துறையைப் பற்றி நிறைய சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. என்.ஆர்.இ.பி. ஆர்.ஆர். போன்ற திட்டங்களில் புதிய ரோடுகளைப் போடுவதற்கும் பழுதடைந்துள்ள ரோடுகளை முதல் கட்டமாகச் சரிப்படுத்துவதற்கும் ஒரு திட்டத்தைத் தீட்டியிருக்கிறோம். 1,500 மக்கள் தொகைக்கு மேலேயுள்ள எல்லா கிராமங்களின் ரோடுகளையும் உடனடியாகச் செப்பனிட நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று தீவிரமான முயற்சி எடுத்திருக்கிறோம். அந்த ஆய்வின்படி 814 குடியிருப்புகள் அப்படி இருக்கின்றன. அதைச் செய்ய 2,600 கிலோ மீட்டர் சாலை அமைக்கப்பட வேண்டியிருக்கிறது. இதற்கு 15 கோடி ரூபாய் தேவை என்று கணக்கு போட்டிருக்கிறோம். இதைப் படிப்படியாக இந்த அரசாங்கம் செய்யும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் இராமேஸ்வரம்—கன்னியாகுமரிக்கு இடையே படகுப் போக்குவரத்து விட ஆய்வை இப்போது செய்துகொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதைப்போல போக்குவரத்து உள் துறையைப் பொறுத்தவரையில் மதுரை மாவட்டத்திலே கீழ் அணைக்கட்டிலே ஒரு சோதனைச் சாவடி நிறுவும் நடவடிக்கையை இந்த அரசாங்கம் எடுத்திருக்கிறது. வட ஆர்க்காடு மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

திருவண்ணாமலையிலே ஒன்றை அமைக்க ஏற்பாட்டை இந்த அரசாங்கம் செய்திருக்கிறது. பணியாளர்களாக தட்டச்சர்கள்—3; கூடுதல் ஆய்வாளர்கள்—5; இளநிலை உதவியாளர்—4; உதவியாளர்—4; மோட்டார் வாகன கண்காணிப்பாளர்கள்—9 இவர்களைப் புதிதாக நியமிக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறது. திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் பறக்கும் படை அலுவலகத்திற்கு மோட்டார் சைக்கிள் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. வரி வசூல் செய்வதற்கு 25 புதிய கண்காணிப்பாளர்கள் அமர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். இது தனிப்பட்ட முறையிலே ஆய்வு செய்யப்பட்டு, தேவைக்கேற்ப நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, லாரிகள் மற்றும் பயணப் போக்குவரத்து வாகனங்கள் குறித்து பதிவுச் சான்றிதழ்கள் பெறுவதும், அதற்குப் பின்னாலே தகுதிச் சான்றிதழ் பெறுவதும் குறித்து இப்போது ஒரு முறை கடைபிடிக்கப்படுகிறது. புதிய வாகனங்களை முதன் முறையாகப் பதிவு செய்யும்போது 100 ரூபாய் பணம் கட்டி ஓராண்டுக்கு அதைப் பதிவு செய்து கொள்கிறார்கள். அதற்குப் பின்னாலே புதுப்பிக்கின்றபோது, தகுதிச் சான்றிதழ் பெறுகிறபோது மீண்டும் 100 ரூபாய் கட்டி இன்னொரு ஆண்டுக்குப் புதுப்பித்துக் கொள்கிறார்கள். இப்போது அடுத்து வருகிற காலங்களில் 6 மாதத்திற்கு ஒரு முறை அது புதுப்பிக்கப்படும். அதற்கு 50 ரூபாய் கட்டிக் கொண்டிருப்பார்கள். பொது மக்களின் நன்மையைக் கருதியும், இப்போது வாகனங்கள் சிறப்பாக பராமரிக்கப்படுகிற நிலைமை இருப்பதாலும், முதன் முறையாகப் பதிவு செய்யும்போது 100 ரூபாய் பணம் கட்டி ஓராண்டுக்கும், அதற்குப் பின்னாலே ஒவ்வொரு ஆண்டும் 100 ரூபாய் கட்டி புதுப்பித்துக் கொண்டால் போதும் என்றும், இப்படி ஏறத்தாழ 12 ஆண்டுகளுக்கு அந்த வாகனங்களுக்கு அனுமதிப்பது என்றும், 12 ஆண்டுகளுக்கு மேலாகும் வாகனங்களுக்கு ஏற்கெனவே உள்ளதுபோல் ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை 50 ரூபாய் கட்டி புதுப்பித்துக் கொள்ளலாம் என்றும் ஒரு புது முறையை இன்றைக்கு உள்துறை நாளிலே ஏற்படுத்தி இருக்கிறோம்.

1987 ஏப்ரல் 6]

(பிற்பகல் 2-00)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவையின் முன் அனுமதியுடன் அவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: இந்தச் சாலையை ஏற்படுத்துவதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இங்கே பல்வேறு உறுப்பினர்கள் பல்வேறு கருத்துக்களை தெரிவித்திருக்கின்றார்கள். நான் ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல எல்லோருமே இந்த அரசைப் பாராட்டுகின்ற வகையிலேதான், போக்குவரத்துத் துறையைப் பாராட்டுகின்ற வகையிலேதான் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் அத்தனை பேர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக இந்தத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் வருகின்ற காலத்தில் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆலோசனைப்படி நீங்கள் கேட்டுக் கொண்டிருக்கின்ற அத்தனை பிரச்சினைகளையும் வேகமாக முடிப்பதற்கான நடவடிக்கையை மேற்கொள்வோம் என்பதை இங்கே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இங்கே பல பேர்கள் வெட்டுத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எல்லாவற்றிற்கும் நான் பதில் சொல்லியிருக்கிறேன், சொல்லாததற்கு நிச்சயமாக குறிப்பிலே இருக்கும். உங்கள் கருத்துக்களை எடுத்துக் கொண்டு, அதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுப்போம் என்பதை தெரிவித்துக்கொண்டு, அதற்கு முழுமையான ஒத்துழைப்பைத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த துறை திட்டங்களை நிறைவேற்றும் தொழிலாளர்கள் மற்றும் அதிகாரிகளுக்கும் தொடர்ந்து நம் ஒத்துழைப்பையும் ஆதரவையும் கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லி, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி சொல்லி விடை பெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: விவாதம் முடிந்தது.

திரு. பி. என். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் தமிழகத்திலே இருக்கின்ற போக்குவரத்துத் துறையில் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் நல்ல முறையிலே செயலாற்றி வருகிறது. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி என்று சொல்வதை இப்போது, தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், பேரறிஞர் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், தீரன் சின்னமலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று இருக்கின்றன. ஆனால் பேரறிஞர் அண்ணா, தந்தை பெரியார் அவர்களோடு சுய மரியாதை கருத்துக்களை இந்த நாட்டில் பரப்புவதற்கு பெரு முயற்சி எடுத்துக்கொண்ட அஞ்சாநெஞ்சன் அழகிரி, அவரை என்னுடைய தொகுதிக்குச் சொந்தக்காரர் என்பது போல பட்டுக்கோட்டை அழகிரி என்பதை மாற்றி, அஞ்சா நெஞ்சன் அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று அரசு அறிவிக்குமா? அவர் தமிழகம் தாங்கிய சுயமரியாதைத் தலைவர். அவர் பெயரை தமிழகத்திற்கு மட்டும் சொந்தமானதாக ஆக்காமல் அஞ்சாநெஞ்சன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று அறிவிக்க அரசு உத்தரவிடுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பட்டுக்கோட்டை என்பது சட்டமன்ற உறுப்பினர் அவர்கள் அவர்களுடைய இடம் என்று நினைத்துக்கொண்டு இருக்கின்றார்கள். ஆனால் இந்த அரசு அவருடைய பெயரை வைக்கிறபோது பட்டுக்கோட்டையைச் சார்ந்தவராக இருக்கின்றார்கள் என்று நினைவுக்கு வருவதற்காக வைக்கப்பட்டதே தவிர, பட்டுக்கோட்டைக்கு மட்டுமே சொந்தம் என்று நாம் வைக்கவில்லை. அவர் அஞ்சா நெஞ்சன் என்பது ஏறத்தாழ தமிழ்நாடு முழுவதும் மட்டுமல்ல, அவரைப் பற்றி அறிந்த அத்தனை பேர்களுக்கும் தெரியும். எல்லோருமே அவரைப் பற்றி மறந்திருந்தார்கள். புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் இன்றைக்கு அவரை நினைவுபடுத்தியிருக்கின்றார்கள். எனவே இது எல்லோருக்கும் தெரிந்த காரணத்தினால் அதைச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. ஏற்கனவே இருந்ததே தொடர்ந்து இருக்கலாம் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

திரு. க. சோலைராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அண்ணா அவர்களுடைய திருநாமத்தைத் தாங்கி இருக்கின்ற அண்ணா மாவட்டத்திலே தினசரி பல்லாயிரக் கணக்கான மக்கள் வந்துகொண்டிருக்கிற அறுபடை வீடுகளில் ஒன்றான பழனியும், அது போன்று வெளிநாட்டவர்கள் விரும்பி வருகின்ற கொடைக்கானல் பகுதியும் இருக்கின்ற காரணத்தினால், சென்னையிலே இருந்து அண்ணா மாவட்டத்திற்கு ஒரு வாயுதூத் அனுப்புவதற்கு மாநில அரசு மத்திய அரசுக்கு பரிந்துரைக்குமா என்பதை வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கும் இதிலே நிறைய ஆர்வம் உண்டு என்று எனக்கு தெரியும். பஸ் தான் விடவேண்டுமென்று கேட்க வருகிறார் என்று நான் நினைத்து, நாளை காலையிலே இருந்து ஓடும் என்று சொல்லலாம் என்று நினைத்தேன். ஆனால் அவர்கள் வாயுதூத் கேட்டிருக்கின்றார்கள். இதற்கு மத்திய அரசுதான் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். உங்களுடைய நிலை பரவாயில்லை. பக்கத்திலேயே மதுரை இருக்கிறது. ஆனால் இன்னும் பல இடங்களிலே மிக தூரமான இடங்களிலேயிருந்து அவர்கள் வர வேண்டிய நிலைமைகளும் இருப்பதால் அதை எல்லாம் பார்த்து விட்டு இதைப் பற்றி யோசிக்கலாம்.

திரு. கே. பாலாஜி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். வட ஆற்காடு மாவட்டமும் பெரிய மாவட்டம். செங்கற்பட்டு மாவட்டமும் பெரிய மாவட்டம். செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தைப் பிரித்து தனியாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கப் படுமா? காஞ்சிபுரத்தைத் தலைநகராக வைத்து அமைக்கப் படுமா? காஞ்சிபுரம் நகராட்சிக்குச் சொந்தமான இடங்கள் அங்கே ஏராளமாக காலியாக இருந்தும் இன்றைக்கு அங்கு திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர் தலைவராக

[திரு. கே. பாலாஜி] [1987 ஏப்ரல் 6

இருப்பதால் அந்த நகராட்சி பேருந்து நிலையத்தை கட்டுவதற்கு அனுமதி மறுக்கிறது. 3 ஆண்டுகளாக அந்தப் பணி நிலுவையில் இருக்கின்றது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த ஆண்டிலாவது அந்த பேருந்து நிலையத்தை கட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்வார்களா? அப்படி கட்ட ஏற்பாடு செய்வார்களானால் அங்கே இருக்கின்ற பொது மக்களுக்கும், அங்கே வருகின்ற பயணிகளுக்கும் அது பயன்படுவதாக இருக்கும். ஆகவே அதை செய்வார்களா என்பதை பற்றி அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, புதிய போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை இப்போது உடனடியாக அதற்கு பதில் சொல்ல முடியாது. அதை எல்லாம் ஆய்வு செய்து, மொத்தப் பேருந்துகள் எவ்வளவு, பரப்பளவு எவ்வளவு என்பதை எல்லாம் பார்த்து, எங்கே வைத்தால் சரியாக இருக்கும் என்பதை எல்லாம் பார்த்து சொன்னால் தான் சரியாக இருக்கும். எனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய கருத்துக்களை எல்லாம் மனதிலே வைத்து எதிர் காலத்திலே செயல்படுத்தப்படும். அடுத்து, குறிப்பாக பஸ் ஸ்டாண்டுகளைப் பொறுத்தவரை நான் ஏற்கெனவே சொன்னபடி எங்கெங்கே நகராட்சிகள் ஒத்துக்கொள்கின்றனவோ அந்த இடங்களிலே எல்லாம் உடனடியாக செய்ய முடியும். காரணம் அதற்கென்று விதி முறைகள் இருக்கின்றன. மொத்தமாகவே போக்குவரத்துக் கழகங்களே அவற்றைச் செய்யலாம் என்பது பற்றியும் ஆய்வில் இருப்பதால் அந்த ஆய்வுக்குப் பிறகு இது குறித்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளலாம்.

திரு. கடலூர் இ. வி. வேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய உரையில் ஒன்றிரண்டு பிரச்சினைகள் பற்றி குறிப்பிட்டேன். அதாவது தொழிலாளர்களுக்கு ஓராண்டுக்கு இரண்டு செட் யூனிஃபாரம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டேன். அதுமட்டுமல்லாமல் என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள அரசம்பள்ளிப்பட்டு சுநாப் பேட்டை சாலையில் சுகர் கேன் செஸ் நிதியிலிருந்து பாலம் கட்டுவதற்காக 3 ஆண்டு காலமாக திட்டம்

1987 ஏப்ரல் 6] [திரு. கடலூர் இ. வி. வேலு]

ஆய்வில் இருப்பதாக சொல்லப்படுகிறது. அது இன்னும் கட்டப்படவில்லை. அதுபற்றியும் அமைச்சரிடமிருந்து பதில் வருமென்று கருதினேன். பதில் இல்லை. (குறுக்கீடு) அதுபோல மருத்துவக் கல்லூரி, பொறியியல் கல்லூரி இரண்டையும் துவக்கினார்கள். மதுரை, சென்னை, போன்ற இடங்களில் ஆரம்பக் கல்வி படிக்கக் கூட தொழிலாளிகளின் குழந்தைகளுக்கு இடம் கிடைக்கவில்லை என்று வருந்தப் படுகிறார்கள். எனவே, ஆரம்பக் கல்வியிலிருந்து மேல்நிலைக் கல்வி வரை பள்ளிக்கூடங்கள் மதுரை, கோவை, சென்னை போன்ற இடங்களில் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்காக துவங்கப்படுமா என்று கேட்டேன். அதுபற்றியும் அறிவிக்கப் படவில்லை. இந்த மூன்று இடங்களிலும் பள்ளிக்கூடங்கள் ஆரம்பிக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பள்ளியைப் பொறுத்தவரையில் இங்கே கேட்டார்கள். இப்போது தான் நாம் கல்லூரியை ஆரம்பித்திருக்கிறோம். ஆகவே, அவ்வளவு பெரிய தொகையை ஓராண்டிலே, ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் எடுத்து செலவு செய்கிற வாய்ப்பு இல்லை. ஆனால் அப்படி செய்ய வேண்டுமென்ற உணர்வு அரசிடத்தில் இருக்கிறது. தக்க நேரத்தில் அதற்குரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். அடுத்து, அதைக்குறித்து இப்போதுதான் செட்டைப் பற்றி சொன்னார்கள். அது குறிப்பிலும் இடம் பெற்றிருக்கிறது. சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்கான பதிலை இப்போது நான் சொல்ல முடியாது என்றாலும் எதிர்காலத்திலே நடவடிக்கை எடுப்பது பற்றி பார்க்கலாம். அடுத்து, யூனிஃபார்மைப் பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். செப்டம்பர் 1986-ல், சில மாதங்களுக்கு முன்பு தான் பேச்சுவார்த்தை மூலமாக அவர்களுடைய 100 டிமாண்டுகள் பற்றி பேசப்பட்டது. 142 மணி நேரம் பேசப்பட்டன. 15 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு சம்பள உயர்வு நம்பர் காரியங்களை எல்லாம் செய்திருக்கிறோம். எனவே ஏறக்குறைய 3 ஆண்டு காலத்திற்குள் இப்படி செலவு வைக்கக் கூடிய எந்தப் பிரச்சினையும் கேட்கக் கூடாது என்பது தான் ஒப்பந்தம். எனவே, அடுத்த ஒப்பந்தக் காலத்திலே இதைப் பற்றி பரிசீலிக்கலாம். இப்படி தொழிற் சங்கத் தலைவர்களும்

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1987 ஏப்ரல் 6

கேட்டு வந்திருக்கிறார்கள். சட்ட மன்றத்திலுள்ள உறுப்பினர்களிடத்திலும் இப்போது சொல்லியிருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். எதிர்காலத்திலே இதையும் மனதிலே வைத்து யோசிக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது ; இப்போது வாக்கெடுப்பு.

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

திரு. சா. ஜெயச்சந்திரன் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,79,06,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

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

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

திரு. கி. வெங்கடாசலம் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 91,50,95,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

1987 ஏப்ரல் 6] [மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்]

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

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

திரு. எ. எஸ். எ. ஆறுமுகம் மற்றும் திருமதி தா. இராசாம்பாள் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றனவாகக் கருதப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 5,63,91,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

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

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

திரு. கே. எம். தங்கமணி இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. [illegible],22,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

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

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

திரு. எ. எஸ். எ. ஆறுமுகம் அவர்கள் இருப்பில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 70,96,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

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

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, நாளை (7—4—1987) காலை 10.00 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை மாலை 2-10 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப் பெற்றது.

5 பேரவைமுன் வைக்கப் பெற்ற ஏடுகள்.

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

69. 1939 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கேளிக்கைகள் வரிச் சட்டத்தின் அட்டவணை II-ல் திருத்தமொன்று செய்வது குறித்து வணிக வரிகள்—சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 27—1—1987 ஆம் நாளிட்ட 56 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை [1939 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு கேளிக்கைகள் வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 10/1939) 16 (4) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள், ஏனைய தாள்கள்.

132. 1977 முதல் 31—3—1987 முடிய தமிழ்நாட்டில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து வளர்ச்சியில் ஒரு கண்ணோட்டம் என்கிற புத்தகம்.

V211,31'N87
N87.37-2

136514
சென்னை-600 009.

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, Madras-5.
10 The South India Saiva Siddhanta Works Publishing Society (Tirunelveli) Limited, Madras-1.
11 The Sangam Publishers, No. 11, Sunkurama Chetty Street, Madras-1.
12 New Century Book House (Private) Limited, Madras-2.
13 Kalaivani Book Centre, No. 1, Ponniamman Koil Street, Egmore, Madras-8.

IN MOFFASIL 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 Brothers, Tiruchirappalli-2.
7 S. R. Subramania Pillai, Tirunelveli Junction.
8 B. Aruldoss, Villupuram (South Arcot District).
9 Vasantham Stores, Booksellers, 9/31. Cross Cut Road, Coimbatore-12.
10 Mercury Book Company, 20, Karuppa Gounder Street, Coimbatore-1.
11 S. M. Jegannatham Book House, 35, Nandhi Koil Street, Tiruchirappalli-1.
12 Ganesh Stores, South Car Street, Sivakasi.
13 Mary Martin, Booksellers, Kotagiri (The Nilgiris).
14 A. K. Chandriah Chettiar & Sons, Salem-1
15 Parameswari Book Shop, No. 461, 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-14.
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, Madurai-1.

IN OTHER STATES.

1 Jain Book Agency, New Delhi.
2 International Book House, Trivandrum.
3 The Book Syndicate, Hyderabad-1.
4 Labour Law Publications, Hyderabad.
5 Puthaghalevam, Pondicherry.
6 Prabu Book Service, Gurgaon, Haryana.
7 K. P. Bachi & Company, 286, B.B. Gandhi Street, Calcutta-17.

© Published under Rules 280 and 283 of the Tamil Nadu Legislative Assembly Rules and printed by the Director of Stationery and Printing Madras.