818

T.N.L.A.D

OFFICIAL REPORT

Vol-20 NO-1

MAR-1992

C

வெளியீடு 7-1-1993 Issued 7-1-1993

918/93

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

OFFICIAL REPORT

செவ்வாய்க்கிழமை, மார்ச் 24, 1992-தொகுதி 20 எண். 1
Tuesday, the 24th March 1992 - Volume 20 No. 1

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை-600 009
Legislative Assembly Secretariat,
Madras-600 009

விலை ரூ. 3-00] Price Rs. 3-00

உள்ளடக்கம்

24—3—1992

	பக்கங்கள்.
தமிழ்நாடு அரசின் ஆளுநரும் அமைச்சரவையும் ...	v—vii
Personnel of the Government of Tamil Nadu	ix—xi
தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினர்கள் பட்டியல் (அகரவரிசைப்படி)	xiii—xxiii
1. வினாக்கள்-விடைகள்—	
உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்	1—38
2. சிறப்புக் குறிப்பு—	
முதலமைச்சர் அவர்களின் அறிவிப்பை மீறி நிலவரி மற்றும் கடன் பாக்கிக்காக ஜப்தி நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுவது குறித்து	38—42
3. கவன ஈர்ப்பு—	
(அ) பன்றிகள் நடமாட்டத்தினாலும் கொசுக்கள் தொல்லையாலும் மூளைக் காய்ச்சல் நோய் பரவும் அபாயம் குறித்து.	42—47
(ஆ) சீர்காழி ஒன்றியம், தென்னாம்பட்டினம் ஊராட்சியிலுள்ள கிராமங்களில் குடிநீர் உப்பாக உள்ளது குறித்து	47—48
4. சட்டமுன்வடிவுகள் (அறிமுகம் செய்தல்)—	
(அ) நகராட்சி சட்டங்கள் சார்ந்த (திருத்த) சட்டமுன்வடிவு, 1992.	49
(ஆ) ஊராட்சிகள் மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய மன்றங்கள் (தனி அலுவலர்கள் நியமன) திருத்தச் சட்டமுன்வடிவு, 1992	49—50
5. முன்பண மானியக் கோரிக்கைகள், 1992—93—அளித்தல்,	50—54
6. இறுதித் துணை நிதிநிலை அறிக்கை, 1991—92—அளித்தல்,	54—57

53-47—A

பக்கங்கள்

7. அறிவிப்புகள்—

(அ) இறுதி துணை நிதிநிலை அறிக்கை, 1991–92—வெட்டுத் தீர்மானங்கள் அளிப்பது குறித்து, 57—58

(ஆ) பேரவை அலுவல்கள் குறித்து, 158—159

8. மானியக் கோரிக்கைகள், 1992–93, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—(தொடர்ச்சி). 58—77, 80—158

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்,

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

(இ) கோரிக்கை எண் 45—காட்டுவளத் துறை.

(ஈ) கோரிக்கை எண் 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

(உ) கோரிக்கை எண் 59—காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. கே.ஏ. செங்கோட்டையன் 58-61, 69, 70, 71, 73, 86-87, 97, 102, 115, 117, 118, 121, 142, 146-147, 148, 150, 151

திரு. எஸ். பிட்டர் அல்போன்ஸ் 61-77, 147-148

திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன் 80—86

திரு. மா. சா. மா. இராமச்சந்திரன் 87—91

*திரு. வே. தம்புசாமி 91—94

*திரு. இரா. நடேசன் 94—98

*திரு. தா. வேடியப்பன் 98—101

டாக்டர் எம். கருப்புசாமி 101—104

165043

பக்கங்கள்

டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன் 105—108

திரு. டி. சுதர்சனம் 108—114

திரு. சி. ஞானசேகரன் 114—121

டாக்டர். ஜெ. ஜெயலலிதா 121, 137, 142, 143, 144-146

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் 142, 143, 148, 154-155

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன் 149, 151.

திருமதி. ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் 151, 152-154

9. விதி 110-ன் கீழ் கல்வி அமைச்சரின் அறிக்கை—

சென்னைப் பல்கலைக் கழக சிண்டிகேட்டுக்கு உறுப்பினர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்படுவது பற்றி சில பத்திரிகைகளில் வெளிவந்துள்ள செய்தி குறித்து. 77—80

10. பேரவை முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள். 159—160

தமிழ்நாடு அரசின் ஆளுநரும் அமைச்சரவையும்

ஆளுநர்— திரு. பீஷ்ம நாராயண் சிங்

அமைச்சரவையின் உறுப்பினர்கள்.

முதலமைச்சர்	..	மாண்புமிகு டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா : பொது, பொது நிர்வாகம், இந்திய ஆட்சிப் பணியாளர், இந்திய காவல் பணியாளர், இந்திய காவல் பணியாளர் மற்றும் அனைத்திந்தியப் பணியாளர்கள், மாவட்ட வருவாய் அதிகாரிகள், காவல், இலஞ்ச ஒழிப்பு, தொழில்கள், மதுவிலக்கு மற்றும் ஆயத்துறை, சர்க்கரைப் பாகு கழிவு, சிறுபான்மையினர் நலம், இந்து சமய அறநிலையத் துறை, செய்தி மற்றும் விளம்பரம் திரைப்படத் தொழில் நுட்பவியல் திரைப்படச் சட்டம், சுற்றுலா மற்றும் சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகம், சுரங்கம் மற்றும் கனிம வளம், தமிழ் வளர்ச்சி மற்றும் தமிழ்ப் பண்பாடு, மின்னணுவியல் மற்றும் அச்சுக் காகிதக் கட்டுப்பாடு.
நிதி அமைச்சர்	...	மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : நிதி, திட்டம், தேர்தல்கள், சட்டமன்றம்.
சட்ட அமைச்சர்	—	மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி : சட்டம், நீதிமன்றங்கள், சிறைகள், எடைகள்— அளவைகள் பற்றி சட்டம் இயற்றுதல், கடன் நிவாரணம் (கடன் வழங்கல், சீட்டு நிதி இவை பற்றிய சட்டம் இயற்றுதல் உட்பட), கம்பெனிகள் பதிவு.
வருவாய்த்துறை அமைச்சர்.		மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : வருவாய், மாவட்ட வருவாய்த் துறைப் பணியாளர்கள், மாவட்ட துணை ஆட்சியாளர்கள், ஆவணப் பதிவுத் துறை, முத்திரைச் சட்டம் எழுதுபொருள் மற்றும் அச்சுத் துறை, அரசு அச்சகம் பூமிதானம் மற்றும் கிராமதானம் பயண இசைவுச் சீட்டு வணிக வரிகள்,

5. பிற்பட்டோர் நலத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு இராம வீரப்பன் : பிற்பட்டோர் நலம், மிகப் பிற்பட்டோர் நலம், மற்றும் சீர் மரபினர், வெளிநாடு வாழ் இந்தியர்கள், அகதிகள் மற்றும் வெளியேற்றப்பட்டோர், முன்னாள் இராணுவத்தினர் நலம்.
6. கல்வி அமைச்சர் ..	மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : கல்வி, தொழில் நுட்பக் கல்வி, அறிவியல் மற்றும் தொழில் நுட்பவியல், விளையாட்டு மற்றும் இளைஞர் நலம், தொல் பொருளியல்.
7. மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மக்கள் நல்வாழ்வு மருத்துவக் கல்வி குடும்ப நலம் சுற்றுச் சூழல் மாசு கட்டுப்படுத்தல்.
8. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : போக்குவரத்து, அரசுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து, இயக்கூர்திகள் சட்டம், துறைமுகங்கள், வனங்கள் மற்றும் சின்கோனா.
9. கைத்தறி மற்றும் துணி நூல் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. இ. மதுசூதனன். கைத்தறி மற்றும் நெசவாலைகள்.
10. பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு எஸ். கண்ணப்பன்: பொதுப் பணிகள் பாசனம் (சிறு பாசனம் உட்பட) நெடுஞ்சாலைகள், மின்சாரம், மரபுசாரா எரிசக்தி வளர்ச்சி, இரும்பு மற்றும் எஃகுக் கட்டுப்பாடு.
11. உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : நகராட்சி நிர்வாகம், ஊரக வளர்ச்சி, ஊராட்சிகள் மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், வறுமை ஒழிப்புத் திட்டங்கள், கிராமப்புறக் கடன் சம்பந்தப்பட்டவை, நகர்ப்புற மற்றும் கிராமப்புறக் குடிநீர் வழங்கல்.

12. உணவு-கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. ஜி. விசுவநாதன்: உணவு, கூட்டுறவு, நுகர்பொருள் வழங்கல் விலைவாசிக் கட்டுப்பாடு புள்ளிவிவரங்கள்.
13. தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. செ. ரகுபதி : தொழிலாளர், வேலை வாய்ப்பு மற்றும் பயிற்சி, நகர்ப்புற [மற்றும் கிராமப்புற வேலை வாய்ப்புத் திட்டங்கள் மக்கள் தொகைக் கணக்கு.
14. வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. சு.பா. கிருஷ்ணன்: வேளாண்மை, வேளாண்மைப் பொறியியல், வேளாண் பணிக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், தோட்டக் கலை சர்க்கரை வரி மற்றும் சர்க்கரை வளர்ச்சி.
15. வீட்டு வசதி-நகர்ப்புற வளர்ச்சித் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு டி.எம். செல்வகணபதி : வீட்டு வசதி, குடிசை மாற்றுத் திட்டம் ஊரக வீட்டு வசதி வளர்ச்சி. இடவசதிக் கட்டுப்பாடு, நகர அமைப்பு, நகர்ப்புற வளர்ச்சி சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமம்.
16. சமூக நலத்துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திருமதி இரா. இந்திரகுமாரி : சமூக நலம் (மகளிர் மற்றும் குழந்தைகள் நலம் உட்பட), சத்துணவு, பிச்சைக்காரர் விடுதிகள், அனாதை விடுதிகள், சீர்திருத்த நிர்வாகம்.
17. ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. எம். ஆனந்தன் : ஆதி திராவிடர் நலம், மலைவாழ் பழங்குடியினர் மற்றும் பிணைத் தொழிலாளர், கால்நடை பராமரிப்பு, பால், பால் பெருக்குத் திட்டம்.
18. மீனளத்துறை அமைச்சர். ..	மாண்புமிகு திரு. டி. ஜெயகுமார்: மீனளம்.
19. ஊரகத் தொழில் துறை அமைச்சர். ..	மாண்புமிகு திரு. எஸ். நாகூர் மீரான் சிறு தொழில்கள் ஊரகத் தொழில்கள் (குடிசைத் தொழில்கள் உட்பட), கதர் மற்றும் கிராமத் தொழில்கள் வாரியம், வக்ஃபு.

PERSONNEL OF THE GOVERNMENT OF TAMIL NADU

GOVERNOR OF TAMIL NADU

THIRU BHISHMA NARAIN SINGH

MEMBERS OF THE COUNCIL OF MINISTERS

1. Chief Minister	The Hon. Dr. J. JAYALALITHA : Public, General Administration, Indian Administrative Service, Indian Police Service and other All India Services, District Revenue Officers, Police, Prevention of Curruption, Industries, Prohibition and Excise, Molasses, Minorities, Hindu Religious and Charitable Endowments, Information and Publicity, Film Technology, Cinematograph Act, Tourism and Tourism Development Corporation, Mines and Minerals, Tamil Development and Tamil Culture, Electronics and Newsprint Control.
2. Minister for Finance ..	The Hon. Dr. V.R. NEDUNCHEZHIAN Finance, Planning, Elections and Legislature.
3. Minister for Law ..	The Hon. Thiru K.A. KRISHNASAMY : Law, Courts, Prisons, Legislation on Weights and Measures, Debt Relief including Legislation on Money-lending, Chits and Registration of companies.
4. Minister for Revenue ..	The Hon. Thiru S.D. SOMASUNDARAM Revenue, District Revenue Establishment, Deputy Collectors, Registration, Stamp Act, Stationery and Printing, Government Press, Bhoodan and Gramdan, Passports and Commercial Taxes.
5. Minister for Backward Classes. ..	The Hon. Thiru. ERAAMA VEERAPPAN : Backward Classes, Most Backward Classes and Denotified Communities Indian Overseas, Refugees and Evacuees and Welfare of Ex-Service man.

5. Minister for Education The Hon. Thiru C. ARANGANAYAGAM Education, Technical Education, Schence and Technology Sports and Youth Welfare and Archaeology.

7. Minister for Health .. The Hon. Thiru S. MUTHUSAMY, Health, Medical Education, Family Welfare and Environmental Pollution Control.

8. Minister for Transport The Hon. Thiru K.A. SENGOTTAYAN : Transport, Nationalised Transport, Motor Vehicles Act, Ports, Forests and Cinchona.

9. Minister for Handlooms and Textiles. The Hon. Thiru E. MADHUSUDHANAN : Handlooms and Textiles.s

10. Minister for Public Works. The Hon. Thiru S. KANNAPPAN : Public Works, Irrigation including Minor Irrigation, Highways, Electricity, Non-Conventional Energy Development and Iron and Steel Control.

11. Minister for Local Administration. .. The Thiru ALAGU THIRU NAVUKKARASU : Municipal Administation, Rural Development, Panchayats and Panchat Unions, Poverty Alleviation Programmes, Rural Indebtedness and Urban and Rural Water Supply.

12. Minister for Food and Co-operation. The Hon. Thiru G. VISWANATHAN : Food, Co-operation, Civil Supplies Price Control and Statistics.

13. Minister for Labour .. The Hon. Thiru S. RAGUPATHY : Labour, Employment and Training, Urban and Rural Employment Programmes and Census.

14. Minister for Agriculture. The Hon. Thiru KU. PA. KRISHNAN: Agriculture, Agricultural Engineering, Agro Service Co-operatives, Horticulture, Sugarcane Cess and Sugarcane Development.

15. Minister for Housing and Urban Development. .. The Hon. Thiru T.M. SELVAGANAPATHI : Hosing, Slum Clearance, Rural GHousing Development, Accommodation Control, Town Planning, Urban Development and Madrsa Metropolitan Development Authority.

16. Minister for Social Welfare. .. The Hon. Thirumathi R. INDIRAKUMARI : Social Welfare including Women's and Children's Welfare, Nutritious Non Meals Beggar Homes, Orphanages and Correctional Administration.

17. Minister for Adi-Dravidar Welfare. .. The Hon. Thiru M. ANANDAN: Adi-Dravidar Welfare, Hill Tribes, Bonded Labour, Animal Husbandry, Milk and Dairy Development.

18. Minister for Fisheries. .. The Hon. Thiru D. JAYAKUMAR : Fisheries.

19. Minister for Rural Industries. .. The Hon. Thiru S. NAGOORMEERAN Small Scale Industries, Rural Industries Including Cottage Industries, Khadi and Village Industries Board and Wakf.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை,

உறுப்பினர்கள் பட்டியல் (அகர வரிசைப்படி,)

பெயர்களும் தொகுதிகளும்,

1	அண்ணாமலை. திரு, எஸ், ..	ஆலந்தூர்
2	அபரஞ்சி. திருமதி பெ, ..	அரூர் (செ,வ,)
3	அபுல்ஹசன். திரு, எம்,எம்,எஸ்,	மயிலாடுதுறை,
4	அமர்நாத். திரு, ஓ, எஸ், ..	மதுரை கிழக்கு,
5	அம்மமுத்து பிள்ளை. டாக்டர் மு,	கன்னியாகுமரி,
6	அரங்கநாதன். திரு, ஆர், டி,	விருத்தாசலம்,
7	அரங்கநாயகம். டாக்டர் செ, ..	தொண்டாமுத்தூர்,
8	அர்ச்சுணன். திரு, சுக, ..	வீரபாண்டி,
9	அழகிரி. திரு, ச, ...	சிதம்பரம்,
10	அழகு திருநாவுக்கரசு. திரு, ..	ஒரத்தநாடு,
11	அறிவழகன். திரு, ஆ, ...	கிருஷ்ணராயபுரம் (செ,வ,)
12	அன்பழகன். திரு, எஸ், ..	நாமக்கல் (செ,வ,)
13	ஆசைமணி. திரு, எஸ், ...	குத்தாலம்,
14	ஆண்டி அம்பலம். திரு, மெ, ..	நத்தம்,
15	ஆண்டித் தேவர். திரு, எஸ், ..	திருப்பரங்குன்றம்,
16	ஆரோக்கியசாமி. டாக்டர் ச, ..	திருச்சிராப்பள்ளி-1,
17	ஆறுமுகம், திரு, செ. ..	வாலூர் (செ,வ,)
18	ஆனந்தன். திரு, எம், ..	உளுந்தூர்பேட்டை (செ,வ,),
19	இந்திரகுமாரி. திருமதி இரா, ..	நாட்ராம்பள்ளி,
20	இராசமாணிக்கம். திரு, க,வெ,வீ,	மேலூர்,

21	இராசாராமன். திரு, கோ, ..	பாபநாசம்,
22	இராசாராம். திரு, க, ...	பனமரத்துப்பட்டி,
23	இராதாகிருஷ்ணன். திரு, த,க,	திருமங்கலம்,
24	இராமகிருஷ்ணன். டாக்டர் இ,	அச்சரப்பாக்கம் (செ,வ,),
25	இராமசாமி அம்பலம். திரு, கே, ஆர்,	திருவாடனை,
26	இராமசுவாமி. திரு, சி, ..	சங்கராபுரம்,
27	இராமச்சந்திரன். திரு, மா,சா, மா,	இளையாங்குடி,
28	இராமச்சந்திரன். திரு,ஒ,ஆர், ...	கம்பம்,
29	இராமச்சந்திரன். திரு, கே,கே,எஸ்,எஸ்,ஆர்,	சாத்தூர்,
30	இராமச்சந்திரன். திரு, ச, ..	பண்ருட்டி,
31	இராமதாஸ். திரு, எஸ்,எஸ்,ஆர்,	செஞ்சி,
32	இராமநாதன். திரு, இராம, ..	கும்பகோணம்,
33	இராஜமன்னார். திரு, சூ, சே,	ஓட்டப்பிடாரம். (செ,வ,)
34	இராஜன்பாபு என்கிற தணிகைபாபு. திரு, கி,	திருத்தணி,
35	இராஜேந்திரன். திரு, பி, வி, ..	வேதாரண்யம்,
36	இராம வீரப்பன் திரு, —	காங்கேயம்,
37	இலதா பிரியகுமார். திருமதி ..	அரக்கோணம் (செ,வ,)
38	இளம்வழுதி. திரு, ...	எழும்பூர்,
39	ஈஸ்வரமூர்த்தி. திரு, பி, ..	தாராபுரம் (செ,வ,)
40	ஈஸ்வரன். திரு, ஆர், ..	வாசுதேவநல்லூர் (செ,வ,),
41	ஏகாம்பர ரெட்டி. திரு, எ, —	பள்ளிப்பட்டு,
42	கண்ணப்பன். திரு, எஸ், —	திருப்பத்தூர்,
43	கண்ணன். திரு, வே, ...	திருவண்ணாமலை,

44	கந்தசாமி. திரு, கே, ...	தலைவாசல் (செ,வ,)
45	கருப்புசாமி. டாக்டர் எம், ..	குன்னூர் (செ,வ,)
46	கலியபெருமாள். திரு, ப, ..	திருவையாறு,
47	கலைச்செல்வி. திருமதி கே, எம்,	காட்பாடி,
48	கவிநிலவு தர்மராஜ் (திருமதி) ..	மொடக்குறிச்சி,
49	கற்பகம் இளங்கோ (திருமதி), ..	காரைக்குடி,
50	கனகவல்லி. திருமதி என், ..	விளாத்திக்குளம்,
51	காஞ்சி பன்னீர் செல்வம், திரு.	உத்திரமேரூர்.
52	காந்திராஜன், திரு. ச. ..	வேடசந்தூர்.
53	காளன், திரு. கோ.	வில்லிவாக்கம்.
54	காளிராஜன், டாக்டர் மு. ..	சமயநல்லூர் (செ.வ.).
55	கிருஷ்ணசாமி, திரு. கே. ஏ. ..	ஆயிரம்விளக்கு.
56	கிருஷ்ணன், திரு. எஸ். எம். ..	தாம்பரம்.
57	கிருஷ்ணன், திரு. கு.ப. ..	ஸ்ரீரங்கம்.
58	கிருஷ்ணன், திரு. சி.	ஓமலூர்.
59	குப்பன், திரு. க.	திருவொற்றியூர்.
60	குமரி அனந்தன், திரு. ..	சாத்தான்குளம்.
61	குமாரதாஸ், டாக்டர் தே. ..	கிள்ளியூர்.
62	குழந்தைவேலு, திரு. சி. ..	குளத்தூர் (செ.வ.).
63	கோடிமாரி, திரு. ஆர். ..	நாகப்பட்டினம்.
64	கோபாலகிருஷ்ணன், திரு. வே.	சங்கரநயினார்கோவில் (செ.வ.).
65	கோபால், திரு. க.	நன்னிலம், (செ.வ.).
66	கோவிந்தராசு, திரு. மா. ..	ரிஷிவந்தியம்.
67	சக்குபாய், திருமதி ரா. ..	கும்மிடிப்பூண்டி.

68	சக்குபாய் தேவராஜ், திருமதி டி.	திருவள்ளூர்.
69	சஞ்சய் ராமசாமி, திரு.	விருதுநகர்.
70	சண்முகநாதன், திரு. எஸ்.	ஆலங்குடி.
71	சண்முகம், திரு. எஸ். வி.	மதுரை மேற்கு.
72	சத்தியமூர்த்தி, திரு. வ.	கடலாடி.
73	சந்திரசேகர், திரு. வி.பி.	பொள்ளாச்சி.
74	சம்பத், திரு. எ.	வாணியம்பாடி.
75	சரஸ்வதி, திருமதி அ. தி.	சத்தியமங்கலம்.
76	சரஸ்வதி, திருமதி ப.	கபிலர்மலை.
77	சரோஜா, டாக்டர் (திருமதி) வெ.	சங்கரி (செ.வ.).
78	சாத்தையா, திரு. தி.	இராஜபாளையம் (செ.வ.)
79	சாவித்திரி அம்மாள் திருமதி ஆர்.	முகையூர்.
80	சிங்காரம், திரு. ஆர்.	பேராவூரணி.
81	சிங்காரம், திரு. கே.	மொரப்பூர்.
82	சிங்கை கோவிந்தராசு, திரு.	சிங்காநல்லூர்.
83	சியாமளா, திருமதி ரெ.	கோவில்பட்டி.
84	சிவசுப்பிரமணியன், திரு. கு.	குறிஞ்சிப்பாடி.
85	சிவபதி, திரு. என். ஆர்.	தொட்டியம்.
86	சின்னசாமி, திரு. ம.	கரூர்.
87	சின்னசாமி, திரு. கா.	சேந்தமங்கலம் (ம.ப.)
88	சின்னசாமி, திரு. வி. கே.	பவானிசாகர்.
89	சின்னப்பன், திரு. கே. கே.	ஜெயங்கொண்டம்.
90	சீனியம்மாள், டாக்டர் (திருமதி)	அவினாசி (செ.வ.).

	(1)	(2)
1	சீனிவாசன், திரு. ஆ. கு.	பெரணமல்லூர்.
2	சீனிவாசன், திரு. கு.	மன்னார்குடி.
3	சுதர்சனம், திரு. டி.	பூந்தமல்லி.
4	சுந்தரசாமி, திரு. எம்.	கலசப்பாக்கம்.
95	சுந்தரதாஸ், திரு. மா.	விளவன்கோடு.
96	சுந்தரம், திரு. எம். கே.	தண்டராம்பட்டு.
97	சுந்தரராஜ், டாக்டர் ச.	பரமக்குடி (செ.வ.).
98	சுந்தரவேல், திரு. ஏ.கே.சி.	திருப்பத்தூர்.
99	சுந்தராம்பாள், திருமதி செ.	மேட்டூர்.
100	சுப்பிரமணியம், திரு. வ. மு.	மானாமதுரை (செ.வ.)
101	சுப்பிரமணியன், திரு. வி. என்.	பெருந்துறை.
102	சுப்பிரமணியன், திரு. வீ.	கண்டமங்கலம் (செ.வ)
103	சுப்புரத்தினம், திரு. ஆ.	பழனி (செ.வ.).
104	சுலோசனா, செல்வி எல்.	மேட்டுப்பாளையம்.
105	சுவாமிநாதன், திரு. சி.	புதுக்கோட்டை.
106	செங்கோட்டையன், திரு. கே.ஏ.	கோபிசெட்டிபாளையம்
107	செல்லக்குமார், டாக்டர் அ.	அண்ணா நகர்.
108	செல்லசாமி, திரு. ஏ. டி.	ஒட்டன்சத்திரம்.
109	செல்லதுரை, திரு. ஆ.	திருச்செந்தூர்.
110	செல்வகணபதி, திரு. டி. எம்.	திருச்செங்கோடு.
111	செல்வராசன், திரு. அ.	துறைமுகம்.
112	செல்வராஜ், திரு. கே.	கோயம்புத்தூர் மேற்கு.
113	செழியன், திரு. தா.	பெரம்பலூர் (செ

114 சேகர், டாக்டர் எம்.பி. ... பெரம்பூர் (செ.வ.).
115 சேகர், திரு. எம்.ஜி. ... பாலக்கோடு.
116 சொக்கலிங்கம், திரு. பி. .. மதுராந்தகம்.
117 சோமசுந்தரம், திரு. எஸ்.டி. .. தஞ்சாவூர்.
118 ஞானசேகரன், திரு. சி. ... வேலூர்.
119 டேனியல்ராஜ், திரு. எஸ். ... ஸ்ரீவைகுண்டம்.
120 தங்கமுத்து, திரு. கு. ... திருவோணம்.
121 தங்கராஜ், திரு. ஆர். ... ஆண்டிமடம்.
122 தங்கவேல், திரு. எம். ... ... முசிறி.
123 தண்டாயுதபாணி, திரு. வி. ... குடியாத்தம்.
124 தமிழரசன், திரு. செ.கு. ... வந்தவாசி (செ.வ.)
125 தமிழரசு, திரு. வெ. ... ... ஆத்தூர்.
126 தம்புசாமி, திரு. வே. ... திருவாரூர் (செ.வ.)
127 தர்மலிங்கம், திரு. கி. ... அணைக்கட்டு.
128 தர்மலிங்கம், திரு. பெ. ... பாளையங்கோட்டை.
129 தவசி, திரு. செ. .. ... ஆண்டிப்பட்டி.
130 தனபால், திரு. ம. ... ... திருப்போரூர் (செ.வ.)
131 தாமரைக்கனி, திரு. இரா. ... ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர்.
132 தாமோதரன், திரு. சி. ... நெல்லிக்குப்பம்.
133 திருநாவுக்கரசு, திரு. எஸ். ... அறந்தாங்கி.
134 துரை, திரு. எஸ். எம். ... ஆத்தூர்.
135 துரை முருகன், திரு. கு.சு. ... பல்லடம்.
136 துரை ராமசாமி, திரு. ... வெள்ளக்கோவில்.
137 தெய்வநாயகம், திரு. எ. ... மதுரை மத்தி.

138 தென்னவன், திரு. மு. .. இராமநாதபுரம்
139 தேவராஜ், திரு. அ. ... ... செய்யாறு.
140 தேனி பன்னீர்செல்வம், திரு .. போடிநாயக்கனூர்.
141 நடேசன், திரு. இரா. ... .. திருவட்டாறு.
142 நடேசன், திரு. மு ... .. சேலம்-2.
143 நடேசன் பால்ராஜ், திரு. வெ... நாங்குனேரி.
144 நாகூர் மீரான், திரு. எஸ். .. கடையநல்லூர்.
145 நிர்மலா செல்வி, பி. .. திண்டுக்கல்.
146 நெடுஞ்செழியன், டாக்டர் இரா. தேனி.
147 பஞ்சவர்ணம், திருமதி. கே. .. வலங்கைமான் (செ.வ.)
148 பட்டாபிராமன், திரு. கா.பா... காஞ்சிபுரம்.
149 பரந்தாமன், டாக்டர் ஜெ. ... பேரணாம்பட்டு (செ.வ.).
150 பரமசிவம், திரு. ஆர். பி. ... சின்ன சேலம்
151 பரமசிவன், திரு. ஏ. எம். ... சோழவந்தான்.
152 பலராமன், திரு. உ. ... ... பூங்கா நகர்.
153 பழனிசாமி, திரு. இரா. .. தாரமங்கலம்.
154 பழனிசாமி, திரு. க. ... ... எடப்பாடி.
155 பழனிசாமி, திரு. நா. சா. ... கிணத்துக்கடவு.
156 பழனிசாமி, திரு. வெ. ... திருப்பூர்.
பழனிசாமி, திரு. ஜி. ... திருத்துறைப்பூண்டி. (செ.வ.).
158 பழனியம்மாள், திருமதி. க. ... ராசிபுரம்.
159 பன்னீர்செல்வம், திரு. என். ... திருவிடைமருதூர்.

160	பன்னீர்செல்வம், திரு. சா. ...	திண்டிவனம்.
161	பன்னீர்செல்வம், திரு. ஜெ. ...	திருநாவலூர்.
162	பாண்டியம்மாள், திருமதி இரா.	உசிலம்பட்டி.
163	பாப்பாசுந்தரம், திரு. அ. ..	குளித்தலை.
164	பாலகங்காதரன், திரு. ஜெ.	சிவகாசி.
165	பாலகிருஷ்ணன், திரு. சோ. ..	முதுகுளத்தூர்.
166	பாலசுப்பிரமணியன், திரு. எஸ், ஆர்,	பொங்கலூர்.
167	பாலசுப்பிரமணியன், திரு. கி.	பட்டுக்கோட்டை.
168	பாலன், திரு. எம். கே. ...	சைதாபேட்டை.
169	பாலையா, திரு. ஆ.	குளச்சல்.
170	பீட்ரிக், டி. சோசா. டாக்டர்	நியமனம்.
171	பீட்டர் அல்போன்ஸ், திரு. எஸ்.	தென்காசி.
172	புதுநயினார் ஆதித்தன், திரு. இரா.	சேரன்மகாதேவி.
173	புரட்சிமணி, திரு. ச. ...	மங்களூர் (செ.வ.)
174	புருஷோத்தமன், டாக்டர். வெ.	பெண்ணாகரம்.
175	பூராசாமி, திரு. எம். ...	பூம்புகார்.
176	பெரியசாமி, திரு. வே. ...	அந்தியூர் (செ.வ.)
177	பெரியவீரன், திரு. எம். ..	பெரியகுளம்.
178	பெருமாள், திரு. செ. ..	ஏற்காடு (ம.ப.)
179	பொன்னம்மாள், திருமதி ஏ.எஸ்.	நிலக்கோட்டை (செ.வ.]
180	பொன்னுசாமி, பேராசிரியர். க.	மருங்காபுரி.
181	பொன்னுசாமி, திரு. பெ. ..	தருமபுரி.

182	பொன்னுவேலு, திரு. ஏ.தா. ..	வரகூர் (செ.வ.)
183	போளூர் வரதன், திரு. ..	ஸ்ரீபெரும்புதூர் (செ.வ.)
184	மணிமேகலை டாக்டர். (திருமதி). சு.	அரியலூர்.
185	மணிமேகலை, திருமதி. வி.ஜி. ..	அருப்புக்கோட்டை.
186	மணிவாசகம், திரு. கே.பி. ..	உடுமலைப்பேட்டை.
187	மதுசூதனன், திரு. இ. ..	டாக்டர் இராதா-கிருஷ்ணன் நகர்.
188	மரியமுல் ஆசியா, திருமதி கே. ..	அரவக்குறிச்சி.
189	மல்லிகா, செல்வி. கோ. ..	புவனகிரி.
190	மனோகரன், திரு. கே. ஏ. ...	ஓசூர்.
191	மாணிக்கம், திரு. சி. ..	ஈரோடு.
192	மாலா, டாக்டர் ஜி.ஆர். ..	திருச்சிராப்பள்ளி-2.
193	முஹமது ஆசிப், திரு. ..	திருவல்லிக்கேணி.
194	முத்துசாமி, திரு. சு. ...	பவானி.
195	முத்தையா, திரு. இரா. ..	சேடப்பட்டி.
196	முருகானந்தம், திரு. கே.ஆர். ..	சிவகங்கை.
197	முருகையா பாண்டியன், திரு.ஆர்.	அம்பாசமுத்திரம்
198	முனிரத்தினம், திரு. ஏ.எம். ..	சோளிங்கர்.
199	முனிவெங்கடப்பன், திரு. கே.	கிருஷ்ணகிரி.
200	முனுசாமி, திரு. சா. பூ. ..	காவேரிப்பட்டிணம்.
201	மூர்த்தி, திரு. து.	சீர்காழி (செ.வ.)
202	மோசஸ், டாக்டர் எம். ..	நாகர்கோவில்.
203	ரகுபதி, திரு. செ.	திருமயம்.

204 ரங்கநாதன்' திரு. ப.	—	புரசைவாக்கம்.
205 ரங்கராஜன், திரு. டி.எம்.	—	மயிலாப்பூர்.
206 ரத்தினவேல், திரு. த.	...	திருவெறும்பூர்.
207 ரமணி நல்லதம்பி, திருமதி	...	ராதாபுரம்.
208 ரமேஷ், திரு, வி.பி.ஆர்.	..	தூத்துக்குடி.
209 ரவிக்குமார், திரு. ஏ. ..	...	பொன்னேரி(செ.வ.).
210 ரவிச்சந்திரன், திரு. வி.	...	உப்பிலியாபுரம் (ம.ப.)
211 ராமசுப்பு, திரு. எஸ்.எஸ்.	...	ஆலங்குளம்.
212 ராஜு, திரு. எச். எம்.	...	உதகமண்டலம்.
213 ராஜு, திரு. கே. ஆர்.	...	கூடலூர்.
214 ராஜு, திரு. கே.பி. ...	—	பேரூர்.
215 ராஜேந்திரன், திரு. என்.ஆர்.	—	காட்டுமன்னார் கோவில் (செ.வ.)
216 லட்சுமணன், திரு. வி. கே.	—	கோயம்புத்தூர் கிழக்கு.
217 லாரன்ஸ், திரு. கு. ...	—	பத்மநாபபுரம்.
218 லோகாம்பாள், திருமதி ஜெ.	..	லால்குடி.
219 வரதராஜன், திரு. செ. து.	..	செங்கல்பட்டு.
220 விசுவநாதன், திரு. ஜி.	..	ஆற்காடு.
221 வீரபாண்டியன், டாக்டர் பெ.		செங்கம் (செ.வ.)
222 வெங்கடராம ரெட்டி, திரு. மு.		தளி.
223 வெங்கடேசன், திரு. பி.ஆர்.எஸ்.		கடலூர்.
224 வேடியப்பன், திரு. தா.	..	போளூர்.
225 வேணுகோபால், திரு. என்.ஜி.		ராணிப்பேட்டை.

226 வேலயா, திரு. டி. ..	..	திருநெல்வேலி.
227 ஜனார்த்தனம், திரு. தே.	..	விழுப்புரம்.
228 ஜானகிராமன், திரு. கோ.	..	மேல்மலையனூர்.
229 ஜீனத் சர்புதீன், திருமதி.	..	சேப்பாக்கம்.
230 ஜெயக்குமார், திரு. எஸ்.	..	தியாகராய நகர்.
231 ஜெயகுமார், திரு. டி.	..	இராயபுரம்.
232 ஜெயராமன், திரு. எஸ்.ஆர்.	..	சேலம்-1.
233 ஜெயலலிதா, டாக்டர். ஜெ.	..	பர்கூர்.
234 ஜெய்சன் ஜேக்கப், டாக்டர்	..	ஆரணி.
235 ஸ்ரீதரன், டாக்டர் அ.	..	வால்பாறை (செ.வ.)

பேரவை நடவடிக்கைகளில் பங்கு கொள்ள உரிமை பெற்றவர்.

சுப்பிரமணியம், திரு. கே. .. தலைமை வழக்கறிஞர்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பங்குனி 11, பிரஜோற்பத்தி—திருவள்ளுவர் ஆண்டு—2023

1992, மார்ச் 24, செவ்வாய்க்கிழமை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. இரா. முத்தையா அவர்கள் தலைமையில், காலை 9—30 மணியளவில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :

'' அறனீனும் இன்பமும் ஈனும் திறனறிந்து
தீதின்றி வந்த பொருள் ''

யார் ஒருவருக்கும் கேடு விளைவிக்காமல் நல்ல வழியில் ஈட்டிய செல்வமானது ஒருவருக்கு அறத்தையும் கொடுக்கும், இன்பத்தையும் கொடுக்கும்.

1. வினாக்கள்-விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண். 319 திரு. சோ. இராசாராமன், இருக்கையில் இல்லை.

வினா எண். 280, திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன், மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர்.

280—

இனாம் ஒழிப்புச் சட்டத்தின் பயனை அடையமுடியாமல் போன விவசாயிகள்.

*2454—திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன் : மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன் மாவட்டம் இனாம், கோடாரங்குளம் கிராமம் இனாம் ஒழிப்புச் சட்டத்தின் பயனை அடைய முடியாமல் சுமார் 450 பயிரிடும் விவசாயிகள் கடந்த 20 ஆண்டுக் காலமாக சிரமப்படுவதை அரசு அறியுமா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) மற்றும் (ஆ) திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன் மாவட்டம் இனாம் கோடாரங்குளம் கிராமம், இனாம் ஒழிப்புச் சட்டத்தின்கீழ் கொண்டுவரப்பட்டு, நிலவரித் திட்டம் அமுல்படுத்தப்பட்டது. சாகுபடியாளர்களுக்குப் பட்டா வழங்கப்பட்டது. இது குறித்த வழக்கு இந்திய உச்ச நீதிமன்றத்தில் உள்ளது. உறுப்பினர் கேட்கும் விவரங்களை இம்மன்றத்தில் தெரிவித்தால், அது நிலுவையில் உள்ள வழக்கின் தன்மையை பாதிக்கக்கூடும். எனவே, இதுபற்றிய முழு விவரங்களைத் தெரிவிக்க இயலவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோடாரங்குளம் கிராமத்தில் சட்டப்படி 20 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் அப்போதிருந்த அரசு பட்டா வழங்கியது. ஆனால் அந்த விவசாயிகள் அந்தப் பலனை அடைய முடியவில்லை. சம்பந்தப்பட்டவர்கள் கோர்ட்டுக்குச் சென்றதால் ஏழை விவசாயிகள் கோர்ட்டுக்கும் வீட்டுக்கும் அலைந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு அறுவடை நேரத்திலும் அந்தப் பகுதியிலே ஒரு பதட்ட நிலை நீடித்துக்கொண்டிருக்கிறது. காவல் நிலையத்தின் உதவியுடன் அமைதிபடுத்தப்பட்டு வருகிறது. இதனால் அங்குள்ள விவசாயிகள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அந்தப் பட்டாவைக் கொடுத்து, பலனையும் விவசாயிகள் அடையும் வகையில் அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கையை நமது அரசு எடுக்குமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது உச்ச நீதிமன்றத்தில் இருப்பதனால் அதைப்பற்றிய முழு விவரமும் சொல்ல இயலாது. ஆனால் வழக்கு 1989-லே தான் உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு சென்றுள்ளது. மிக விரைவிலே இதை முடிப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்கும் என்பதையும், பட்டா வழங்குவதைப் பொறுத்தவரையில் பயிரிடுதாரர்களுக்கு வேண்டிய நியாயமான உதவிகளை அரசு செய்யும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோடாரங்குளம் கிராமம், அதுபோன்று என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள சிவந்திபுரம் கிராம விவசாயிகள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இடையில் வந்த தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் இந்த வழக்கு ஹைக்கோர்ட்டில் நடக்கும்போது சரியான முறையிலே வழக்கறிஞர்களை வைத்து

வாதாடாமல் இருந்ததனால் அரசுக்கும் விவசாயிகளுக்கும் விரோதமான முறையிலே தீர்ப்பளிக்கப்பட்டது. குறிப்பிட்ட காலத்திலே உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு வழக்கு வந்தபோது கூட குறிப்பிட்ட காலக் கட்டத்தில் அந்த அரசாங்கம் அப்பீல் செய்யாமல் இருந்துவிட்டது. அதன்பிறகு திரும்பவும் நமது அரசு கோர்ட்டுக்கு அப்பீல் செய்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. சென்னை ஹைக்கோர்ட்டில் வந்த அந்தத் தீர்ப்பின்மீது தடையுத்தரவு வாங்க வேண்டுமென்று அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருவதாகவும் தெரிகிறது. அந்தத் தடையுத்தரவைப் பெறுவதற்கு பல மாதங்கள் ஆகிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதனால் விவசாயிகள் மிகுந்த கஷ்டத்திற்கு உள்ளாகிறார்கள். நமது அரசு ஏழையெளிய விவசாயிகள் மீது அக்கறை கொண்ட அரசு. டாக்டர் இதயத் தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சியில் ஒரு சிறந்த வழக்கறிஞரை அல்லது தலைமை வழக்கறிஞரை வைத்து இந்த வழக்கை வேகமாக நடத்தி, அதன்மூலம் விவசாயிகளுக்கு பட்டாக் கொடுத்து அவர்கள் பலன் அடையும் வகையில் தேவையான நடவடிக்கையைத் துரிதமாக அரசு எடுக்குமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்னதை எல்லாம் அரசு கவனத்தில் எடுத்துக் கொண்டு, அதற்கு ஏற்றவாறு நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 281, திரு. எம்.கே. பாலன். மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர்.

281— சைதாப்பேட்டை பனகல் கட்டிடம்.

*3925—திரு. எம்.கே. பாலன் : மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) சென்னை சைதாப்பேட்டை பனகல் கட்டிடம் இடிக்கப்பட்ட இடத்தில் புதிய கட்டிடம் எப்போது கட்டப்படும்;

(ஆ) எவ்வளவு மதிப்பீட்டில் கட்டப்படும் ?

(இ) அந்தக் கட்டிடத்தில் எந்தெந்த அலுவலகங்களுக்கு இடம் ஒதுக்கப்படும் ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ), (ஆ) மற்றும் (இ) : கட்டிடங்கள் கட்டி முடியும் தறுவாயில் உள்ளன. 31-12-1992-க்குள் முடிந்துவிடும். ரூ 6 கோடி மதிப்பிடப்பட்டு வேலைகள் நடைபெறுகின்றன.

முற்பகல் 9-35

திரு. எம். கே. பாலன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கட்டப்பட்ட கட்டிடங்கள் வருவாய்க்காக சதுர அடிக் கணக்கில் ஏலம் விடப்படுமா அல்லது ஒதுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அது கட்டுவதற்கு முன்பு எப்படி ஒப்பந்தங்கள் போடப்பட்டிருக்கின்றன என்ற விவரங்கள் என்னிடத்தில் இல்லை. ஆனால் கட்டப்பட்ட கட்டிடம் வருவாய்க் கோட்ட அலுவலகத்திற்கும் மற்றும் வருவாய்த் துறை சார்ந்த அலுவலகங்களுக்கும், வளர்ச்சித் துறைக்கும் ஒதுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். கே. பாலன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கட்டப்பட்டு முடிக்கின்ற கட்டிடம் வேறு எந்த அலுவலகத்திற்காவது ஒதுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசினுடைய எந்தெந்தத் துறைக்குத் தேவைப்படுகிறதோ, அந்தக் கட்டிடத்தினுடைய விஸ்தீரணத்திற்குத் தகுந்தபடி, துறையினுடைய முக்கியத்துவத்தைக் கருதி, அந்தத் துறைக்கு ஒப்படைக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 320, திரு. உ. பலராமன், இருக்கையில் இல்லை. அவருக்குப் பதிலாக திரு. ஆர். சிங்காரம், மாண்புமிகு பிற்பட்டோர் நலத்துறை அமைச்சர்.

320—

பிற்பட்டோருக்கான சலுகைகள் குறித்து மண்டல் கமிஷன் அறிக்கையிலுள்ள குறிப்பு.

*6659—திரு. உ. பலராமன் : மாண்புமிகு பிற்பட்டோர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

தமிழகத்தில் பிற்பட்டோருக்கான சலுகைகளில் பெரும் பகுதி மிகவும் குறைந்த மக்கள் தொகையை உடைய 9 இனத்தவருக்கு மட்டும் பயன்படுமாறு மண்டல் கமிஷன் அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளதன் காரணத்தை அரசு ஆராயுமா?

மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

ஆம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் 'ஆம்' என்று பதில் அளித்ததற்கு நன்றி. அந்த 9 இனங்கள் என்னென்ன என்பதையும், அதற்கான விளக்கத்தையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பிற்பட்டோர் பிரிவுகளை ஆராய்வதற்காக அமைக்கப்பட்ட முதல் குழுவான சட்டநாதன் குழு சில பிரிவுகளைப் பற்றி தனித் தனியாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட பிரிவினர் எண்ணிக்கையிலே குறைவாக இருந்தாலும், பிற்பட்டவர்கள் என்ற பட்டியலுக்கு உள்ளே இருக்கிற காரணத்தால், அரசுப் பணிகளிலே அவர்கள் அதிக இடங்களைப் பெற்றுக்கொண்டு, அனுபவித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள் என்ற கருத்தை சட்டநாதன் கமிஷன் எடுத்துத் தெரிவித்திருந்தது. அதை மண்டல் கமிஷனிலேயும் கோடிட்டுக் காட்டி, சட்டநாதன் கமிஷனுடைய அறிக்கையில் தனித் தனியாகத் தெரிவிக்கப்பட்ட அந்த சாதிப் பிரிவுகளை எல்லாம் தொகுத்து, வடுகர், வீரகுடி வெள்ளாளர், கவரா, சௌராஷ்டிரா, துளுவ வெள்ளாளர், தேவாங்கர், சோழிய வெள்ளாளர், அகமுடையார், சாதி செட்டி, ஆக 9 பிரிவைச் சேர்ந்தவர்கள் எண்ணிக்கையில் 11.3 சதவீதமாக இருந்தாலும், இவர்கள் அரசாங்க உத்தியோகங்களில் அரசிதழ் பதிவு பெற்ற பதவிகளில் 48.2 சதவிகிதம் இடங்களும், அரசிதழ் பதவி பெறாத பதவிகளில் 37.3 சதவிகிதம் இடங்களும் பெற்றுள்ளார்கள் என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே இவைகளை எல்லாம் மறுபரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று மண்டல் குழுவும் பரிந்துரை செய்திருக்கிறது. நான் இந்த நேரத்தில் ஒரு கருத்தை, மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உங்கள் மூலம் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் நாட்டுக்கும் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். மண்டல் குழு, மண்டல் குழு என்று சொல்கிறபோது, அது ஏதோ இப்போது புதிதாக உருவாக்கப்பெற்று, கருத்துக்கள் தெரிவிக்கப்பட்ட ஒன்று என்ற எண்ணம், ஒரு 'மாயை' இருக்கிறது.

முற்பகல் 9-40

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரை மண்டல் குழு என்பது ஒரு பழைய கதை. அது 1980 ஆம் ஆண்டிலே அந்தக் குழுவின் பரிந்துரை செய்யப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு தமிழகம் மிகப்பெரிய அளவிலே முன்னேறியிருக்கிறது. 1980 ஆம் ஆண்டிலேதான் மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் பிற்பட்ட வகுப்பினருக்கு 50 சதவீதம் என்று ஒதுக்கி அறிவித்தார்கள்.

அதை எதிர்த்து உச்சநீதிமன்றத்திற்கு வழக்குகள் சென்றன.
அந்த வழக்குகளையொட்டித்தான், உச்சநீதிமன்றம் நீங்கள்
எந்த அடிப்படையில் 50 சதவீதத்தை ஒதுக்கினீர்கள்? அப்படி
யானால் ஒரு குழுவை நியமித்து இதை ஆராய்ந்து அறிக்கை
கொடுங்கள் என்று சொன்னது. அதையொட்டித்தான் அம்பா
சங்கர் குழு அமைக்கப்பட்டது. அம்பாசங்கர் குழுவும் இரண்
டாண்டுகளுக்குள்ளே ஆய்ந்து முடிவெடுத்து அறிவிக்கவேண்டு
மென்றும் ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டது. அதையொட்டித்தான்
அம்பாசங்கர் குழுவும் தனது அறிக்கையைத் தந்தது. அம்பா
சங்கர் குழு சில சாதிகளை விட்டு விடலாம் என்றும், சில
சாதிகளைச் சேர்த்துக்கொள்ளலாம் என்றும் பரிந்துரை செய்தது.
மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அமைச்சரவை அதை
ஆராய்ந்து, எதை விட்டுவிடலாம் என்று பரிந்துரைக்கப்பட்டதோ
அதை விட்டுவிடாமல், எந்த சாதிகளைச் சேர்த்துக்
கொள்ளலாம் என்று சொன்னதோ அந்த சாதிகளையெல்லாம்
சேர்த்து, பிற்படுத்தப்பட்டவர்கள் என்பதிலே மொத்தமாக
201 சாதிகளைக் குறிப்பிட்டு, அதிலே 39 சாதியினரை மிகவும்
பிற்படுத்தப்பட்டவர்கள் என்றும், சீர்மரபினர் என்பதில் 68
பிரிவினர் என்றும் ஒதுக்கி, 1985 ஆம் ஆண்டிலே ஆணை பிறப்
பிக்கப்பட்டது. இந்த ஆணையையும் எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்
திலே வழக்குக்குச் சென்றார்கள் அதற்குப் பிறகுதான் 1989-90-ல்
இந்தப் பிரச்சினைகளையெல்லாம் பரிசீலித்து. இந்த மிகவும்
பின்தங்கிய அல்லது பின்தங்கிய வகுப்புக்குள்ளே இருப்பவர்
கள், வசதி படைத்தவர்கள் எல்லாம் இந்தப் பலனை அனு
பவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற உணர்வில்தான் 20 சத
வீதத்தை மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்கு என்று
ஒதுக்கி ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டது. அதை எதிர்த்தும் உயர்
நீதிமன்றத்திலே வழக்கு இருக்கிறது. ஆகவே தமிழ்நாட்டைப்
பொறுத்தவரையில் மண்டல் குழு என்பது இங்கே அது நீண்ட
காலமான பழைய கதை. ஆகவே தமிழகத்தில் ஒரு புதிய
உணர்வுகளுக்கோ அல்லது புதிய முயற்சிகளுக்கோ அது ஆக்கம்
அளிக்காது, ஊக்கமளிக்காது என்பதை நான் உங்கள் மூலமாகத்
தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே பிற்படுத்தப்பட்டோர் அரசு வேலைகளில் ஏற்
கெனவே 50 சதவீதத்திற்கு மேற்பட்டவர்கள் இருக்கிறார்களா
அல்லது 50 சதவீதத்திற்குக் குறைவாக இருக்கிறார்களா என்
பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிப்பார்களா என்பதை அறிய
விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இராம. வீரப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, இப்படிப்பட்ட புள்ளி விவரங்கள்
இப்போது இல்லை. இருந்தாலும் 50 சதவீதம் பிற்படுத்தப்

பட்டவர்களை அரசு வேலைகளில் கல்வி நிறுவனங்களில்
சேர்க்கவேண்டுமென்று அரசு ஆணை பிறப்பித்ததற்கு பிறகு
இப்போது நிச்சயமாக 50 சத விகிதம் சேர்க்கப்படுகிறார்கள்.
ஆனால் 50 சத விகிதத்திற்கும் அதிகமாக கல்வி நிறுவனங்களில்
சேர்க்கப்படுகிறார்கள். காரணம் ஓப்பன் காம்படிஷன் என்று
வருகிற அந்த 31 இடங்களிலேயும் அவர்கள் அதிக மதிப்பெண்
பெறுகிறவர்கள் அதிலே இடம் பெறுகிறார்கள். அப்படி இடம்
பெறுகிறபோது அதிலே பிற்படுத்தப்பட்ட மாணவர்களும் இடம்
பெறுகிறார்கள். ஆதி திராவிட மாணவர்களும் இடம் பெறு
கிறார்கள். ஆகவே கல்வி நிறுவனங்களைப் பொறுத்தவரையில்
அதிக அளவில் 50 சதவீதத்திற்கும் மேற்பட்ட பிற்படுத்தப்
பட்டவர்கள் இடம் பெற்று வருகிறார்கள். ஆனால் அரசுப்
பணிகளைப் பொறுத்தவரை எப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருக்
கிறது என்பது பற்றி இப்போது என்னிடத்தில் தகவல் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. கி. தர்மலிங்கம்.

திரு. கி. தர்மலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, அகில இந்தியப் பணிகளான ஐ.ஏ.எஸ்., ஐ.பி.எஸ்.,
ஐ.எப்.எஸ்., போன்ற உயர் பதவிகளில் பிற்படுத்தப்பட்டோர்
எத்தனை சதவீதம் பேர் இருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய
விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இராம. வீரப்பன் ; மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, அதற்காக தனிக்கேள்வியைப் போட
வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வி. கே. சின்னசாமி.

திரு. வி. கே. சின்னசாமி ; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, பிற்படுத்தப்பட்டோர் பட்டியலில் அதிகப்படியாக
20—30 சாதிகளைச் சேர்ந்த மக்கள் இருக்கிறார்கள். அதிலே
ஒருசில சமுதாயத்திலே மட்டும் வசதி படைத்தவர்கள் கல்லூரி
களிலும் மற்ற இடங்களிலும் பணத்தைக் கொடுத்து சேர்ந்து
படித்து பட்டம் பெற்று விடுகிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர்
அவர்கள் அந்த பிற்படுத்தப் பட்டோர் பட்டியல் இருக்கிற
ஜாதிகள் எவ்வளவு அவர்களுடைய ஒட்டுமொத்தமான ஜனத்
தொகை விகிதாச்சாரம் எவ்வளவு என்பதை தெரிவிக்குமாறு
கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அதைத்தான் அமைச்சர்
சொன்னார் 200—க்கு மேற்பட்ட சாதிகள் இருக்கின்றன என்று.
பதிலைக் கவனிக்கவேண்டும். பதிலைக் கவனிக்காமல் முதலில்
சொன்னதன் மேல் கேள்வி கேட்கக்கூடாது. எத்தனை என்று
மைச்சர் பதில் சொல்லியிருக்கிறார்.

[1992 மார்ச் 24

திரு. வி. க. சின்னசாமி : பிற்படுத்தப்பட்டோர் பட்டியலில் இருக்கிற மிகப் பிற்படுத்தப்பட்டோர் பட்டியலில் இருக்கிற சாதி வாரியாகக் கணக்கெடுத்து, அவர்கள் சமுதாயத்தில் இருக்கிற பர்சன்டேஜ் பிரகாரம் வேலையில் சேர்ந்திருக்கிறார்களா? அப்படியில்லையென்றால் அவர்களுக்கு வேறு ஏதாவது சலுகை கொடுத்து எந்தெந்த சாதியில் எவ்வளவு சேர்ந்திருக்கிறார்கள் என்ற பட்டியலைப் பெற்று அதற்குத் தகுந்தவாறு நடவடிக்கை எடுத்து பணியில் அமர்த்துவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் நடவடிக்கை எடுப்பாரா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-45

மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்விக்கு பதில் காண்பதிலேதான் மிகச் சிக்கல் நிறைந்த ஒரு சூழ்நிலை உருவாகிக்கொண்டிருக்கிறது, இது நீண்ட காலமாக நடைபெற்று வருகின்ற ஒரு தொடர் கதை, தொடர் வரலாறு. பிற்படுத்தப்பட்டவர்கள் என்று குறிப்பிடுகிறபோது நான் முன்னால் சொன்னது போல 201 பிரிவினர்கள் பிற்படுத்தப்பட்டவர்கள் என்று இன்று உருவாகி, அதற்குள்ளே 39 பிரிவினர் மோஸ்ட் பேக்வார்டு என்றும் 68 பிரிவினர் டீ நோட்டிபைட் என்றெல்லாம் குறிப்பிடப்பட்டு அதற்குப் பிறகுதான் 20 சதவீதம் இந்த மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்கு என்று ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே உள்ள ஒவ்வொரு சாதியினருக்கும் இடம் கிடைக்கிறதா என்று பார்ப்பது என்பது இப்போது அல்ல, இன்னும் எத்தனை கமிஷன்களை அமைத்தாலும், எத்தனை ஆண்டுகள் ஆனாலும் அது நிறைவேறாது. இதிலே ஒரு கருத்தை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். வசதி இருக்கிறவர்கள் அனுபவித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள், வசதியற்றவர்கள் இந்த வாய்ப்பை இழந்துவிடுகிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உங்களுடைய அனுமதியோடு இதையொட்டிய ஒரு விளக்கத்தை நான் தெரிவிக்க வேண்டும் என்று விரும்புகிறேன்.

இந்த பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்காக இட ஒதுக்கீடு செய்கிறபோது பொருளாதார வரம்புகள் வைக்க முடியுமா, முடியாதா என்பது பிரச்சினையாக எழுப்பப்பட்டது. சட்டநாதன் கமிஷன் இதை ஆராய்ந்து இப்படி பிற்படுத்தப்பட்டவர்கள் என்கிற பெயருக்குள்ளே இருக்கிற வசதி படைத்தவர்கள் மற்றவர்களுடைய உரிமைகளையெல்லாம் சேர்த்து அனுபவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்; ஆகவே இந்த பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்குள்ளே ஏழைகளாக வறுமைக் கோட்டிலே இருக்கிற மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்காக பொருளாதாரத்திலே, இருக்கிறவர்களுக்கு ஒரு வாய்ப்பு அளிக்கப்பட வேண்டுமானால் ஒரு வருமான வரம்பை நிர்ணயிக்கலாம் என்று சட்டநாதன் கமிஷன் தெரிவித்தது. அதையொட்டித்தான் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அந்த ஒன்பதாயிரம் ரூபாய் வருமான

1992 மார்ச் 24]

வரம்பை நிர்ணயித்தார். அதிலே ஒரு உண்மை மிகச்சாமர்த்திய மாக மறைக்கப்பட்டுவிட்டது. இந்த ஒன்பதாயிரம் ரூபாய் வருமான வரம்பு என்பது மற்றவர்களுக்கு அல்ல; உயர்ந்த சாதிக்காரர்களுக்கல்ல, இந்த பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்குள் ளேயே ஒன்பதாயிரம் ரூபாய் வருமானம். நீங்கள் இப்போது குறிப்பிடுகிறீர்களே, தாழ்ந்திருக்கிறவர்கள், வறுமையாக இருக் கிறவர்கள், ஏழையாக இருக்கிறவர்கள் அவர்கள் பலன் பெற முடியாமல் போய்விடுகிறது. நேற்றுகூட திருமதி ரமணி நல்ல தம்பி அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது, இந்த வசதியுள்ளவர்கள் எப்படியெல்லாம் மானிப்புலேட் பண்ணுகிறார்கள் என்றுகூடக் குறிப்பிட்டார்கள். அப்படி அனுபவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதற்குத்தான் ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டது. அதை உயர்நீதி மன்றம் ஏற்றுக்கொண்டது. ஆனால் வேறு ஒரு அரசியல் சூழ் நிலையில் 1980 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்களில் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அவைகளை நீக்கிவிட்டு 50 சத விகிதம் என்று மிக அதிக அளவிலே எல்லையை நிர்ணயித்து ஆணையைப் பிறப்பித்தார்கள். நான் இதிலே இன்னுமொரு உண்மையைச் சொல்லுகிறேன். உச்சநீதிமன்றத்திலே வழக்கு இருக்கிறது. ஆனால் பிற்படுத்தப்பட்டவர்களுக்கு இட ஒதுக்கீடு செய்வது செல்லுமா, செல்லாதா என்ற கேள்வி வந்து, உச்ச நீதிமன்றத்திலே செல்லாது என்று ஒரு தீர்ப்பு அளித்த நிலையில் அரசியல் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டும் என்ற முயற்சியின் விளை வாக முதல் முதலாக அரசியல் சட்டம் திருத்தப்பட்டபோது பண்டித நேரு அவர்கள் ஒரு விவாதத்திலே கருத்தைத் தெரிவித் தார்கள். திரு. கே. டி. ஷா என்பவர் சோஷியலி அண்டு எஜு கேஷனலி பேக்வார்ட் என்று இருப்பதை 'எக்கனாமிக்கலி' என்றும் சேர்க்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிற போது பண்டித நேரு அவர்கள் மிகத் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். சோஷியலி பேக்வார்ட் என்றாலே அவர்களுடைய சாதி மாத்திர மல்ல, அது மிகப்பரந்த பொருளைக் கொண்டது அதிலே அவர்களு டைய ஏழ்மையும் கணக்கிடப்படும். ஏழ்மை கணக்கிடப்பட்டு என்றாலே பொருளாதார அடிப்படை அதற்குள்ளே இருக்கிறது என்றுதான் பொருள். ஆகவே இந்தச் சட்டத் திருத்தம் 16 (4) என்ற அரசியல் சட்டத் திருத்தத்தைக்கொண்டு வந்தபோதே பண்டித நேரு அவர்கள் சோஷியலி பேக்வர்ட் என்றாலே அதிலே பொருளாதாரத்திலே தாழ்ந்து கிடக்கிறவர் களும் உள்ளே அடங்குவார்கள் என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள் இல்லையென்றால் இப்போது நாம் 12,000 லிமிட் என்று வைக் கிறோமே, அது எப்படி வைக்க முடிகிறது? எல்லோருக்கும்தானே கொடுத்தாக வேண்டும்? ஆகவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் சின்ன சாமி அவர்கள் கேட்கிற கேள்விக்கு இப்போது அரசாங்கம் இதைத்தான் பரிசீலித்து முதலிலே ஒரு முயற்சியை எடுத்தது, அது வேறு காரணங்களால் நிறைவேறாமல் போய்விட்டது, இப்போது இந்த 50 சதவீதத்திற்குள்ளே 20 சதவீதம் என்ற விகிதம் மிகவும் பிற்பட்டவர்கள் என்றால் அவர்கள்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விரிவாகப் போய்க்கொண் டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் : இதோ முடிந்து விடுகிறேன். இதிலே இப்படிக் கஷ்டப்படுகிறவர்களும் சேர்ந்துதான் இருக்கிறது. இதைத்தான் அரசாங்கம் செய்கிறது. இதிலே சாதி வாரியாகப் பிரிப்பது என்பது இயலாத காரியம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 321 திரு. செ. கு. தமிழரசன், இருக்கையில் இல்லை (குறுக்கீடு) திரு. ஆ.கு. சீனிவாசன், இது அவருடைய தொகுதிப் பிரச்சினை. அதாவது மற்ற மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு எப்போது வாய்ப்பு அளிக்கப்படுகிறது என்றால் பொதுவான கேள்வி என்றால் மற்ற உறுப்பினர்களுக்கு வாய்ப்பு அளிப்பது என்று வரும். இதிலே அனுமதித்தால் பிறகு தவறாகப் போய்விடும்.

முற்பகல் 9-50

வினா எண் 322. டாக்டர் சு. மணிமேகலை. மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர்.

322.—

தாலுகா மருத்துவமனைகளில் மனநோய் மருத்துப்பிரிவு

*1333— டாக்டர் சு. மணிமேகலை : மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) மனநோயாளிகள் அதிகரித்து வருவதால் தாலுகா மருத்துவமனைகளிலும் மனநோய் மருத்துவப்பிரிவு ஏற்படுத்தப் படுமா ?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன?

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

(அ) தற்போது செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசின் ஆய்வில் இல்லை.

(ஆ) வினாவிற்கு இடமில்லை.

டாக்டர் சு. மணிமேகலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தற்போது இல்லை என்று சொல்லிவிட்டார்கள். அப்படியானால், மாவட்ட மருத்துவமனைகளிலிருந்து மனநோய் மருத்துவ நிபுணர்கள் வாரம் ஒரு முறையாவது தாலுகா மருத்துவமனைகளுக்குச் சென்று மனநோயாளிகளைப் பார்வையிட அரசு ஆவன செய்யுமா? தாலுகா மருத்துவமனைகளிலும் மனநோயாளிகளுக்கென பாதுகாப்பு வசதியுடன் ஒருசில படுக்கைகளையாவது ஒதுக்க அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன். மேலும் தன் நிலை உணராத மனநோயாளிகளை கிராமங்களில் பேய் பிடித்து இருக்கிறது; பிசாசு பிடித்து இருக்கிறது; பில்லி சூனியம் வைத்து

இருக்கிறார்கள், என்று சொல்லி சரி செய்வதாகக் கூறி அந்த நோயாளிகளைத் துன்புறுத்தும் மூட நம்பிக்கையை ஒழிக்க அரசு தீவிர நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு, சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, இப்போது 14 மாவட்டத்தலைமை மருத்துவ
மனைகளில் இதற்கென்று சிறப்புப் பிரிவு இயங்கிக்கொண்டு இருக்
கிறது- அது போக, சென்னையிலே அதற்காக ஒரு பெரிய மருத்துவ
மனையும் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. இதை தாலுகா அளவிலே
கொண்டு போவது என்பது மிகச் சிரமமான காரியம். இப்போது
அந்த வசதிகளை ஏற்படுத்துவது என்பது மிகச் கடினமாக இருக்கும்
அதோடு ஒவ்வொரு தாலுகாவுக்கும் இதேபோல் நூற்றுக்கணக்கான
கேஸ்கள் வருவது இல்லை அங்கு ஒன்றும் இங்கு ஒன்றுமாக இருக்கும்
அந்தந்த மாவட்ட தலைநகரத்திலே வந்துவிட்டாலே ஓரளவிற்கு
அந்தப் பிரச்சினைகள் தீர்க்கப்பட்டுவிடும். மேலும் மருத்துவர்
கள் மாவட்டத் தலைமை மருத்துவமனையிலிருந்து தாலுகா
மருத்துவமனைகளுக்கு விஸிட் போவதுபோல போக வேண்டும்
என்று சொன்னார்கள். அது முடியாத காரியம். ஒவ்வொரு
தலைமை மருத்துவமனையிலேயும் ஒரு மருத்துவரோ அல்லது
இரண்டு பேரோ இருப்பார்கள். எல்லா தாலுகா மருத்துவமனை
களுக்கும் செல்வது என்பது கடினமான காரியம். எனவே,
அதுபோன்ற நோயாளிகளை அந்த மருத்துவமனைக்குக் கொண்டு
வருவதுதான் சரியாக இருக்கும். மேலும், 'பேய் பிடித்து
விட்டது' என்று சொல்வதை எதிர்த்து நாமே பிரச்சாரம் செய்ய
வேண்டும்; அரசாங்கம் அதைச் செய்யுமா' என்று கேட்டார்கள்.
இவ்வளவு நாகரீகம் வளர்ந்துவிட்ட பின்னாலே அதற்கானவாய்ப்பு
அநேகமாக இருக்காது என்று கருதுகிறேன். அப்படி எங்கேயா
வது இருந்தால் அநேகமாக இங்கே 234 தொகுதிகளுக்கும்
சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இருக்கிறோம். நாமே பிரச்சாரம்
செய்வது என்பது சரியாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். அரசாங்
கம் அதற்காகத் தனியாகச் செலவழிப்பது என்பது முடியாத
காரியம். எனவே, இந்த மூட நம்பிக்கையை ஒழிப்பதற்கு
சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் முயற்சிகளை மேற்கொண்டாலே
போதும் என்று கருதுகிறேன்.

டாக்டர் சு. மணிமேகலை : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர்
அவர்கள், இவ்வளவு கூறியும் முடியாது என்று கூறி விட்டார்கள்.
மற்ற பேஷன்ட்களை டிரான்ஸ்போர்ட் செய்வது என்பது சுலப
மான காரியம், ஆனால், மனநோயாளிகள் மிகவும் முற்றிய
நிலையில். சைசோஃபிரினியா. ஹிஸ்ட்டீரியா பேஷன்ட்கள்
முற்றிய நிலையில் அவர்களை வேறு இடத்திற்குக் கொண்டு
செல்வது என்பது மிகவும் கடினமாக உள்ளது, ஆகவே அது
குறித்து அட்லீஸ்ட் மாதத்திற்கு ஒரு முறை தாலுகா மருத்துவ
மனைகளில், மாலை நேரத்தில் பேஷன்ட்களை அசெம்பிள்
பண்ண வைத்து, அவர்களை ஆம்புலன்ஸ் மூலம் கொண்டு
செல்ல அல்லது வேறு ஏதாவது வசதி செய்ய முடியுமா என்று
அறிய விரும்புகிறேன்,

[1992 மார்ச் 24

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர்களை அப்படிக் கொண்டுபோவது என்பது மிகக் கடினமான காரியம். இப்போது சென்னையிலே இருக்கிற மருத்துவமனைக்குக் கூட எங்கெங்கோ இருந்து அவர்களைக் கொண்டுவந்து சேர்த்து விடுகிறார்கள், எனவே, அப்படி மனநோயாளிகளைப் பொறுப்பாக அந்த குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் கொண்டுவந்து மருத்துவமனையில் சேர்ப்பது அவர்களுடைய கடமை, பொறுப்பு, மருத்துவர்கள் தாலுகா மருத்துவமனைகளுக்குச் செல்வது என்று சொன்னால், வாரம் ஒரு முறையோ அல்லது மாதம் ஒரு முறையோ வைத்தால் கூட முடியாத காரியம். நிறைய தாலுகா மருத்துவமனைகள் இருக்கின்றன. எனவே எல்லா இடத்திற்கும் அவர்கள் சென்று வர முடியாது. அதோடு தாலுக்கா மருத்துவமனைகளுக்கும் நூற்றுக்கணக்கான நோயாளிகள் வருவதில்லை. எங்கேயாவது ஒன்றிரண்டு பேர் இருக்கிறார்கள், என்வே அவர்களை எப்படியாவது மருத்துவமனைக்குக் கொண்டுவந்து சேர்க்க வேண்டுமேயொழிய, தாலுக்கா மருத்துவமனைக்குப் போவது கஷ்டமான காரியம், அதற்குப் பின்னாலே, வீட்டிற்கே வர வேண்டுமென்ற ஒரு நிலை கூட ஏற்பட்டுவிடும். எனவே அவர்களைக் கொண்டுவந்து சேர்ப்பதற்கான முயற்சி எடுப்பது நல்லது,

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் ஜெ, பரந்தாமன்,

டாக்டர் ஜெ, பரந்தாமன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மனநோயாளிகள் என்று சொன்னால் மக்கள் மத்தியில் விலகிஒடும் தன்மையும், நோயாளிகள் மனதில் தாழ்வு மனப்பான்மையும் இருப்பதால். 'மனநல மருத்துவப் பிரிவு' என்று மாற்ற முடியுமா என்று கேட்டு. மன நோயாளிகளுக்கு நம்பிக்கையை வளர்த்து வாழ்வில் வெற்றிபெற சிறப்பாக நடைபெற்றுவரும் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் மருத்துவ முகாம்களில் ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்,

மாண்புமிகு திரு, சு, முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. அந்த முகாம்களைப் பற்றி நான் ஏற்கெனவே ஒரு முறை இங்கே விளக்கி இருக்கிறேன், என்ன நோய் இருக்கிறது என்பதைக் கண்டுபிடித்து, அவர்கள் என்ன சிகிச்சை பெற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்ற அறிவுரை வழங்குவதற்காகவே அந்த முகாம் நடத்தப்படுகிறது, எனவே அந்த முகாம்களில் போய் மனநோயாளிகளை வைத்து அவர்களுக்கு அறிவுரை வழங்கிக் கொண்டிருப்பது எல்லாம் முடியாத காரியம், ஆனால். மருத்துவமனைகளிலே அவர்களைக் கொண்டுவந்து சேர்த்தால் அதற்கான எல்லா வசதிகளையும்

1992 மார்ச் 24]

நாம் இப்போது செய்து வைத்து இருக்கிறோம். அதோடு புதிதாக இப்போது கண்டுபிடிக்கப்பட்டு வந்திருக்கிற மருந்துகள்—இதற்கு முன்னாலே 5 ஆண்டுக்காலம், 6 ஆண்டுக்காலம், 10 ஆண்டுக்காலம் என்று தொடர்ச்சியாகச் சிகிச்சை பெற்றுக்கொண்டு வந்த நோயாளிகள் 6 மாத காலத்திலே கூட அவர்கள் சிகிச்சை பெற்று தெளிவு அடைந்து போகிற நிலையை இன்றைக்கு நம்மால் உருவாக்க முடியும் என்று சூழ்நிலை ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. எனவே, மருத்துவமனைகளுக்கு வந்தால் தன்னம்பிக்கையை அவர்களுக்கு ஊட்டுவதற்கு நமக்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது,

முற்பகல் 9-55

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி ஜீனத் சர்புதீன்.

திருமதி ஜீனத் சர்புதீன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாலுகாவில் உள்ள மருத்துவமனைகளில் மனநோய் மருத்துவப் பிரிவை போடாவிட்டாலும், ஒவ்வொரு மருத்துவமனையிலும் ஒரு சைக்கியாட்ரிஸ்ட்டைப் போட்டால் உதவியாக இருக்கும். எனவே அரசாங்கம் அப்படி செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு சைக்கியாட்ரிஸ்ட்டை போடுவது என்பது, அதுதான் அந்த பிரிவை ஏற்படுத்துவதற்கு இருக்கிற பிரச்சினை. எனவே, ஒரு பிரிவை ஏற்படுத்துவது என்பது பெரிய காரியம் அல்ல. ஆனால் அதற்கு தேவையான மருத்துவர்கள் கிடைப்பதில்லை என்பது தான் இப்போது இருக்கிற பிரச்சினை. எனவே, அதற்காக ஒவ்வொரு தாலுகா மருத்துவமனையிலும் போட்டால் ஏறத்தாழ 140 இடங்களில் போடவேண்டி வரும். அப்படிப் போடுவதற்கு இப்போது வாய்ப்பு இல்லை. எனவேதான் தலைமை மருத்துவமனையில் இதற்கு ஏற்பாடு செய்து வைத்திருக்கிறோம். அதுவே இப்போது போதும் என்ற நிலைதான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. க. அர்ச்சுனன்.

திரு. க. அர்ச்சுனன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது ரோடுகளில் பார்க்கிறபோது இந்த மன நோய் ரொம்பவும் முற்றிய கேஸ்கள் ஆண்களாக இருந்தாலும், பெண்களாக இருந்தாலும், உடை கூட இல்லாமல் அலைகிற நிலையை நாம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.... (குறுக்கீடு)

[1992 மார்ச் 24

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது மன நோயாளி களைப் பற்றிய கேள்வி. இதிலே நீங்கள் எழுந்து எழுந்து நிற்பதைப் பார்த்தால் வேறு விதமாகக் கருத்து கொள்ளப் படும். (சிரிப்பு)

திரு. க. அர்ச்சுனன் : தலைவர் அவர்களே, எனவே புரட்சித்தலைவி அவர்களின் பொற்கால ஆட்சியில்— இந்த மன நோயாளிகளைக் குறித்து லூனாட்டிக் ஆக்ட்டின்படி காவல்துறை அதிகாரிகள் நடவடிக்கையெடுத்து அவர்களைக் கொண்டு போய் மனநோய் மருத்துவமனையில் சேர்க்கிற ஒரு முறை இருந்தாலும் கூட அவர்களை மருத்துவமனைக்குத் கொண்டுபோய்ச் சேர்க்கிற பழக்கத்தை இப்போது அறவே விட்டுவிட்டார்கள். இந்த மனநோயாளிகள் எவ்வளவு வசதி படைத்த குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள் குடும்பத்தினர் சரிவர கவனிக்காமல் ரோடுகளில் அலைகிற நிலைமை இருக்கிறது. இதைப் பார்க்கிறபோது மிகவும் வேதனையான காட்சியாக இருக்கிறது. அவர்கள் மீது கருணை கூர்ந்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இதற்காக ஒரு பரிகாரம் செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே இருக்கிற விதிமுறைப்படி ஒருவேளை காவல்துறையினர் அப்படிப்பட்ட நோயாளிகளைக் காண்கிறபோது மருத்துவமனைக்கு அனுப்பி வைக்க வேண்டு மென்ற முறை இருக்குமானால் அதை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்று சம்பந்தப்பட்ட துறையை நாம் கேட்டுக் கொள்ளலாம். எனவே, அதுபோன்ற பிரச்சினைகளைத் தவிர்ப்பதற்கு என்னென்ன முயற்சிகளை அரசாங்கம் மேற் கொள்ள வேண்டுமோ அந்த முயற்சிகளை மேற்கொள்ளலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன்.

டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. கிராமப்புறங்களில் மன நோயில் மிக முக்கிய மானது ஹிஸ்டீரியா என்பதாகும். இந்த ஹிஸ்டீரியா நோயால்— மேலை நாடுகளில் வேலை செய்கிற கணவர்களாலும், இங்கே தங்கள் மாமியார்களுடைய கொடுமையாலும் தாய் மார்கள் மிகவும் மனம் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். 'ஹிஸ்டீரியா டிஸ்ஸோசியேஷன் சிண்ட்ரோம்' என்று இருக்கிறது. இதற்கு மனநோய் மருத்துவத்தின்படி சைக்கோ-தெரப்பி செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. இதற்கு மருத்துவர்களை கிராமப்புறங் களில் நாம் பணியமர்த்தத் தேவையில்லை. மனநோய் மருத்துவமனையில் சோஷியாலஜி படிக்கிற பாரா-மெடிக்கல்

1992 மார்ச் 24]

ஸ்டாபை அவர்களின் ட்ரெயினிங் போது அந்தக் கிராமப் புறங்களுக்கு அனுப்பி, அங்கேயுள்ள பெண்களிடத்தில் நிலவி வருகிற ஹிஸ்ட்டீரியா மனநோயைத் தீர்ப்பதற்கு முயற்சி செய்யலாம். அவர்களும் இந்தப் பாடங்களைப் படிக்கவும் உறுதுணையாக இருக்கும். எனவே, இந்த முறையை அமைச்சர் அவர்கள் நடைமுறைப்படுத்த முன் வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஹிஸ்டீரியா என்பது ஆரம்பத்தில் இருக்கிற யாரையும் போய் பார்த்து மனநோய் இருக்கிறது என்று சொல்லி மருத்துவமனைக்கு அனுப்பக் கோரினால் அவர்களை அடித்துத் தான் அனுப்புவார்கள். எனக்குப் பைத்தியம் என்று இங்கே வந்திருக்கிறீர்களா என்று சொல் வார்கள். ஆகவே, அந்த வகையில் ஒவ்வொரு இடமாக இங்கேயிருந்து பாரா-மெடிக்கல் ஸ்டாப்பை அனுப்பி இந்தக் காரியத்தைச் செய்வது என்பது கடினமான காரியம். எனவே, மருத்துவமனைக்கு அவர்களை அனுப்பி விட வேண்டும். குடும்பத்தில் அப்படிப்பிரச்சினை ஏற்படுகிறது என்று சொன்னால் அந்தக் குடும்பத்தில் இருக்கிற மற்றவர்கள் அவர்களை மருத்துவ மனையில் பொறுப்பாகச் சேர்ப்பதற்கு முயற்சிகளை எடுக்க வேண்டுமேயொழியஅதற்காகநாம் இங்கேயிருந்து பாரா-மெடிக்கல் ஸ்டாப்மற்றவர்களை அனுப்பி எங்கெங்கே இருக்கிறார்கள், எந்த கிராமத்தில் எந்தெந்த வீடுகளில் இருக்கிறார்கள் என்று தேடுவது என்பது கடினமான காரியம். எனவே, அப்படிச் சந்தேகம் ஏற்படுகிறபோது மருத்துவமனைக்கு அவர்களை அனுப்ப வேண்டும். அதற்கான ஏற்பாடுகளை வேண்டுமானால் அரசாங்கம் செய்யலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண். 323. திரு. இரா. தாமரைக்கனி இருக்கையில் இல்லை.

வினா எண். 324 திரு. கோ. காளன், மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர்.

324—

அம்பத்தூரில் புதிதாக டிரான்ஸ்பார்மர்கள் அமைத்தல்

*1608— திரு. கோ. காளன்:
மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா?

அம்பத்தூரில் கள்ளிகுப்பம் ரோடு, பூம்புகார் நகர், கல்யாணபுரம் ஆகிய பகுதிகளில் ஏற்படும் குறைந்த அழுத்த மின்சார (low Voltoge) பிரச்சனைக்கு நிரந்தர தீர்வு காண அப்பகுதிக்கென புதிதாக டிரான்ஸ்பார்மர்கள் அமைக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

அந்தப் பகுதியிலே அடிக்கடி மின் தடை ஏற்படுவதைச் சீரமைக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

முற்பகல் 10-00

திரு. கோ. காளன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்படிப்பட்ட கேள்விகள் கேட்கும்போதெல்லாம், சீரமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருவதாக அமைச்சர் அவர்கள் அடிக்கடி சொல்கிறார்கள். ஆனால் இத்தகைய பிரச்சினைகள் தீர்ந்தபாடில்லை. எனவே ஒரு குறிப்பிட்ட காலவரையறைக்குள்ளாக இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளைச் சீர்திருத்துவதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா? இப்படி மின் தடங்கல் ஏற்படுவதால், மக்கள் கொசுத் தொல்லையால் பாதிக்கப்படுவதோடு, முகமூடிக் கொள்ளையர் பயமும் அங்கே ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, குறிப்பிட்ட காலவரையறைக்குள் நடவடிக்கை எடுக்க, சீர்திருத்தம் செய்ய அரசுக்கு உத்தேசம் ஏதாவது இருக்கிறதா என்பதைக் கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் 4–2–1992 ஆம் தேதியன்று அம்பத்தூர் பகுதியிலே இருக்கிற அந்த மின் குறைவினைச் சீர்செய்வதற்கான வினாக்களை இங்கே போட்டு இருக்கிறார்கள். இது சம்பந்தமாக நான் தெளிவாக விளக்கத்தைத் தந்திருக்கிறேன். இருந்தாலும், அம்பத்தூரில், கள்ளிக்குப்பம், பூம்புகார் நகர், கல்யாணபுரம் ஆகிய பகுதிகளில், இப்போதுள்ள மின் அழுத்தத்தைச் சீர்செய்ய, ரயில்வே கிராசிங் அருகில் கள்ளிக்குப்பம் ரோடில், ஒரு புதிய 100 கிலோ வாட் மின் மாற்றியினை அமைப்பதற்காக திட்டமிடப்பட்டு, அந்த வேலைகள் இன்றைக்குத் தொடங்கப்பட இருக்கின்றன. அதேபோல், இன்றைக்கு அம்பத்தூர் பகுதியில் என்னென்ன நிலைமைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லி, 5 நடவடிக்கைகளை நாம் எடுத்து இருக்கிறோம். அதற்கான பூர்வாங்க வேலைகளை இன்றைக்கு மின் வாரியம் ஆரம்பித்து இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வதைப் போல, 4–2–1992-லே கேட்ட கேள்விக்கும் இப்போது பதில் சொல்வதற்கும் ஏறத்தாழ 40 நாட்கள் ஆகி இருக்கின்றன. ஒரு பணியைத் துவங்குகிற நேரத்திலே, பல ஆண்டுக் காலம் புறக்கணிக்கப்பட்ட பணிகளை இந்த அரசு முனைப்போடு தொடங்குகிற நேரத்திலே, அதற்கான முயற்சியிலே ஈடுபட்டு இருக்கிற நேரத்திலே, இதைக் காலதாமதம் என்று சொல்ல முடியாது. ஆகவே, இந்த அரசைப் பொறுத்தமட்டிலே மிகத் தீவிரமாக, அந்தப் பகுதியிலே இருக்கிற நிலைமை

களைச் சீர்செய்வதற்கு, இருக்கின்ற பொருட்களை வைத்து, அதாவது டிரான்ஸ்பார்மர், கண்டக்டர்ஸ், பீடர்ஸ் போன்றவைகளை எல்லாம் வைத்து—இன்றைக்குப் புதிதாக அந்தப் பொருட்களை வாங்கி—பல்வேறு நடவடிக்கைகளைத் தமிழகம் முழுவதும் இந்த மின்சார வாரியம் மூலம், இருக்கின்ற அந்த நிலைமைகளைச் சீர்செய்வதற்கான நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே, இந்த அரசைப் பொறுத்தமட்டிலும், இந்தப் பிரச்சினையில், முனைப்பாக செயல்பட்டு, உரிய நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண். 325, செல்வி பி. நிர்மலா, மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர்.

325—

புகைவண்டி நிலையத்தின் அருகில் மேம்பாலம்

*2051—செல்வி பி. நிர்மலா :

மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

திண்டுக்கல்—நத்தம் செல்லும் சாலையில் புகைவண்டி நிலையத்தின் அருகில் மேம்பாலம் கட்டும் திட்டம் அரசின் செயற் குறிப்பில் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

திண்டுக்கல் அருகே, ரூ. 3 கோடியே 20 இலட்சம் மதிப்பீட்டில், ரயில்வே மேம்பாலம் ஒன்று கட்டுவதற்கான செயற் குறிப்பு நம்முடைய அரசினுடைய பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

செல்வி பி. நிர்மலா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசிடம் செயற் குறிப்பு உள்ளது என்ற பதிலைக் கேட்டு, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் எனது மனமார்ந்த நன்றியினைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எவ்வளவு விரைவிலே இது செயல்படும் என்பதை அமைச்சர் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ரயில்வே மேம்பாலம் கட்டுவதற்காக, 1991 ஆம் ஆண்டுக்கான ரயில்வே வேலைகள் திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டு, அது குறித்து ரயில்வே துறை நமக்கு கடிதம் எழுதியிருக்கிறது. இன்றைக்கு 1991 ஆம் ஆண்டுத் திட்டங்கள் எல்லாம், 1992 ஆம் ஆண்டிலே தான் துவங்க இருக்கிற காரணத்தினாலே, இன்றைக்கு யூனியன் பிளானிங் கமிஷனிலே, 1991

ஆம் நிதி ஆண்டுக்குப் பதிலாக, 1992-93 ஆம் நிதியாண்டிலே, அது சேர்க்கப்பட்டுள்ளதாக முடிவு எடுக்கப்பட்டு இருக்கிற காரணத்தினாலே, அதற்கான மதிப்பீடுகள் தயாரிப்பதற்காக, நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறையினுடைய தலைமைப் பொறியாளருக்குத் தாக்கீது அனுப்பப்பட்டு, மதிப்பீடுகள் தயாரிக்கப்பட்டு, ரயில்வே துறைக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளன. ஏறத்தாழ 3 கோடியே 20 லட்சம் ரூபாய் செலவில், இந்த 1992-93 ஆம் ஆண்டு, எட்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே, அந்தப் பணியை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று மத்திய அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்து இருக்கிறோம். ஆகவே, உடனடியாக நடவடிக்கைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு, இந்தப் பரிந்துரையைச் செயலாக்குவதற்கான முயற்சியை இந்த அரசு மேற்கொள்ளும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 326—திரு. ஆ. செல்லதுரை மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்.

326 –

சடையனேரி கால்வாயை சீர்செய்தல்

*6128—திரு. ஆ. செல்லதுரை :

மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

திருச்செந்தூர் தொகுதியில் சடையனேரி கால்வாய் பழுதடைந்துள்ளதை சீர் செய்ய அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ், கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

நிதிநிலைமைக்கேற்ப இந்தச்கால்வாயை சீர்படுத்துவதற்கான பணி எடுத்து. முறைப்படி நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

முற்பகல் 10-05

திரு, ஆ. செல்லதுரை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு எங்களின் காவல் தெய்வம் புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சியில் எங்களுடைய தொகுதியிலுள்ள சடையனேரி கால்வாயில் தண்ணீர் நிரம்பினால்தான் அங்கே குடிப்பதற்கே தண்ணீர் கிடைக்கும். இன்றைக்கு அந்தத் தண்ணீர் இல்லாத காரணத்தினால் கடல்நீர் வந்து குடிப்பதற்கே தண்ணீர் இல்லாமல் அந்தப் பகுதி மக்கள் மிகவும் அவதிப்பட்டுக் கொண்டு இருக்கின்ற இந்த நேரத்தில் நீங்கள் உடனடியாக எங்களுக்கு அந்த நிலையையாவது மாற்றி அந்த சடையனேரி கால்வாயை அகலப்படுத்தி விரிவுபடுத்தி அந்தப் பகுதியில் இருக்கின்ற

அனைத்துக் குளங்களையும் நிரப்பித் தர அரசு செயற்குறிப்புகள் ஏதாவது உண்டா ? உடனடி ஏற்பாடு செய்வதற்கு ஆவன செய்ய முடியுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது சடையனேரி கால்வாய் தாமிரபரணி ஆற்றினுடைய உபரி நீரைக்கொண்டு 1974-ல் அமைக்கப்பட்டது. இந்தக் கால்வாயின் மூலம் ஏறத்தாழ 12 குளங்களுக்கு தண்ணீர் நிரப்பமுடியும். இது ஒரு முக்கியமான கால்வாய் என்பதை அரசு நன்றாக அறியும். ஆகவே வெள்ளப் பெருக்கு ஏற்படுகின்ற காலத்திலே தாமிரபரணி ஆற்றிலே ஏறத்தாழ 100 கன அடி மட்டும்தான் அந்தக்கால்வாயில் செல்லமுடியும் என்ற காரணத்தினாலே இன்றைக்கு அந்தக் கால்வாயை அகலப்படுத்து வது மிக முக்கியம் என்று இந்த அரசு கருதி ஏறத்தாழ ரூபாய் 5.75 கோடி செலவிலே ஒரு திட்ட மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டு அந்தத் திட்ட மதிப்பீடு அரசினுடைய பரிசீலனையில்இருக்கிறது. ஆகவே அந்தப் பகுதியில் இருக்கின்ற பாசன வசதியை மேம் படுத்துவதற்காக இந்தக் கால்வாயை பலப்படுத்துகின்ற பணியை இருக்கின்ற நிதியாதாரங்களைப் பொறுத்து இந்தத் திட்டம் சேர்த்துக்கொள்ளப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. செல்லதுரை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர் களே அமைச்சர் அவர்களுக்கும் எங்களுடையதங்கத்தலைவி புரட்சி தலைவி அவர்களுக்கும் நெஞ்சார நன்றியைத்தெரிவித்துக் கொள்வ தோடு சடையநேரி குளம் நிறைந்ததும் செம்பரிகுளம் படுகைக்கு தண்ணீர் வந்து—அங்கே சுமார் 300 விவசாயிகள் விவசாயம் செய்கிறார்கள்— அது முழுமையையும் அந்தத் தண்ணீர் அழித்து விடுகிறது, அதைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கு அரசு ஏதேனும் செயற்குறிப்பு வைத்திருக்கிறதா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. கேட்கப்பட்டிருக்கின்ற கேள்வி சடையநேரி கால்வாயைப் பற்றி, அதற்குத் தனிக் கேள்வி போடவும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண். 327— திரு. எஸ். அன்பழகன். மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

327—

நாமக்கல் வட்டத்தில் புதிதாக தொகுப்பு வீடுகள்

*1746—திரு. எஸ். அன்பழகன் : மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்ககண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) நாமக்கல் வட்டத்தில் புதிதாகத் தொகுப்பு வீடுகள்
கட்டும் பணி தொடங்கப்பட உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், எத்தனை வீடுகள் கட்டப்படும் ?

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்,

(ஆ) ஜவஹர் வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தின் கீழ் சேலம்
மாவட்டத்தில் நாமக்கல் வட்டத்தில் 391 வீடுகள் கட்ட அனு
மதிக்கப்பட்டுள்ளது,

திரு. எஸ். அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, தொகுப்பு வீடுகளை ஒதுக்கும்போது ரிசர்வ் தொகுதி
யில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் அதிகமாக வாழும் தொகுதிக்கோ
அல்லது ஒன்றியத்திற்கோ முன்னுரிமை கொடுத்து, அதிக வீடு
கள் ஒதுக்குவதற்கு அமைச்சர் ஆவன செய்வாரா என அறிய
விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாமக்கல் வட்டத்தில் சுமார்
428 வீடுகள் இப்போது அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. 339 வீடுகள்
கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள 89 வீடுகளும் 31 மார்ச்
1992-க்குள் கட்டி முடிக்கப்படும். மாண்புமிகு உறுப்பினர்
அவர்கள் கேள்வியான அந்தத் தொகுதியைப் பொறுத்த வரையில்
428 வீடுகளே அதிகம் என்று கருதுவதால் அது பற்றிப்பரிசீலிப்ப
தற்கில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, கட்டுமான செலவுகள் எல்லாம்--சிமெண்ட் விலை,
செங்கல் விலை எல்லாம் ஏறிவிட்டதால் தொகுப்பு வீடுகள்
பெரும்பாலும் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் வாழும் பகுதியில் தான்
ஒதுக்கப்படுகின்றன. அப்படிப்பட்ட வீடுகள் கட்டும்போது இந்தச்
செலவுகள் அதிகமாவதால் அந்தத் தொகையை உயர்த்தித் தர
நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின் நம்
பிக்கை நட்சத்திரமான, மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி
அவர்களிடம் சொல்லி அதிக நிதி ஒதுக்கி ஆவன செய்வாரா ?

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டு கட்டி முடிக்கப்
படுகிற வீடுகளின் நிலைமைகளை அறிந்து, தமிழகத்தினுடைய
முதல்வர் புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆலோசனையின் பேரில்
அது பற்றிப் பரிசீலிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்
கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி ப. சரஸ்வதி.

திருமதி ப. சரஸ்வதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, தொகுப்பு வீடுகளை ஒதுக்குகின்ற நேரத்தில், 25
வீடுகளை ஒதுக்குகின்றார்கள். அரிஜனத் தெருவில் குலுக்கல்
முறையில் 25 வீடுகளைக் கொடுத்து விட்டால், மீதி இருப்பவர்கள்
அங்கே குடியேற முடியாது. எங்களுக்கும் கட்டிய பிறகுதான்
அங்கே நீங்கள் செல்லவேண்டுமென்று ஊர்க்கட்டு செய்து,
தகராறு செய்கின்ற காரணத்தினால், ஒவ்வொரு கிராமமாக
கேட்கப்பட்டுள்ள வீடுகளைக் கட்டி முடிக்க அரசு ஆவன
செய்யுமாஎன்பதை அமைச்சர் அவர்கள் மூலம் அறிய
விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது பற்றி பரிசீலனை செய்யப்
படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 328.
திரு. வி. பி. சந்திரசேகர். மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை
அமைச்சர்.

328—
ஐரோப்பிய பொருளாதாரத் திட்டத்தின் மூலம் செயல்படுத்தப்
பட்ட குடிநீர்த் திட்டம்.

*3899—திரு. வி. பி. சந்திரசேகர்: மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்
துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா:

பொள்ளாச்சி நகரம் வழியாக அம்பராம்பாளையம் ஆற்
றிலிருந்து பொள்ளாச்சிக்கு அருகாமையில் அமைந்துள்ள
கிராமப் பகுதிக்குச் செல்லும் ஐரோப்பிய பொருளாதாரத் திட்
டத்தின் (E.E.C.) மூலம் செயல்படுத்தும் குடிநீர்த் திட்டம்
நிறுத்தப்பட்டுள்ளதன் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

பொள்ளாச்சி நகரம் வழியாக அம்பராம்பாளையம் ஆற்றி
லிருந்து பொள்ளாச்சிக்கு அருகாமையில் அமைந்துள்ள கிராம
பகுதிகளுக்குச் செல்லும் ஐரோப்பிய பொருளாதாரத் திட்டத்
தின் (ஈ.ஈ.சி.) மூலம் செயல்படுத்தப்படும் குடிநீர்த் திட்டம்
நிறுத்தப்படவில்லை. பல்வேறு காரணங்களினால் திட்டப்
பணிகள் மெதுவாக நடைபெற்று வருகின்றன. அனைத்துப்
பணிகளையும் ஜூன் 1993-க்குள் முழுமையாக முடித்து திட்டத்
தினை பயனுக்குக் கொண்டுவர நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு
வருகின்றன.

[1992 மார்ச் 24

திரு. வி. பி. சந்திரசேகர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சிறப்பான திட்டம் புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சிக் காலத்திலே கொண்டு வரப்பட்ட திட்டம். இது செயல்முறைப் படுத்தப்பட்டு அதற்குப் பின்னாலே வந்த தி.மு.க. மக்கள் விரோத ஆட்சி இந்தத் திட்டத்தை நிறுத்திவிட்டார்கள். இந்தத் திட்டத்தின் மூலமாக நகராட்சி பகுதிகளுக்கு அருகாமையில் இருக்கிற மக்கள் அனைவரும் பயன் பெறுகிற காரணத்தாலே இது சிறப்பான திட்டமாக இருக்கிற காரணத்தாலே இதை விரைவுபடுத்தி மக்களுக்கு உதவுகிற வகையில் இந்த அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-10

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பணிகளை விரைவாக நடத்துவதற்கு பொறியாளர்களுக்கு ஆலோசனைகளும் அறிவுரைகளும் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. வி. பி. சந்திரசேகர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த பொள்ளாச்சி தொகுதியானது புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அண்ணா தி.மு. கழகம் கண்ட நேரத்திலிருந்து, அனைத்திந்திய அண்ணா தி.மு.க.வின் கோட்டையாக விளங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. இந்தத் தொகுதியில் இருக்கிற மக்கள் புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியையும், புரட்சித் தலைவி அவர்களையும் கற்பக விருட்சமாக எண்ணிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே மக்களுடைய எண்ணத்திற்கு ஏற்றாற்போல் இந்தக் குடிநீர்த் திட்டத்தை இந்த அரசு உடனே செயற்படுத்தி இந்த ஆண்டு இறுதிக்குள்ளாக கிடைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தினை வருகிற 1993 ஆம் ஆண்டிற்குள் முழுமையாக முடிப்பதற்கு பல்வேறு திட்ட ஆலோசனைகள் வழங்கப்பட்டு நிறைவேற்றுவதற்கு ஆணைகள் இடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. நா. சா பழனிசாமி.

திரு. நா. சா. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஐரோப்பிய பொருளாதாரத் திட்டத்தின்படி நடை பெறுகிற இந்தக் கூட்டுக் குடிநீர் திட்டமானது எனது தொகுதி யான கிணத்துக் கடவு தொகுதிக்கும் அதோடு உட்பட்ட 70க்கும் மேற்பட்ட கிராமங்களுக்கும் உள்ளடக்கி இருக்கிறது என்று பொறியாளர் மூலமாக அறிந்திருக்கிறேன். அதன்படி இந்தத் திட்டம் மூலம் கிணத்துக்கடவு தொகுதியில் எல்லா கிராமங் களையும் உள்ளடக்கி குடிநீர் கொடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1992 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது பற்றி பரிசீலனை செய்து முடிவு எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 329. டாக்டர் எஸ். சுந்தரராஜ். மாண்புமிகு உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்.

329—

இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் நவீன அரிசி ஆலை

*1660—டாக்டர் எஸ். சுந்தரராஜ் :

மாண்புமிகு உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க் கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா ;

(அ) இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் நவீன அரிசி ஆலை அமைக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. ஜி. விசுவநாதன் :

தலைவர் அவர்களே, (அ) மற்றும் (ஆ) : இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் நவீன அரிசி ஆலை அமைக்கும் திட்டம் அரசின் பரி சிலனையில் இல்லை.

டாக்டர் எஸ். சுந்தரராஜ் ; மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1986—87 ஆம் ஆண்டு 6 நவீன அரிசி ஆலைகள் அமைப்பதற்காக அரசு உத்திரவு இட்டது. அதற் காக இராமநாதபுரம் மற்றும் திருவாடனை தொகுதியில் திருவேகம்புதூர் என்ற இடத்தில் இடம் எல்லாம் ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டு அங்கே கட்டுவதற்கான ஆய்வுப் பணிகள் மேற் கொள்ளப்பட்டன. ஆனால் கடந்த தி.மு. கழக ஆட்சியில் அது எதிர்க்கட்சி தொகுதி என்ற ஒரே காரணத்திற்காக அங்கே தண்ணீர் வசதி இல்லை என்று சொல்லி அந்தத் திட்டத்தைக் கைவிட்டது. அந்தத் திட்டம் பிறகு பரமக்குடியில் கட்டுவதற் காக மாற்றப்பட்டது. ஆனால் பரமக்குடியும் எதிர்க்கட்சி தொகுதி என்ற காரணத்தால் அங்கேயும் தி.மு.க. அரசால் இந்தத் திட்டம் கை விடப்பட்டது. வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் கூட அதற்காக சிபாரிசு செய்தார்கள். கிட்டத்தட்ட 200 பேருக்கு மேல் படிப்பு அறிவு இல்லாத தாழ்த்தப்பட்ட குறிப்பாக பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களை வேலையில் அமர்த்தும் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தர மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவியினுடைய அரசு முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஜி. விசுவநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1985ல் 6 நவீன அரிசி ஆலைகள் கட்டலாம் என்று அரசு முடிவு எடுத்தது. அதிலே 4 ஆலைகள் மானாமதுரை போளூர், நெய்வேலி, எருக்கூர்—பகுதி 2 ஆகிய இடங்களில் ஆலைகளைக் கட்டி விட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தினுடைய நிர்வாகம் இருக்கிற ஆலைகளே தமிழகத்திற்கு போதுமானது. போதுமான அரவைத் திறன் கொண்டது என்ற காரணத்தால் தேவையில்லை என்று முடிவு எடுத்து விட்டார்கள்.

முற்பகல் 10–15.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. மு. தென்னவன்.

திரு. மு. தென்னவன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இராமநாதபுரம் மாவட்டம் விவசாயத்தை மட்டுமே நம்பியிருக்கின்ற மாவட்டம். அங்கே நெல் உற்பத்தி அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகவே அங்கே நவீன அரிசி ஆலை அவசியம் தேவைப்படுகிறது. ஒரு இடத்திலே நவீன அரிசி ஆலை அமைப்பதற்கு என்னென்ன அடிப்படைத் தேவைகள் தேவை என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவைக்கு அறிவிப்பாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஜி. விசுவநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது தமிழ்நாடு நுகர் பொருள் வாணிபக் கழகத்திற்கு 20 நவீன ஆலைகள் இருக்கின்றன. தனியார் துறையிலே நிறைய ஆலைகள் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. நம் தமிழ்நாட்டில் விளைகின்ற நெல்லை அரவை செய்வதற்குப் போதுமான அரவைத் திறன் ஏற்கனவே இருக்கிறது. இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்கு உரிய நேரத்தில் அங்கே போய் அரிசி சேர்வதற்கு சில பிரச்சினைகள் இருந்து நான் மாவட்டத்திற்குச் சென்ற போது அவர்கள் கோரிக்கை விடுத்திருக்கிறார்கள், அங்கு தனியாக கிடங்குகளை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று. மாவட்டத்திற்கு என்ன தேவையோ அதை இந்தப் புரட்சித் தலைவியின் அரசு உடனடியாக செய்து முடிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி.

திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1980–ல் மத்திய அரசு இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் ஒரு வெடி மருந்து தொழிற்சாலை துவங்க இருப்பதாக திட்டத்தை அறிவித்தது. ஆனால் அந்தத் திட்டம் மாற்றப்பட்டது. அதுபோன்று 1985-ல் இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் ஒரு நவீன அரிசி ஆலை துவக்கப்படவிருந்ததும் கை விடப்பட்டிருக்கிறது. இராமநாதபுரம் மாவட்டம் மிகவும் பின் தங்கியது. போட்ட திட்டங்களையாவது கைவிடாமல் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும். எங்கள் இதய தெய்வத்தின் இந்த ஆட்சிக் காலத்தில் அங்கு நவீன அரிசி ஆலை இல்லை என்ற குறையை நீக்க முன்வருவார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஜி. விசுவநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பகுதியில் ஏற்கனவே மானாமதுரையில் மாதத்திற்கு 2,500 மெட்ரிக் டன் அரவைத்திறன் கொண்டுள்ள ஒரு ஆலை அங்கே நிறுவப்பட்டுள்ளது. ஏற்கனவே இந்தப் பகுதியில் ஒரு ஆலை அப்போது இராமநாதபுரம் மாவட்டமாக இருந்து அங்கே கட்டி முடித்திருக்கிறோம். இன்னொன்றைக் கட்டுகின்றபோது தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகம் அடுத்து ஒரு அரிசி ஆலையைத் துவங்குவது என்று முன் வந்தால் இராமநாதபுரத்திற்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 330. திருமதி ஏ.எஸ். பொன்னம்மாள். மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்.

330—

நிலக்கோட்டை தொகுதியில் தொழிற்பயிற்சி மையம்

*5322— திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) நிலக்கோட்டை தொகுதிக்கு ஒரு தொழிற்பயிற்சி மையம் வேண்டுமென்ற கோரிக்கை அரசின் கவனத்திற்கு வந்துள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் மீது எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. செ. ரகுபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே

(அ) ஆம்,

(ஆ) கோரிக்கை அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அப்படி ஒரு தொழிற் பயிற்சி மையம் அமைக்க வேண்டுமென்றால் அதற்குப் பொதுமக்கள் இடம் கொடுக்க வேண்டுமா அல்லது கட்டிடம் கொடுக்க வேண்டுமா? இத்தத்தொழிற் பயிற்சி மையம் அமைப்பதற்கு அரசுக்கு எவ்வளவு பணம் செலவாகும் என்பதை அறிவிக்க முடியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. ரகுபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 100 இருக்கைகள் கொண்ட ஒரு தொழிற் பயிற்சி மையம் அமைக்க வேண்டும் என்று சொன்னால் அரசாங்கத்திற்கு, தொடரா இனச் செலவாக ரூ 50 இலட்சமும். தொடர் இனச் செலவாக ரூ. 5 இலட்சமும் ஆக 55 இலட்சம் ரூபாய் செலவாகும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்ட பகுதியான அந்த நிலக்கோட்டை பகுதியில் படித்துவிட்டு மாணவ, மாணவிகள் வேலையில்லாமல் கண்ணீர் விடக்கூடிய ஒரு நிலைமை இன்றைக்கு நாட்டிலே இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகையினால் இந்தத் தொழிற் பயிற்சி மையத்தை விரைவிலேயே அதாவது 1992–93 ஆம் ஆண்டிற்குள்ளேயே ஆரம்பிக்க நடவடிக்கை எடுத்தால் அவர்கள் இதில் படித்து பாங்குகள் மூலமாகிலும் கடன் வாங்கி தொழிலைச் செய்து தங்களுடைய வாழ்க்கையை அமைத்துக் கொள்வார்களே, இந்த ஆண்டே அதை ஆரம்பிப்பதற்கான நடவடிக்கையை அரசு எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. ரகுபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய கோரிக்கை அரசினுடைய பரிசீலனையில் உள்ளது என்று சொல்லியிருக்கிறோம். நிதிநிலையைக் கருத்தில் கொண்டு மேற்படி கோரிக்கை பரிசீலிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 331 திரு. சி. தாமோதரன். மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.

331—

கரும்புச் சாலைகள் அமைத்தல்

*4192—திரு. சி. தாமோதரன் : மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் சர்க்கரை ஆலைகள் கரும்புச் சாலைகளை புதிதாக அமைப்பதற்கும், பராமரிப்பதற்கும் அரசுக்கு செலுத்தப்படும் செஸ் (Cess) தவறாது செலுத்தப்படுகிறதா ?

(ஆ) ஆம் எனில். 1986 ஆம் ஆண்டு முதல் 31—8—1991 வரை நெல்லிக்குப்பம் E.I.D.— பாரி கரும்பு ஆலை அரசிற்கு செலுத்திய செஸ் தொகை எவ்வளவு ?

மாண்புமிகு திரு. கு. ப. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) தமிழ்நாட்டில் உள்ள சர்க்கரை ஆலைகள், கரும்புச் சாலைகள் மேம்பாடு திட்டத்தின் கீழ் புதிய சாலைகள் போடவும், ஏற்கனவே உள்ள சாலைகளை பராமரிப்பதற்கும் செலவிட, செலுத்தப்படும் கரும்பு மேல்வரி தொகையை தவறாமல் செலுத்தி வருகின்றன. சில தனியார் துறை சர்க்கரை ஆலைகள். இந்த வரி விதிப்பை எதிர்த்து நீதிமன்றத்தில் வழக்கு தொடுத்ததின் காரணமாக சில ஆண்டுகளாக வரி செலுத்தாமல் இருந்தன. தற்போது அவ்வாலைகள் நிலுவை வரித் தொகையை தவணை முறையில் செலுத்த அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது. அதன்படி அவ்வாலைகள் நிலுவைத் தொகையை தவணை முறையில் செலுத்தி வருகின்றன.

(ஆ) நெல்லிக்குப்பம் இ.ஐ.டி. பாரி சர்க்கரை ஆலை 1986 ஆம் ஆண்டு முதல் 31—8—1991 வரையில் செலுத்திய கரும்பு மேல்வரித் தொகை (Sugarcane Cess) ரூ. 176,57 இலட்சங்கள் ஆகும்.

முற்பகல் 10-20

திரு. சி. தாமோதரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கரும்புச் சாலை அபிவிருத்தித் திட்டத்தைப் பராமரிக்க ஆலை நிறுவனங்களால் செலுத்தப்படும் 'சுகர் கேன் செஸ்'க்கு இடைக்காலத் தடை பெற்று அதன் மூலம் சாலைகள் பராமரிப்பதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டு அது தீர்க்கப்பட்டு இருப்பதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். அதற்காக நன்றி, அந்த வகையில் இந்த செஸ் வரி எந்த அடிப்படையில் வசூலிக்கப்படுகிறது? அதை உயர்த்தும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா? செஸ் வரி செலுத்தும் நிறுவனங்களுக்கே அந்தச் சாலை பராமரிப்பை விட அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

[1992 மார்ச் 24

மாண்புமிகு திரு. கு. ப. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர், அவர்களே ஒரு டன் கரும்புக்கு 5 ரூபாய் செஸ்சாக செலுத்தப்படுகிறது. எனவே இந்த 5 ரூபாயை அரசு ஒரு தனிக் கணக்கில் வைத்து அரசாங்கத்தின் நிதியைச் சேர்த்து கரும்பு உற்பத்தி செய்யக்கூடிய விவசாயிகள் பயன்படுத்தக்கூடிய சாலைகளை அரசாங்கம் அமைத்துத் தருகிறது. எனவே, தனியார் ஆலைகளே அதனைச் செய்வதற்கு விட அரசின் செயற்குறிப்பு ஆய்வில் இல்லை.

திரு. சி. தாமோதரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நமது மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்தில் தஞ்சை மாவட்டத்தில் சாலைகளைப் பராமரிப்பதற்குத் தனியாரிடம் விடுவது போல் ஆலை நிறுவனங்கள் அந்தப் பகுதிகளில் அமைக்கப்படுகின்ற சாலைகளை அவர்களிடமே விடுவதன் மூலம் நமது அரசாங்கத்திற்குப் பராமரிப்புச் செலவும், நிதி சேமிப்பும் கிடைக்கும் என்பதைக் கருதி விரைவாகத் தொடர்ந்து சாலை பராமரிப்பிற்கு அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க ஏதுவாக இருக்கும் என்பதை கவனத்தில் கொண்டு இதை அரசாங்கம் மீண்டும் பரிசீலிக்குமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கு. ப. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சர்க்கரை ஆலைகளே அரசுக்குத் தர வேண்டிய 5 ரூபாயைத் தர மறுத்து நீதிமன்றம் செல்கிறார்கள். எனவே, அரசாங்கம் நீதிமன்றம் சென்று சிலவற்றில் வெற்றி அடைகிறோம். சிலரை அழைத்துப் பேசி அரசாங்கத்திற்குச் செலுத்தவேண்டிய தொகையைப் பெற்று மக்களுடைய நலன் கருதி இந்தச் சாலைகளை அரசாங்கம் அமைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. எனவே, தனியார் சாலை அமைக்கக்கூடிய பணியை அவர்களுக்கே விட்டு விடுவது பற்றிய செயற்குறிப்பு அரசின் ஆய்வில் இல்லை.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : தலைவர் அவர்களே..

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது நெல்லிக்குப்பம் பற்றிய கேள்வி. நீங்கள் நிலக்கோட்டையைச் சேர்ந்தவர்கள்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: நான் கரும்பு விவசாயி பொதுவாகக் கேட்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது பொதுவில் வராது. உட்காருங்கள். வினா எண் 332—திரு. சி. சுவாமிநாதன் மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.

1992 மார்ச் 24]

332—

புதுக்கோட்டையில் விற்பனை மையம்

*4632— திரு. சி. சுவாமிநாதன் : மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

புதுக்கோட்டை மாவட்டம், குடுமியான்மலை அண்ணா பண்ணையில் கண்டுபிடிக்கப்படும் உயர் விளைச்சல் ரகங்களான விதை, படிக்கன்றுகள், நெல், எண்ணெய் வித்துக்கள், பயறு வகைகள்— போன்றவற்றை மாவட்டத்தின் பல பகுதிகளில் இருந்து வருகின்ற விவசாயிகள் வாங்கிச் செல்ல ஏதுவாக புதுக்கோட்டை நகரத்திலேயே ஒரு விற்பனை மையம் துவக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. கு. ப. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

புதுக்கோட்டை நகரத்தில் சுற்றுவட்டாரப்பகுதி மக்களின் தேவைக்காக வேளாண்மை விரிவாக்க மையம் ஒன்று ஏற்கனவே செயல்பட்டு வருகின்றது. மேலும் விற்பனை மையம் துவக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் இல்லை.

திரு. சி. சுவாமிநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, புதுக்கோட்டை குடுமியான்மலையில் பல்வேறு உயர் ரக விதைகள், படிக்கன்றுகள் மற்றும் பலா, வாழை, தென்னை போன்ற உயர்ரகக் கன்றுகளைத் தயார் செய்து அதை அறிந்து விவசாயிகள் வாங்குவதற்காகக் குடுமியான்மலைக்குச் செல்கிறபோது அங்கே வாங்குகின்ற சூழ்நிலை இல்லை என்று அந்த மாவட்ட விவசாயிகள் பரவலாகக் குற்றம் சாட்டி வருகிறார்கள். எனவே, அதை அறிமுகப்படுத்துகின்ற வகையிலும் அதை விவசாயிகள் முழுமையாகப் பெற்று உணவு உற்பத்தித் திட்டம் போன்று பலவற்றைப் பெருக்குவதற்காக அந்த மாவட்ட மையத்தில் ஒரு விற்பனை நிலையத்தினைத் துவக்கினால் அது விவசாயப் பெருக்கத்திற்கும், விவசாயிகளுக்கும் நன்மையாக அமையும். எனவே, அதை அமைத்துத் தருவீர்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கு. ப. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த 2 மாதங்களுக்கு முன்பு நான் புதுக்கோட்டை குடுமியான்மலையில் உள்ள அண்ணா பண்ணைக்குச் சென்றேன். அங்கே விவசாயிகளுடைய கருத்துக்களை அறிந்தபோது இப்படி ஒரு குற்றச்சாட்டை விவசாயிகள் என்னிடம் தந்தது இல்லை. அதுமட்டுமல்ல ஒவ்வொரு வேளாண்மை விற்பனை மையத்திலும் விவசாயிகளுக்குத் தேவையான அனைத்து இடுபொருட்களும், பழக்கன்றுகளும் விதை

களும் வழங்கப்படவேண்டும் என்ற கருத்தை இந்த அரசு மையமாகக் கொண்டு பல்வேறு திட்டங்களைத் தயாரித்து செயற்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-25

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. சி. குழந்தைவேலு.

திரு. சி. குழந்தைவேலு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குடுமியான் மலையிலுள்ள அண்ணா பண்ணை கண்டுபிடிக்கப்படும் உயர் விளைச்சல் ரகங்களான விதைகள், பதியக் கன்றுகள், நெல், எண்ணெய் வித்துக்கள் போன்றவை விவசாயிகள் பயன்பெறும் வகையில் வாகனங்கள் மூலமாக விவசாயிகளுக்கு எளிதில் கிடைக்கும் வகையில் கிராமந்தோறும் சென்று விற்பனை செய்யப்படுமா? அப்படி இல்லாவிட்டால் தாலுக்காக்களின் தலைநகரங்களில் கிடைக்கும் வகையில் வந்து அவைகள் விற்பனை செய்யப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கு. ப. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, புதுக்கோட்டை மாவட்டம், குடுமியான் மலையிலுள்ள பண்ணை புதிய விதைகள் கண்டுபிடிக்கக்கூடிய ஆராய்ச்சி மையமாக இல்லை. வேளாண்மைப் பல்கலைக்கழகத்தைச் சார்ந்த ஆராய்ச்சி மையங்கள் கண்டுபிடிக்கும் புதிய ரகங்களைப் பெருக்குகின்ற விதைப் பண்ணையாகத்தான் அது செயல்பட்டு வந்துகொண்டிருக்கிறது. எனவே, புதுக்கோட்டை மாவட்டத்திலுள்ள, அனைத்து ஒன்றியங்களிலுள்ள வேளாண்மை மையங்களில் அனைத்து விதைகளும் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன என்பதைத் தங்கள் மூலமாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 333. டாக்டர் மு. சீனியம்மாள். மாண்புமிகு வீட்டுவசதி மற்றும் நகர்ப்புற வளர்ச்சித் துறை அமைச்சர்.

333—

புதுப்பாளையத்தில் வீட்டுவசதி வாரியத்தின்மூலம் வீடுகள்.

*4258—டாக்டர் மு. சீனியம்மாள்: மாண்புமிகு வீட்டுவசதி மற்றும் நகர்ப்புற வளர்ச்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) அவினாசி ஒன்றியம் புதுப்பாளையத்தில் வீட்டுவசதி வாரியத்தின் மூலம் வீடு கட்டும் திட்டம் அரசின் செயற்குறிப்பில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில் எப்போது கட்டப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. டி. எம். செல்வகணபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்வி எழவில்லை.

டாக்டர் மு. சீனியம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பசித்தவர் முகம் பார்த்து பசி நீக்கும் தாயுள்ளம் கொண்ட மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சியிலே, அவினாசி தொகுதியிலே 33 பஞ்சாயத்துக்கள் அடங்கியிருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சுமார் 2.50 இலட்சம் மக்கள் வாழ்ந்து வருகிறார்கள். அவினாசியும், அவினாசி அருகிலுள்ள திருப்பூர் நகரமும் தொழில் நகரங்களாக இருப்பதால் வெளி மாவட்டங்களிலிருந்து வேலை தேடி வருகின்ற மக்கள் மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். வீடில்லாத உள்ளூர் மக்களும் வீட்டு வாடகை உயர்த்தப்பட்டு சமீபத்தில் வீடு கிடைக்காத நிலையும் உள்ளதால் மக்கள் வீடின்றி தவிக்கும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. மிகவும் பின்தங்கிய பகுதியான அவினாசியில், புதுப்பாளையத்தில் வீடில்லாத மக்களுக்கு வீடுகட்டித் தரும்பொருட்டு 1987-ஆம் ஆண்டு சுமார் 27 ஏக்கரா நிலத்தை அரசு எடுத்து, வீடு கட்டித் தரும் திட்டம் தீட்டப்பட்டதாக அறிய வருகிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் விரோத ஆட்சியில் புறக்கணிக்கப்பட்ட நமது டாக்டர் புரட்சித் தலைவியின் மக்களுக்கு வீடுகட்டித் தர மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. டி. எம். செல்வகணபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவினாசி ஒன்றியம் புதுப்பாளையத்தில் தற்போது வீடு கட்டும் திட்டம் இல்லை என்று தான் அறிவித்து இருந்தோம். இருந்தபோதிலும் அவினாசி வட்டம் செய்யூர் கிராமப் பகுதியில் ஒரு ஏக்கர் 10 சென்ட் நிலப்பரப்பை தமிழ்நாடு வீட்டுவசதி வாரியத்தால் கையகப்படுத்தப்பட்டு 20 வீடுகள் 9 இலட்சத்து 27 ஆயிரம் ரூபாய் செலவில் கட்டி முடிக்கப்பட்டு ஒதுக்கீடுகளும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அரசு இதுபற்றிச் சிந்தித்து, சிறிய மற்றும் நடுத்தர நகரங்களில் இரண்டாவது கட்டமாக அவினாசியில் வீடு கட்டும் திட்டத்தைப் பரிசீலனையில் எடுத்துக்கொண்டு பொதுமக்களிடமிருந்து போதுமான விண்ணப்பங்கள் கிடைக்கப்பெறுமாயின் அரசு இந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்தும் என்று அறிவித்துக் கொள்கிறேன்.

டாக்டர் மு. சீனியம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, புதுப்பாளயத்தில் சுமார் 40 ஏக்கர் அளவிற்குப் புறம்போக்கு நிலம் இருக்கிறது. 1987 ஆம் ஆண்டு நமது டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் எடுக்கப்பட்டு, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் விரோத ஆட்சியில், வீடு கட்டிக் கொடுக்கப்படாமல் விடுபட்டுவிட்டது. இன்றைக்குத் தமிழக முதல்வரைத் தெய்வமாக வணங்கிக் கொண்டிருக்கிற, 4 முறையும் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தை வெற்றி பெறச் செய்த அந்த ஏழை மக்களுக்கு, அந்தப் புறம்போக்கு நிலத்தை எடுத்து, வரும் நிதி ஆண்டிலாவது அவர்களுக்கு வீடு கிடைத்திட நமது மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சியில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. டி. எம். செல்வகணபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுபற்றி பரிசீலிக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 334.—திரு. ப. கலியபெருமாள். மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர்,

334.—

சத்துணவு மையம் இல்லாத ஊர்களுக்கு சத்துணவு மையம் அமைத்தல்

*4970 — திரு. ப. கலியபெருமாள் :

மாண்புமிகு சமூக நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா —

(அ) பல ஊராட்சிகளில் தொலை தூரத்துப் பகுதியில் உள்ள குழந்தைகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சத்துணவு மையம் இல்லாததை அரசு அறியுமா ?

(ஆ) சத்துணவு மையம் இல்லாத ஊர்களுக்கு அவை அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திருமதி இரா. இந்திரகுமாரி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) : சத்துணவு மையம் இல்லாத எல்லா இடங்களிலும் தமிழ்நாடு ஊட்டச்சத்து திட்டத்தின்கீழ் படிப்படியாக மையங்கள் அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும்.

திரு. ப. கலியபெருமாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்ட இந்தச் சத்துணவுத் திட்டம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களால் சீராகவும் செம்மையாகவும்

செயல்படுத்தப்படுகிற இந்த சத்துணவுத் திட்டம், என் பகுதியில் ஓராசிரியர் பள்ளிகளாக இருக்கின்ற காதூற்றிப்பட்டி, செம்பையன்கிளி நண்டராயம்பாடி ஆகிய பகுதிகளில் உள்ள பள்ளிகளில் போதிய மாணவர்கள் இருந்தும் சத்துணவு மையம் அமைக்கப்படாமல் இருப்பதை அரசு அறியுமா ? அந்தப் பள்ளிகளிலும் சத்துணவு மையங்களை அமைக்க அரசு முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-30

மாண்புமிகு திருமதி இரா. இந்திரகுமாரி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் கேட்டிருக்கிற கேள்வியில் குழந்தைகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சத்துணவு மையம் பற்றிக் கேட்டிருக்கிறார்கள். அவைகள் குழந்தைகள் நல மையம் என்று பொருள் கொள்ளப்படும். ஏற்கனவே தமிழகத்தில் 28,500 குழந்தைகள் நல மையங்கள் இயங்கி வருகின்றன. இதில் சுமார் 18 இலட்சம் குழந்தைகள் பலன் பெறுகிறார்கள். புதிய மையம் துவக்க வேண்டுமென்றால் குறைந்தபட்சம் 70 குழந்தைகள் தேவை; துவக்க உத்தேசிக்கும் பகுதி தற்போது மையம் செயல்படும் பகுதியிலிருந்து மூன்று கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு அப்பால் இருக்க வேண்டும். அப்படி இருந்தால் நிச்சயமாகச் சத்துணவு மையம் குழந்தைகள் நல மையம் துவக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள்—விடைகள் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

வினா எண் 335.—திரு. கே. கந்தசாமி, திரு. எம். எம். எஸ். அபுல்ஹசன், திரு. ஆ. சுப்புரத்தினம், மாண்புமிகு ஆதி திராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர்.

335.—

ஆதிதிராவிடர் மாணவர்களுக்கான உதவித் தொகையை உயர்த்துதல்

*2497—திரு. கே. கந்தசாமி,
திரு எம். எம். எஸ். அபுல்ஹசன்,
திரு. ஆ. சுப்புரத்தினம்.

மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

ஆதிதிராவிடர் மாணவர்களுக்கான உதவித் தொகையும் விடுதி மாணவர்களுக்கான தொகையும் விலைவாசி உயர்வால் போதுமானதாக இல்லாததால் இதனை உயர்த்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. எம். ஆனந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

தற்போது இல்லை.

திரு. எம். எம். எஸ். அபுல்ஹசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. ஆதிதிராவிடர் மாணவர்களுக்கு விடுதியில் உணவுக்கு என்று ஒதுக்கப்படும் தொகை மாதத்திற்கு ரூபாய் 155 தான். தற்போது இருக்கும் சூழ்நிலையில் இந்தத் தொகை போதாது. மாணவர்கள் ஊட்டச் சத்துடன் வளர வேண்டுமென்ற எண்ணம் கொண்ட மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் இந்தத் தொகையை, காலத்தை உத்தேசித்து 250 ரூபாயாகக் கொடுத்து அவர்கள் சத்துணவு பெற அரசு முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஆனந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, மைய அரசு தனது திட்டத்தின்கீழ் வழங்கக் கூடிய உதவித் தொகையை உயர்த்தும் பட்சத்தில் மாநில அரசும் அதுபற்றிப் பரிசீலிக்கும்.

திரு. ஆ. சுப்பரத்தினம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆதிதிராவிடர் மாணவர்கள் வறுமையின் காரணமாக, பள்ளிகளிலும், கல்லூரிகளிலும் தங்களுடைய கல்வியைத் தொடர்ந்து தொடர முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது இன்றைக்கு இடையிலே கல்வியை நிறுத்திவிடக் கூடிய டிராப் அவுட் லிஸ்டிலே அவர்கள்தான் நாட்டிலே முன்னிலையில் நிற்கிறார்கள். இதற்கு வறுமைதான் முக்கிய காரணம். எனவே, இதனை அடிப்படையாகக் கொண்டு, எதையும் விரைந்து செய்யக்கூடிய மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியினுடைய அரசு இந்த உதவித் தொகையை, அவர்களுடைய கல்வி நிலையையும் அவர்களுடைய எதிர்காலத்தையும் கருத்திற்கொண்டு உயர்த்தித்தர முன் வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஆனந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மத்திய அரசு உதவித் தொகையை உயர்த்துகிறபோதுதான் மாநில அரசும் உயர்த்த முடியும் என்பதை ஏற்கனவே சொல்லியிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. போளூர் வரதன்.

திரு. போளூர் வரதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள், மத்திய அரசு உதவித் தொகையை உயர்த்தினால்தான் மாநில அரசு உயர்த்த முடியும் என்று இங்கே குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால், இன்றைக்கு நம்முடைய நிதிநிலையைப் பார்க்கிறபொழுது,

ரேஷனிலே அரிசி விலையை உயர்த்தியிருக்கிறோம்; பாமாயில் விலையைக் உயர்த்தியிருக்கிறோம். அந்த ரேஷனுடைய உணவு பொருட்களைத்தான் விடுதிக்கு வாங்க வேண்டிய சூழ்நிலை இன்றைக்குத் தமிழகத்திலே இருக்கிறது. அதைக் கருத்திற் கொண்டு, தமிழகத்திலே இருக்கின்ற பல்வேறு பகுதியிலே இருக்கின்ற ஆதி திராவிடர் மாணவர்கள் தங்கியிருக்கின்ற மாணவர்கள் விடுதிகளிலே சுகாதாரக் கேடுகள் அதிகம் இருந் தாலும், உணவு என்பது சிறைச்சாலையிலே கொடுப்பது போன்று அச்சுச்சோறு கொடுக்கின்ற ஒரு நிலையை நான் காண்கிறேன். அந்த நிலையை மாற்றியமைப்பதற்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சியில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் வயிறார உண்ண வேண்டும் என்ற காரணத்தினாலே அந்த உதவித் தொகையை உயர்த்தித் தர அரசு முன் வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஆனந்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரிசி விலையை மத்திய அரசுதான் உயர்த்தியிருக்கிறது. அதேபோல மாநில அரசு மத்திய அரசு கொடுக்கும் பாமாயில் விலையை விடக் குறைத்துத்தான் தந்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை இங்கே தகவலுக்காகத் தெரிவித் துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 336. திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம் இருக்கையில் இல்லை.

வினா எண் 321—திரு. செ. கு. தமிழரசன் மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்.

321—

வந்தவாசி பகுதியில் அரசுக் கல்லூரி

* 141 — திரு. செ. கு. தமிழரசன் : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா.

(அ) வந்தவாசி பகுதியில் அரசுக் கல்லூரி தொடங்க அரசிடம் செயற்குறிப்பு உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது தொடங்கப்படும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

[1992 மார்ச் 24

முற்பகல் 10-35

திரு. செ. கு. தமிழரசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்திலுள்ள வந்தவாசி வட்டம், மிகவும் பின்னடைந்த வட்டம். நூற்றுக்கு தொண்ணூறு விழுக்காடு சமுதாயத்திலே பின்தங்கிய மக்களை உள்ளடக்கியும், தொழிலாளர் மக்களைப் பெரிதும் உள்ளடக்கியும் உள்ள வட்டம் அது. அங்கே மாணவர்கள், மேற்கல்வி பெற வேண்டுமானால், பக்கத்து மாவட்டமான செங்கை மாவட்டத்திற்கு அல்லது தென்னாற்காடு மாவட்டத்திற்குப் போக வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அதிலும், குறிப்பாக பெண்கள் வேறு மாவட்டத்திற்குத்தான் போய் பயில வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. சம்புவராயர் மாவட்டத்தில் ஒரு கல்லூரிகூட கிடையாது. எனவே, குறைந்த பட்சம் ஒரு பெண்கள் கல்லூரியையாவது தொடங்குவதற்கு அரசு தனிப்பட்ட முறையிலே முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு தற்போது பொதுவாகவே கலைக் கல்லூரியை ஆரம்பிக்கிற உத்தேசம் எதுவும் வைத்திருக்கவில்லை; செலவு செய்கிற சூழ்நிலையிலும் அரசு இல்லை.

திரு. செ. கு. தமிழரசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சில தனியார்கள் நல்ல உள்ளத்தோடு அந்தப் பகுதியிலே கலைக் கல்லூரிகளை அவர்களாகவே தொடங்குவதற்கு முன் வருகிறார்கள். அப்படி அவர்கள் முன்வருகிற போது, அரசு அவர்களுக்கு அனுமதி வழங்குமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டிலே கலைக் கல்லூரிகள் இப்போது அதிகமாக இருப்பதாகவே அரசு கருதுகிறது. தொழில் கல்லூரிகளில், தொழில் வாய்ப்புகள் தரக்கூடிய படிப்புப் பிரிவுகள் ஆரம்பித்தால், மாணவர்களுக்கு நல்ல பலன் கிடைக்குமென்று அரசு கருதுகிறது. ஆகவேதான், கலைக் கல்லூரிகள் ஆரம்பிக்க அரசு முயற்சிகள் எடுப்பதாக இல்லை. அத்தகைய முயற்சிகளை ஆதரிக்கிற நிலையிலும் இல்லை என்பதைக் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இருந்தாலும், தனியார் பட்டவர்கள் நிதியுதவி பெறாத நிலையில், அரசுக்கு எந்தவித மான நிதி பாரத்தையும் அளிக்காத விதத்திலே ஆரம்பிக்க முன் வருவார்களேயானால், அதுபற்றி மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பரிசீலிப்பார்கள்.

1992 மார்ச் 24]

319—

சிறுசேமிப்பை ஊக்குவிக்க முகவர்களுக்கு வருமான வரி விலக்கு

* 2673 — திரு. சோ. இராசாராமன்:

மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா ;

(அ) சிறு சேமிப்பை ஊக்குவிப்பதற்காக முகவர்களுக்கு அளிக்கப்படும் ஊக்கத்தொகை மீதான வருமான வரியில் விலக்கு அளிப்பது குறித்து மைய அரசுக்கு மாநில அரசு பரிந்துரை ஏதேனும் அனுப்பியுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் முழு விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) மைய அரசு, சிறு சேமிப்பு முகவர்கள் பெறும் மொத்த தரகுத் தொகை ரூபாய் 60,000-க்கு மிகாமல் இருந்தால், அதில் 50 சதவிகிதத் தொகையை அவர்களுடைய சிறு சேமிப்பு சம்பந்தப்பட்ட செலவினங்களுக்காக வருமானவரி விலக்களித்து ஆணை வெளியிட்டுள்ளது. சிறு சேமிப்பு முகவர்கள் வைப்புகளை திரட்டுவதற்கு செலவினங்களை மேற்கொள்ள வேண்டியிருப்பதால், மாநில அரசு மேற்படி முகவர்களுக்கு வழங்கும் ஊக்கத் தொகையிலும் 50 சதவிகிதம் வருமான வரி விலக்கு அளிக்கக் கோரி மாநில அரசு மைய அரசிற்கு பரிந்துரை செய்து கடிதம் ஒன்று எழுதியுள்ளது.

323—

நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு கோ-ஆப்டெக்ஸ் மூலம் நூல்

* 405 — திரு. இரா. தாமரைக்கனி:

மாண்புமிகு கைத்தறி மற்றும் துணி நூல் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா ;

(அ) காமராசர் மாவட்டம், திருவில்லிபுத்தூர் தொகுதியில் உள்ள நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு கோ-ஆப்டெக்ஸில் இருந்து நூல் கொடுக்கவில்லை என்பதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அரசு எடுத்த நடவடிக்கை என்ன?

[1992 மார்ச் 24

மாண்புமிகு திரு. இ. மதுசூதனன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ); திருவில்லிப்புத்தூர் பகுதியில் உள்ள நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்குத் தேவையான நூல் திருவில்லிப்புத்தூர் நூல் கிடங்கின் மூலம் எவ்வித குறைபாடின்றி விற்பனை செய்யப்பட்டு வருகிறது.

336.

போடிநாயக்கனூரில் ஏலக்காய் ரசம் தயாரிக்கும் திட்டம்

*3556. திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம்:
மாண்புமிகு ஊரகத்தொழில் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா,

(அ) போடிநாயக்கனூரில் ஏலக்காய் உற்பத்தி அதிகம் இருப்பதால், ஏலக்காய் ரசம் (Essence) தயாரிக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அது அரசுத் துறை மூலம் நடத்தப்படுமா? அல்லது தனியார் துறை மூலம் நடத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். நாகூர் மீரான்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) வினா எழ வாய்ப்பில்லை.

*மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : . வினாக்கள்-விடைகள் நேரம் முடிவுற்றது.

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

2. சிறப்புக் குறிப்பு

முதலமைச்சர் அவர்களின் அறிவிப்பை மீறி நிலவரி மற்றும் கடன் பாக்கிக்காக ஜப்தி நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுவது குறித்து :

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள், தன்னுடைய தொகுதியில் அரசாங்கத்தின் அறிவிப்பை மீறி, நிலவரி வசூலுக்காக, ஜப்தி நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுவதாக ஒரு அறிவிப்பை என்னிடத்திலே கொடுத்திருக் கிறார். அதே போன்ற அறிவிப்புகளை, திரு. ஆர். சிங்காரம்,

1992 மார்ச் 24] [மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்

சி. ஞானசேகரன் ஆகியோரும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இதுபற்றி அரசின் கவனத்திற்கு கொண்டு வர அனுமதி அளிக்கிறேன். மாண்புமிகு எதிர்கட்சித் தலைவர்.

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டு பருவ மழை பொய்த்து விட்டது. தென்மேற்கு பருவ மழையும், வடகிழக்குப் பருவ மழையும் போதிய அளவு பெய்யாத காரணத்தினால், கடும் வறட்சி நிலவுகிறது. நேற்றையதினம்கூட, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கடும் வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட மாவட்டங்கள் என்று கூறி கோயம்புத்தூர், காமராஜர், புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம், நெல்லை கட்ட பொம்மன், மதுரை, திண்டுக்கல் அண்ணா ஆகிய மாவட்டங் கள் வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட மாவட்டங்கள் என்று அறி விப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த மாவட்டங்களிலெல்லாம் குடிதண்ணீருக்கே மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. துயர் தணிப் புப் பணிக்காக அரசாங்கம் கூட 9 கோடியே 2 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறது. இந்த நிலைமையினால், கடன் பாக்கிக்காக ஜப்தி இருக்காது என்று பல்வேறு கட்டத்திலே இங்கே அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதுமட்டுமல்ல ; நேற்றையதினம் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் வட்டியைத் தள்ளுபடி செய்வது குறித்து, அரசு பரிவோடு பரிசீலிக்கும் என்று அறிவிப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்த அறிவிப்புக்களையெல்லாம் அதிகாரிகள் அசட்டை செய்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் 2 நாட்களுக்கு முன்னாலே பேசும்போது, அரசினுடைய அறிவிப்புக்களை, உத்தரவுகளை சில அதிகாரிகள் வேண்டுமென்றே புறக்கணிக்கிறார்கள் என்று குறிப்பிட்டார் கள். அதுபோலத்தான் இப்போது தமிழ்நாட்டில் பல்வேறு பகுதிகளிலேயும் அந்த உத்தரவுகள் அமுல்படுத்துவது இல்லை; அசட்டை செய்யப்படுகின்றன. பல்வேறு பகுதிகளிலே புகார் கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. நண்பர்கள் எல்லாம் சொல் கிறார்கள். அவர்களுடைய தொகுதிகளிலேயெல்லாம் கடன் பாக்கிக்காக ஜப்தி நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன என்று சொல்கிறார்கள். பயிர்க் கடன் பாக்கிக்காக வசூல் செய்யப்படுகின்றன; ஜப்தி செய்யப்படுகின்றன என்று. குறிப்பாக, மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல, என்னுடைய தொகுதியில் பல்வேறு பகுதிகளிலேயும் கடந்த சில நாட்களாகக் கெடுபிடி வசூல் நடை பெறுவதாக என்னிடத்திலே புகார்கள் வந்து கொண்டிருக்கின் றன. கடன் பாக்கிக்காக ஒரு பக்கம் ஜப்தி செய்யப்படுகிறது. நிலவரி பாக்கிக்காக கண்டிப்பாக ஜப்தி நடவடிக்கைகள் இருக் காது என்று அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்கெனவே அறிவிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நிலவரி பாக்கிக்காக அங்கே ஜப்தி நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுவதாக எனக்குத் தகவல்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக, பொங்களூர் ஒன்றி யத்தில், அழகுமலை ஊராட்சியைச் சார்ந்த, கணபதிபாளை

யத்தைச் சேர்ந்த குப்புசாமி கவுண்டர் அவர்களின் நிலவரி பாக்கிக்காக 5 எச்.பி. மோட்டார் ஜப்தி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அவரும் பல்வேறு வகைகளிலே முயற்சிகள் செய்தும், பல னளிக்காதுபோன காரணத்தினால், கூடுதல் கலெக்டரிடத்திலே முறையிட்டு கொடுத்து, கூடுதல் கலெக்டரும் உடனடியாக ஜப்தி செய்யப்பட்ட அந்த மோட்டாரைத் திருப்பிக் கொடுத்துவிட வேண்டுமென்று உத்தரவு பிறப்பித்திருக்கிறார்.

முற்பகல் 10-40

குறிப்பாக மோட்டார்களை ஜப்தி செய்யக்கூடாது என்று பல்வேறு கட்டங்களில் அரசு அறிவுறுத்தியிருக்கிறது. அதையும் மீறி அப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. கலெக்டர் கூட நன்றாகச் சொல்லியிருக்கிறார்.

'Detained property is ordered to be released immediately with proper acknowledgement. The petitioner is informed that the distrained property is returned to him subject to payment of arrears of land revenue and cess for which the demand will be worked out and given to him by the Tahsildar, Tiruppur'

என்று உத்தரவிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார். அதையும் மீறி, 18—3—1992 அன்று உத்தரவு போடப்பட்டிருக்கிறது. இன்று வரை ஆறு நாட்கள் ஆகியும் கூட இன்னும் அந்த மோட்டார் அவருக்குத் திருப்பிக் கொடுக்கப்படவில்லை என்று இன்று காலையிலே கூட என்னிடத்திலே சொன்னார்கள். ஆகவே இதுபோன்ற நடவடிக்கைகள் தொடர்ந்து நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. எனவே, ஏற்கெனவே அரசு கொடுத்த அறிவிப்பை முறையாக அமல்படுத்தும்படி அதிகாரிகளுக்குத் தாக்கீதுகள் பிறப்பிக்க வேண்டுமென நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே ஜப்தி நடவடிக்கைக்காகக் கைப்பற்றப் பெற்ற பொருட்கள் அனைத்தையும் உரியவர்களுக்குத் திருப்பிக் கொடுக்கும்படி அரசு உத்தரவிட வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதுபோன்ற நடவடிக்கைகள் தொடர்ந்து நடைபெறாமல் இருக்க அரசு நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, அந்த மாதிரி நடவடிக்கையை எல்லாம் உடனடியாக நிறுத்தி வைக்கும்படி மீண்டும் அந்த அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சில தினங்களுக்கு முன்பு சொல்லுகின்றபோது, அரசு போடுகின்ற உத்தரவுகளை அதிகாரிகள் வேகமாக, துரிதமாகச்

செய்யவில்லை, அதைச் சுணக்கமாகச் செய்கிறார்கள் என்றும் நான் சொன்னார்களே தவிர, அரசு போடுகின்ற உத்தரவுகளை அதிகாரிகள் புறக்கணிக்கிறார்கள் என்று சொல்லவில்லை. எனவே, அந்த வகையிலே அதை எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வரி பாக்கிக்காக பொருள் களைக் கைப்பற்ற வேண்டுமென்று பிப்ரவரி மாதம் 27-ஆம் தேதி பல இடங்களில் உத்தரவு போட்டிருக்கிறார்கள். அப் படிப் போட்டதன் பேரில் பல்லடம் வட்டத்தில் 6 நபர்கள் மீது வரி பாக்கிக்காக பொருள்களைக் கைப்பற்ற வேண்டு மென்று உத்தரவு மட்டும் போடப்பட்டது. ஆனால், அவர்கள் எல்லாம் உத்தரவு போட்டவுடனேயே பணம் கட்டிவிட்டார் கள். அதைப் போலத்தான் திருப்பூர் வட்டத்தில் 12 நபர்கள் மீது உத்தரவு போடப்பட்டது. அப்படிப் போட்ட உடனே— இப்போது அல்ல 27-ஆம் தேதி போடப்பட்டது. அதிலே 12 நபர் களும் பணம் கட்டியிருக்கிறார்கள். ஆனால், மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் சொன்னதைப் போல குப்புசாமிக் கவுண்டருக்கு போடப்பட்டது. இப்போது புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உத்தரவு போட்டதற்கு முன்னமே போட்டது. அப் படி போட்டதிலே, அவர் நல்ல வசதி படைத்தவர். மிராசு தார். அவர் ரூ. 3,000 பணம் கட்ட வேண்டும் என்பதால், எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னபடி அந்த நபரிட மிருந்து 5 எச்.பி. மோட்டார் கைப்பற்றப்பட்டது. அதைத் தான் அவர் முறையிட்டிருக்கிறார். அதை உடனடியாகத் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று உத்தரவு போடப்பட் டிருப்பது உண்மைதான். ஆனால், அவர்களுக்கு அது கொடுக் கப்படவில்லை என்று இன்று காலையிலே செய்தி வந்தவுடன் நான் தொலைபேசியிலே தொடர்பு கொண்டு திருப்பூர் வரு வாய்க் கோட்ட சப்-கலெக்டருடன் பேசினேன். அதைக் கொடுப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கையை எடுத்திருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆக, அந்த உத்தரவு—புரட்சித் தலைவி அவர்கள் போட்ட உத்தரவு 17-ஆம் தேதி தான்— 17—3—1992 தான் போட்டிருக்கிறார்கள். 18—3—1992 அன்றே கொடுக்கும்படியாக உத்தரவு போட்டதாக நம்முடைய எதிர்க்கட்சித் தலைவர் பேசியிருக்கிறார்கள். 17-ஆம் தேதி உத்தரவு போட்டவுடனேயே 18-ஆம் தேதி எல்லா மாவட்டங் களிலும் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு இருப்பதாக எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். இது குறித்து வருவாய்த் துறை சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளும், மாவட்ட ஆட்சியர்களும் நட வடிக்கை மேற்கொண்டு வருகிறார்கள். அந்த நபர் நீதிமன் றத்திலே போய் பார்த்துக் கொள்கிறேன் என்று சொன்னதினாலே

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1992 மார்ச் 24

அதிகாரிகள் கொடுக்க மறுத்து இருக்கிறார்கள். அதைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று திருப்பூர் வருவாய்க் கோட்டத்தினுடைய சப்-கலெக்டர் உத்தரவு போட்டிருக்கிறார்கள். அதைக் கொடுப்பார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

3. கவன ஈர்ப்பு.

(அ) பன்றிகள் நடமாட்டத்தினாலும் கொசுக்கள் தொல்லையாலும் மூளைக்காய்ச்சல் நோய் பரவும் அபாயம் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வு குறித்து கவன ஈர்ப்புகள்—திரு. ம. சின்னசாமி அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார். திரு. ம. சின்னசாமி.

திரு. ம. சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே "அண்மைக் காலமாக பன்றிகள் நடமாட்டத்தினாலும் கொசுக்களின் தொல்லையாலும் மூளைக் காய்ச்சல் நோய் பரவும் அபாயம் குறித்து" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

முற்பகல் 10-45

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கை ஒன்று அவை முன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

அறிக்கை.

மூளைக்காய்ச்சலுக்கு காரணமான நுண்ணிய நோய்க் கிருமி (வைரஸ்) க்யூலக்ஸ் வகை கொசுக்கடியின் மூலம் பரப்பப்படுகிறது. இந்நோய், நோயாளியிடமிருந்து உடல் நலமுள்ளவருக்கு நேரடியாகப் பரவுவதில்லை. கொசுக்கடியின் மூலமாகவே பரவுகிறது. நீர் அல்லது பால், உணவு, இறைச்சி முதலான உணவுப் பொருள்களின் மூலமும் இந்நோய் பரவுவதில்லை. இந்த 'வைரஸ் மூளைக்காய்ச்சல்' சாதாரணமாக வாத்துகள் உள்பட சில பறவைகளிடம் காணப்படுகிறது. இந்த பறவைகளிடமிருந்து, பன்றிகளுக்கு கொசுவின் மூலமாக நோய்க் கிருமிகள் பரவுகின்றது. பன்றியின் இரத்தத்தில் நோய்க் கிருமிகள் வளர்ச்சி அடைகின்றன. பன்றிகள் தங்கி

1992 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

யிருக்கும் இடங்களில் உள்ள க்யுலக்ஸ் கொசுக்கள் மனிதர்களைக் கடித்தால் வைரஸ் மூளைக் காய்ச்சல் கிருமிகள் அவர்களின் உடலுள் சென்று மூளையையும், அதன் உறைகளையும் பாதிக்கின்றன. பலரது உடலில் இக்கிருமிகள் கொசுக்கடியின் மூலம் சென்று இருப்பினும், ஒரு சிலருக்கே நோயின் அறிகுறிகள் தோன்றி கவலைக்கிடமாக நோய் முற்றுகிறது.

தமிழ்நாடு முழுவதிலும் மூளைக்காய்ச்சல் நோயினால் 1991-ம் ஆண்டு 243 பாதிப்புகளும், 122 இறப்புகளும் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. (திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம் கரூர் சுகாதார பகுதியில் இந்நோயினால் 11 பேர்கள் பாதிக்கப்பட்டும் 6 பேர்கள் இறந்தும் உள்ளனர்) இந்நோயினால் பாதிக்கப்பட்ட விவரங்கள் சுகாதார மாவட்ட வாரியாக கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது :—

சுகாதார மாவட்டத்தின் பெயர்.		பாதிப்பு.	இறப்பு.
1. விருதுநகர்	..	19	7
2. மதுரை	..	2	2
3. தூத்துக்குடி	..	5	2
4. தென்னாற்காடு	..	46	25
5. திருச்சிராப்பள்ளி	..	154	74
6. தர்மபுரி	..	2	1
7. திருவண்ணாமலை	..	4	4
8. செங்கல்பட்டு-எம்.ஜி.ஆர்.	..	4	2
9. திருவாரூர்	..	4	3
10. வடார்காடு	..	3	2
மொத்தம்	..	243	122

பொதுவாக பருவமழைக்குப்பின் திடீரென்று இந்நோய் ஆங்காங்கே சில இடங்களில் பரவுகிறது. திருச்சி, தென்னாற்காடு மாவட்டங்களில்தான் இந்நோய் அதிகம் பரவுகிறது. மூளைக்காய்ச்சல் பாதிப்புகள் அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாக சிதறிய நிலையில் பரவுவதால் இதனை எதிர் நோக்கி தடுப்புத்திட்ட நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்வது சாத்தியமில்லாமல் போகிறது.

1989-ம் ஆண்டில் தென்னாற்காடு, சேலம் மற்றும் திருச்சி (கரூர் சுகாதாரப் பகுதி) மாவட்டங்களில் குழந்தைகளிடத்தில் மூளைக்காய்ச்சல் நோய் பரவுதலை தடுக்கும் பொருட்டு கௌசாலி, மத்திய ஆய்வகக் கூடத்திலிருந்து பெறப்பட்ட

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1992 மார்ச் 24

இரண்டு இலட்சம் தடுப்பு ஊசிகள் போட்டதன் மூலம் நோயின் கடுமை குறைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. 1990-91-ம் ஆண்டில், இத்திட்டத்திற்காக ரூ. 25 இலட்சம் வழங்கப்பட்டது. மைய அரசால் வழங்கப்பட்ட 15 கையடக்க புகை செலுத்தும் கருவிகள் மூளைக்காய்ச்சல் அதிகம் பரவியுள்ள இடங்களில் பயன்படுத்தப்பட்டது. 1991-92-ம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தினை நிறைவேற்றுவதற்கு பயன்படும் பூச்சிகொல்லி மருந்துகள், ஸ்டிரப் பம்ப் போன்றவை வாங்கும் பொருட்டு ரூ. 67.05 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இச்செலவு, மத்திய மாநில அரசால், 50:50 விதத்தில் ஈடு செய்யப்படுகிறது.

தமிழ்நாட்டில் குறிப்பாக தென்னாற்காடு, திருச்சி, தஞ்சாவூர் மாவட்டங்களில் இந்நோய் பரவியிருக்கிறது என்ற தகவல் வந்தவுடன், பொது சுகாதாரம் மற்றும் தடுப்பு மருந்து இயக்குநரால் தமிழ்நாட்டில் இந்நோய் மற்றப் பகுதிகளில் பரவாமலிருக்க கீழ்க்கண்ட தடுப்பு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன :—

(1) இந்நோயினால் பாதிக்கப்பட்ட மாவட்டங்களில் இந்நோயினை கட்டுப்படுத்தும் பணிகள் போர்க்கால அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இந்நோய் அண்டை மாவட்டங்களில் பரவாமலிருக்க விழிப்பாக எல்லை கிராமங்களில் கொசு மருந்து தூவுவதற்கு அறிவுரைகள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன.

(2) சந்தேகப்படுகின்ற மூளைக்காய்ச்சல் பாதிக்கப்பட்ட நோயாளிகளுக்கு உடனுக்குடன் சிகிச்சை அளித்து மருத்துவமனைக்கு அழைத்துச் செல்ல பொது சுகாதார துணை இயக்குநர்களுக்கு அறிவுரைகள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. பன்றிக் கொட்டில், இனையங்கள், மாட்டுக் கொட்டில்களிலும் மற்றும் பாதிக்கப்பட்ட இடங்களில் கொசு மருந்து புகை செலுத்துவதற்கும், மற்றும் கொசு மருந்து தூவுவதற்கும் மருந்து தெளிப்பு குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

(3) பெரும்பாலும், மூளைக் காய்ச்சல் நோய் ஏற்பட காரணமாக இருக்கும் பன்றிகளை பிடித்து ஒழிப்பதற்கும் கொசுப்புழு உற்பத்தியை தடுக்கவும் மேலும் பொது மக்கள் மேற்கொள்ள வேண்டிய சுற்றுப்புற சுகாதார நடவடிக்கைகள் பற்றி அறிவிக்கவும் தக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. இது குறித்து செய்தித்தாள்கள், துண்டுப் பிரசுரங்கள், டாம் டாம் அடித்தல் மற்றும் திரைப்படங்கள் வாயிலாக பொதுமக்களுக்கு விளக்கப்படுகிறது.

(4) கரூர் நகராட்சியைப் பொறுத்தவரையில் அலைந்து திரியும் பன்றிகளை சுட்டுக்கொல்ல மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் அனுமதி பெற்று கடந்த 2 மாதங்களில் சுமார் 1,500 பன்றிகள் சுட்டுக்கொல்லப்பட்டன. தற்போது இந்த நகராட்சி எல்லைக்குள் பன்றிகள் நடமாட்டம் கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

1992 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

கரூர் மற்றும் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் உள்ள சாயப் பட்டறைகளில் இருந்து வெளியேறும் கழிவுநீர் ஆங்காங்கே தேங்கியிருப்பதால் கொசுத் தொல்லையைக் கட்டுப்படுத்த இயலவில்லை. இருப்பினும் கொசு மருந்துகளை உபயோகித்து கொசுத் தொல்லையைக் கட்டுப்படுத்த நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. மேலும் இப்பகுதியில் சாயப்பட்டறைகளிலிருந்து வெளியேறும் கழிவுநீரைத் தேங்காமல் அப்புறப்படுத்த சாயப்பட்டறை அதிபர்களுக்கு நோட்டீஸ் கொடுத்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

(5) போதிய அளவு மருந்துகளும் தெளிப்பு மருந்துகளும் கைவசம் வைக்கப்பட்டுள்ளன. அதிகப்படி தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யவும் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. நிலைமையைக் கூர்ந்து கவனித்து தக்கமுறையில் நடவடிக்கையை மேற்கொள்ளப் பல கிராமங்களைக் கொண்ட பகுதிகளுக்கு சுகாதார மேற்பார்வையாளர் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும் முன்னெச்சரிக்கையாக சென்னை மாநகரில் பன்றி வளர்க்கும் இடங்களையும் அதன் சுற்றுப்புறங்களையும் அடையாளம் கண்டு இவ்விடங்களில் மருந்து தெளிப்புப் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. கடும் கண்காணிப்பு மேலும் தீவிரமாக்கப்பட்டு தனியார் மருத்துவ மனைகள், மற்றும் குழந்தை நல நிபுணர்களுடன் தொடர்பு கொண்டு சந்தேகிக்கப்பட்ட இம்மூளைக் காய்ச்சலினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களை உடனே தெரிந்து கொண்டு தக்க சிகிச்சை அளிக்கும்படியும் உதவி சுகாதார அலுவலர்கள் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. ம. சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கையில் க்யூலக்ஸ் என்ற கொசுக்கள் மூலம் வைரஸ் நுழைந்துள்ள பன்றியை கடிக்கும்போது இந்த வைரஸ் கிருமிகள் கொசுக்களுக்கு வந்து சேர்கின்றன, பிறகு பன்றியைக் கடித்த கொசு மனிதனைக் கடிக்கும்போது, கொசுக்களிடமிருந்து வைரஸ் கிருமிகள் மனித உடலிலே நுழைந்து, பிறகு இது மனித ரத்தத்திலே கலந்து நேராக மூளையைத் தாக்கி மூளைக்காய்ச்சல் வருகின்ற அபாயம் ஏற்படுகிறது என்று விவர அறிக்கையிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இந்த பன்றிகளையும் கொசுக்களையும் ஒழித்தால்தான் இந்த அபாயம் நீங்கும், அதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுப்பாரா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது ஏற்கனவே இந்த நோய் பரவுவதை கவனித்து கரூரிலே பன்றிகளை ஒழித்துவிட வேண்டும் என்று சொல்லி மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள்

ஒரு உத்தரவிட்டு 1,500க்கு மேற்பட்ட பன்றிகள் ஒழிக்கப் பட்டிருக்கின்றன. இதிலேயும் இன்னும் சில சிக்கல்கள் சேர்ந்து இருக்கின்ற காரணத்தினால். உதாரணமாக சில நகரங் களில் பன்றிகள் இல்லாமல் போனால். கொஞ்சம் சுத்தயாக இல்லாமல்கூட போகின்ற சூழ்நிலைகள் ஏற்பட்டு விடுகின்றன. அப்படிப்பட்ட சில இடங்களும் இருக்கின்றன. அவைகளும் தொடர்ந்து புறக்கணிக்கப்பட்டே வந்துவிட்ட காரணத்தினால் தேவையான கழிப்பிட வசதிகள் இவைகள் எல்லாம் செய்யாமல் விட்ட காரணத்தினால் இந்த பிரச்சினைகள் எல்லாம் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன, எனவே அவைகளை எல்லாம் முறை யாகப் பார்த்து இந்த நோய் சில இடங்களிலே தீவிரமாகத் தொடர்ந்து பாதிக்கிறது. பன்றிகளால் மட்டுமல்ல பறவை களாலும கூட வருகிறது. பொதுவாக பருவ மழை முடிந்த பின்னாலே வெளியிலே இருந்து வருகின்ற பறவைகள் மூலமாக இந்த கிருமிகள் வந்து அதுவும் கொசுவின் மூலமாக மீண்டும் பரவுகின்றன என்று சொல்கிறார்கள்,— எனவே அவைத யெல்லாம் பார்த்து அதற்கு ஏற்ப நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்கும்.

திரு. ம. சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மூளைக்காய்ச்சல் போன்ற நோய்கள் பன்றிகள் கொசுக்கள் மூலமாகத்தான் ஏற்படுகிறது. ஆகவே கொசு ஒழிப்பு முறைபற்றி நம்முடைய மாண்புமிகு நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் மானியக் கோரிக்கையில் விரிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இருந்தாலும் மருந்து அடிப்பது மட்டும் இந்த கொசு ஒழிப்புக்கு பரிகாரமாக இருக்காது. மக்களுக்கும் சுற்றுப்புற சூழ்நிலை சுத்தமாக வைத்திருக்கக் கூடிய ஒரு சுகாதாரக் கல்வியை அரசு ஏற்படுத்த வேண்டும். இப்போது பேப்பரிலே, துண்டுப் பிரசுரங்கள். டி..வி. இவைகள் மூலம் எல்லாம் விளம்பரம் செய்வதாக விவர அறிக்கையிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இருந்தாலும் இந்த விளம்பரத்தை இன்னும் தீவிரப்படுத்துவதற்கு அரசு ஏதேனும் சிறப்பு நடவடிக் கைகள் எடுக்க முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சுத்தமாக வைதுக கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லி ஏற்கனவே தீவிரமாக எல்லா காரியங்களையும் அரசாங்கம் செய்து பார்த்துவிட்டது. அவரவர்கள் அதில் அக்கறை காட்டவேண்டுமேயொழிய. தனித்தனியாக ஒவ்வொரு வரையும் போய் சொல்லி நாம் அவர்களைத் திருத்த முடியாது. எனவே சுத்தமாக வைத்துக் கொள்ளாத காரணத்தி னால் என்னென்ன பிரச்சினைகள் ஏற்படுகின்றன என்பதை தனியாக அவர்களே உணர்ந்து இருக்கின்ற காரணத்தினால் பொதுமக்கள் ஒத்துழைப்பைக் கொடுக்க வேண்டும். இந்த

அளவிற்குத்தான் அரசாங்கம் செய்யமுடியும். எனினும் இதையும் நாம் சீர்படுத்தி முறையாக வேகப்படுத்தி செய்வதற் கான நடவடிக்கைகளை வேண்டுமானால் மேற்கொள்ளலாம்.

(ஆ) சீர்காழி ஒன்றியம் தென்னாம்பட்டினம் ஊராட்சி யிலுள்ள கிராமங்களில் குடிநீர் உப்பாக உள்ளது குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. து. மூர்த்தி அவர்கள் அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார்.

திரு. து. மூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர் களே,

''சீர்காழி ஊராட்சி ஒன்றியம், தென்னாம்பட்டினம் ஊராட்சியின் உள்ள கிராமங்கள் அனைத்திலும் குடி தண்ணீர் உப்பு நீராக உள்ளது குறித்து '' மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் விவரக் அறிக்கை ஒன்று வைக்கப்பட்டுள்ளது.

அறிக்கை.

சீர்காழி ஒன்றியம், தென்னாம்பட்டினம் ஊராட்சியில் 7 குடி யிருப்புகள் உள்ளன. அவைகளாவன (1) தென்னாம்பட்டினம், (2) மாதாம்பட்டினம், (3) கீழ மூவாக்கரை, (4) மேல மூவாக் கரை, (5) கீழக்கரை, (6) கோனயாம் பட்டினம், (7) அன்னப்பன் பேட்டை. இக்குடியிருப்புகளுக்கு குடிநீர் வழங்கும் பொருட்டு 1974-75ஆம் ஆண்டு ஒரு மின்னிறைப்பான் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கான நீராதாரம் உப்பு நீர் ஊடுருவலால் பாழ்பட்டு (பழுதடைந்து) விட்டது, 1985–86இல் மேற்கண்ட குடிநீர்த் திட்டத்தில், அமைக்கப் பட்ட ஆழ்துளைக் கிணற்றில் உப்பு நீர் வந்ததன் காரணமாக திட்டம் கைவிடப்பட்டது. எனவே, கடற்கரையை ஒட்டியுள்ள கடலோர குடியிருப்புகளுக்கு நல்ல குடிநீர் வழங்குவதற்காக, சீர் காழி மற்றும் செம்பனார் கோவில் ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலுள்ள 138 குடியிருப்புகளுக்கான கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்திற்கான ஆய்வுபணிகள் தற்போது மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

திரு. து. மூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர் களே, எனது சீர்காழி தொகுதியிலுள்ள சீர்காழி ஊராட்சி ஒன்றி யம் தென்னாம்பட்டினம் ஊராட்சியில் உள்ள கிராமங்கள் அனைத்திலும் பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர் வசதி கிடையாது. இந்த கிராமங்கள் அனைத்தும் கடற்கரையையொட்டிய கிரா

மங்கள். இங்கே சுமார் 10 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட மீனவ மக்கள் வாழ்ந்து வருவதால் இந்தப் பகுதியிலுள்ள அனைத்து கிராமங்களிலும் குடிநீர் வசதிக்காக கைப் பம்புகள் அமைக்க பட்டுள்ளன. அந்தப் பகுதி கடற்கரையை ஒட்டிய பகுதியாக இருப்பதாலும், கடல் உப்புநீர் அந்தப் பகுதியை ஆக்கிரமித்து உள்ளதாலும் குடிநீருக்காக வைக்கப்பட்டுள்ள கைப் பம்புகளில் குடிப்பதற்காக நீர் அடித்தால் கடல்நீர் கொட்டுகின்ற அவல நிலை இன்றைக்கு இருந்து வருகிறது. குடிநீருக்காக மக்கள் வெகு தொலைவில் அலைகின்ற கோலம் இருக்கிறது. இன்னும் பல இடங்களில் ஊற்றுகளைத் தோண்டி அதில் ஊறுகின்ற நீரை தோண்டிகளில் சிறுக சிறுக சேமித்து அந்த நீரைக் குடிப்பதற்குப் பயன்படுத்துகின்றனர். இப்படி வெகு தொலைவிற்கு சென்று ஊற்றுகளிலிருந்து குடிநீர் சேமிப்பதால் கால விரயம் ஏற்படுவதால் அந்தப் பகுதியிலுள்ள பெண்கள் வேலைக்குச் செல்லமுடியாமல் பெரிய பொருளாதாரக் குழப்பம் ஏற்படுகிறது. இப்படி சிறுக சிறுக சேமிக்கப்பட்ட குடிநீர் அந்தக் குடும்பத்திலுள்ள நபர்களுக்கே பற்றாத சூழ்நிலையில் வீட்டுக்கு விருந்தாளிகள் வந்து விட்டால் இன்னும் மோசமான அவல நிலை, சூழ்நிலை ஏற்பட்டு விடுகிறது. இதை விட....

முற்பகல் 10-50

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. து. மூர்த்தி, கேள்வி கேட்க வேண்டும்.

திரு. து. மூர்த்தி: மேற்கண்ட காரணங்களால் இந்தப் பகுதி மக்கள் வேறு இடங்களுக்குக் குடி பெயர்ந்து செல்கின்ற அபாயகரமான ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. விவர அறிக்கையில் கூட்டுக் குடிநீர் திட்டம் ஒன்று அமைக்க ஆய்வில் உள்ளது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறியுள்ளார்கள். அந்தத் திட்டம் வெகு விரைவில் அமைக்கப்பட்டால், அந்தப் பகுதியில் இருக்கின்ற அத்தனை மக்களுக்கும் பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர் கிடைத்தால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும் என்பதால் வெகு விரைவில் இதனை அமைக்க அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சீர்காழி ஒன்றியத்தின் சார்பாக 28 கை இறைப்பான்களும், மேல்நிலை நீர்த் தொட்டிகளும் செயல்படுகின்றன. அவற்றில் வருகிற தண்ணீர் உப்பு நீராக இருக்கிற காரணத்தினாலே இதற்கு மாற்று வழியாக சீர்காழி, செம்பனார்கோயில் மற்றும் கடலோரக் கிராமங்களுக்காக கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்திற்காக ஆய்வுப் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. இதற்கான நீர் ஆதாரம் கொள்ளிடம் ஆற்றிலிருந்து பெறப்படும். இந்த ஆய்வுப் பணிகள் வருகிற செப்டம்பர் 1992-க்குள் முடிக்கப்பெற்ற பின்பு, இதை செயல்படுத்துவதற்குரிய ஆணைகள் வழங்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

4. சட்ட முன்வடிவுகள் (அறிமுகம் செய்தல்).

(அ) நகராட்சி சட்டங்கள் சார்ந்த (திருத்த) சட்டமுன் வடிவு 1992.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அரசினர் சட்டமுன் வடிவுகளை அறிமுகம் செய்தல். 1992 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நகராட்சிச் சட்டங்கள் சார்ந்த (திருத்த) சட்டமுன்வடிவு. இதனைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் அனுமதி கோருவார்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

''1992 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நகராட்சிச் சட்டங்கள் சார்ந்த (திருத்த) சட்டமுன் வடிவைப்பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி அளிக்க வேண்டும்'' எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உள்ளாட்சி துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ''ஆம்'' என்க. (ஆம்).
மறுப்போர் ''இல்லை'' என்க. (இல்லை).
ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.
ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு: சட்ட முன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

(ஆ) ஊராட்சிகள் மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய மன்றங்கள் (தனி அலுவலர்கள் நியமன) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு, 1992.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 1992 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு ஊராட்சிகள் மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய மன்றங்கள்(தனி அலுவலர்கள் நியமன) திருத்தச் சட்டமுன்வடிவு. இதனைப் பேரவை முன் அறிமுகம் செய்ய மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் அனுமதி கோருவார்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

''1992 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு ஊராட்சிகள் மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய மன்றங்கள் (தனி அலுவலர்கள் நியமன) திருத்தச் சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி அளிக்க வேண்டும்'' எனக் கோருகிறேன்.

[1992 மார்ச் 24

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ''ஆம்'' என்க. (ஆம்).
மறுப்போர் ''இல்லை'' என்க. (இல்லை).
ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.
ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

5. முன்பண மானியக் கோரிக்கைகள், 1992-93-அளித்தல்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 1992-93ஆம் ஆண்டின் செலவிற்கான முன்பண மானியக் கோரிக்கைகளை வைத்தல், மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1992-93 ஆம் ஆண்டின் செலவிற்கான முன்பண மானியக் கோரிக்கைகளைப் இப்பேரவையின் முன் வைக்கிறேன்.

முற்பகல் 10-55

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை.

1992-93 ஆம் ஆண்டின் உடனடிச் செலவுக்கான மானியக் கோரிக்கைகள்.

கோரிக்கை.		(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)
	A. வருவாய்க் கணக்கில் செலவு.	
1	நிலவரித்துறை	2,47,83
2	மாநில ஆயத் தீர்வைத் துறை	1,69,68
3	மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்— நிருவாகம்	2,48,27
4	பொது விற்பனை வரியும், ஏனைய வரிகளும் தீர்வைகளும்— நிருவாகம்	13,14,22
5	முத்திரைத் தாள்கள்— நிருவாகம்	80,14
6	பத்திரப் பதிவு	5,75,11

[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்]

1992 மார்ச் 24]

கோரிக்கை, (1)		(ரூபாய் ஆயிரத்தில்) (2)
	A. வருவாய்க் கணக்கில் செலவு—தொடர்ச்சி.	
7	மாநிலச் சட்ட மன்றம்	1,08,28
8	தேர்தல்கள்	83,50
9	மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள்	17,29,79
10	பால் வழங்கு திட்டங்கள்	1,72,11
11	மாவட்ட நிருவாகம்	55,02,77
12	தமிழ்நாடு 1959ஆம் ஆண்டு இந்து சமய அறக் கட்டளைகள் சட்ட நிருவாகம் ..	2,98,46
13	நீதி நிருவாகம்	13,60,61
14	சிறைச்சாலைகள்	7,25,95
15	காவல் துறை	90,79,58
16	தீயணைப்புப் பணிகள்	7,43,55
17	கல்வி	5,05,92,62
18	மருத்துவம்	95,17,55
19	பொதுச் சுகாதாரம்	61,23,33
20	வேளாண்மை	2,07,00,82
21	மீனளம்	4,99,29
22	கால்நடை வளர்ப்பு	24,15,40
23	கூட்டுறவு	29,84,42
24	தொழில்கள்	5,31,77
*25	சின்கோனா	..

* வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் நிதி ஒதுக்கம் எதுவும் கோரப்படவில்லை.

[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்] [1992 மார்ச் 24

கோரிக்கை (1)		(ரூபாய் ஆயிரத்தில்) (2)
	A. வருவாய் கணக்கில் செலவு—தொடர்ச்சி	
26	கைத்தறியும் துணித் தொழிலும் ..	20,27,59
27	கதர்-கிராமத் தொழில்கள்	2,52,31
28	சமுதாய நல வளர்ச்சித் திட்டங்கள் ..	1,26,97,51
29	தொழிலாளர் நலனும் தொழிற்சாலைகளும்	16,87,42
30	சமூக நலன்	1,34,58,90
31	பழங்குடியினர், ஆதி திராவிடர் முதலியோர் நலன்	38,00,85
32	பிற்படுத்தப்பட்ட வகுப்பினர், மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்ட வகுப்பினர், சீர் மரபினர் முதலியோர் நலன்	12,31,20
33	வீட்டு வசதி	7,03,85
34	நகர்ப் பகுதி வளர்ச்சி	69,40,43
35	நுகர் பொருள் வழங்கல்	1,72,48,83
36	பாசனம்	45,04,98
37	பொதுப் பணிகள்—கட்டிடங்கள் ...	2,27,99
38	பொதுப் பணிகள்—பணியாளரமைப்பும், கருவிகளும், தளவாடமும்	16,83,81
39	சாலைகளும் பாலங்களும்	68,48,47
40	சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்	3,67,90
41	இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு	13,29,10
42	ஓய்வூதியங்களும் ஏனைய ஓய்வு கால நன்மைகளும்	1,56,79,17
43	பல்வகை	60,41,36

1992 மார்ச் 24] [டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்]

கோரிக்கை.		(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)
	A. வருவாய்க்கணக்கில் செலவு—தொடர்ச்சி	
44	எழுதுபொருள்-அச்சுத் துறை ..	9,78,50
45	காட்டுவளத் துறை	12,11,91
46	இழப்பீடுகளும் ஒதுக்கீடுகளும்	16,18,46
47	செய்தி-திரைப்படத் தொழில் நுட்பவியல்	2,03,95
48	ஊரகத் தொழில்கள்	13,05,85
49	குடிநீர் வழங்கல்	57,02,22
50	நகராட்சி நிருவாகம்	23,03,06
51	சுற்றுலா	32,74
52	தமிழ் வளர்ச்சி-பண்பாடு	1,85,90
	மொத்தம்—A. வருவாய்க் கணக்கில் செலவு	22,60,79,41
	B. வருவாய்க் கணக்கின்கீழ் வராத மூலதனச் செலவு—	
53	வேளாண்மை குறித்த மூலதனச் செலவு ..	3,36,38
54	தொழில் வளர்ச்சி குறித்த மூலதனச் செலவு	6,22,88
55	பாசனம் குறித்த மூலதனச் செலவு ..	33,23,97
56	பொதுப் பணிகள் - கட்டிடங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு	16,79,39
57	சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு	17,91,04
58	சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு	18,11
59	காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு ..	12,92,23
60	ஊரகத் தொழில்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு	13,15
61	பல்வகை மூலதனச் செலவு	8,33,21
	மொத்தம்—B. வருவாய்க் கணக்கின்கீழ் வராத மூலதனச் செலவு	99,10,36

[1902 மார்ச் 24

[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்)

C, கடன்கள்—முன்பணங்கள் வழங்குதலும்.
கடனைத் திருப்பிக் கொடுத்தலும்,—

62	மாநில அரசு வழங்கும் கடன்களும் முன் பணங்களும்	1,27,10,42
	பெரு மொத்தம் ..	24,87,00,19

6. இறுதித் துணை நிதிநிலை அறிக்கை, 1991–92—அளித்தல்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : 1991–92 ஆம் ஆண்டிற்கான இறுதி துணை நிதிநிலை அறிக்கை, மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1991–92 ஆம் ஆண்டுக்குரிய இறுதித்துணை மதிப்பீடுகளை இம்மாமன்றத்தில் வைக்க முன் வந்துள்ளேன். இந்த மதிப்பீடுகளில் சேர்க்கப்பட்டுள்ள மொத்தத் தொகை ரூ. 23,00,60 கோடி வருவாய்க் கணக்கிலும், ரூ. 13,08,26 கோடி மூலதனக் கடன் கணக்கிலும் வருகின்றது.

2. இப்பொழுது வைக்கப்பட்டுள்ள இந்த இறுதித் துணை மதிப்பீடுகளில், கோரப்பட்டுள்ள மொத்தத் தொகையில் ரூ. 11,67,70 கோடி நடப்பாண்டில் இந்திய ரிசர்வ் வங்கியிடமிருந்து பெறப்பட்ட வழிவகை முன்பணங்கள் மற்றும் மிகைப் பற்றுகளைத் திருப்பிக் கொடுக்கத் தேவைப்படுகிறது. இந்தத் தொகை அனுமதிக்கப்படுவதால், தேவைக்கேற்ப, இந்திய ரிசர்வ் வங்கியிடமிருந்து வழிவகை முன்பணம் மற்றும் மிகைப் பற்றுக்கள் பெற மாநில அரசுக்கு ஏதுவாக இருக்கும், தமிழ்நாடு மின்வாரியம் செலுத்த வேண்டிய கடன்களையும். வட்டி நிலுவைகளையும். அதற்கு அளிக்கப்படும் உதவித் தொகையாக மாற்றும் பொருட்டு. ரூ. 17,69,10 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. கணக்குகளில் சரியான நிலைமையைக் காட்டுவதற்கே இந்நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. இந்த நிதி ஒதுக்கீடு நீங்கலாக, தேவைப்படும் எஞ்சிய நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 18,39.76 கோடி ஆகும்.

1992 மார்ச் 24] [டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்]

3. இந்தத் துணை மதிப்பீட்டில் கோரப்பட்டுள்ள முக்கியமான சில ஒதுக்கீடுகளைக் குறித்துச் சுருக்கமாகக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

4. உழவர்களுக்கு உதவித் தொகை வகையில், தோட்டக்கலை மேம்பாட்டிற்காகச் சொட்டுநீர்ப் பாசனத் திட்டத்தைச் செயற்படுத்த ரூ. 1.00 கோடி அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. இது 'மானியக் கோரிக்கை எண் 20—வேளாண்மை'-யில் சேர்க்கப் பட்டுள்ளது. மேலும், இந்த மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் விதை நெல் கொள்முதல் செய்ய ரூ. 1.54 கோடியும். பயிர் செடிப் பாதுகாப்பிற்கு ரூ. 4.05 கோடியும். எண்ணெய் வித்துக்கள் கொள்முதல் செய்ய ரூ. 2.09 கோடியும் கூடுதல் நிதி ஒதுக்கம் கோரப்பட்டுள்ளது.

5. சிறு உழவர்களுக்கும். குறு உழவர்களுக்கும் இரசாயன உர உதவித் தொகை வழங்குவது தொடர்பாக 'மானியக் கோரிக்கை எண் 23—கூட்டுறவு' என்பதன் கீழ் ரூ. 39.98 கோடி நிதியொதுக்கம் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது, கடன் நிவாரணத் திட்டத்திற்கு ஆகும் செலவில் மாநில அரசின் பங்கினை தேசிய வேளாண்மை ஊரக வளர்ச்சி வங்கிக்குத் (நாபார்டு) திருப்பிக் கொடுப்பதற்காக இந்த மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 47.90 கோடி கோரப்பட்டுள்ளது.

6. 1991 நவம்பரில் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தால், நாகப்பட்டினம் காயிதே மில்லத், தஞ்சாவூர், தென்னாற்காடு, செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர்., திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்களில் பாதிக்கப்பட்ட விவசாயிகளுக்கு வெள்ள நிவாரண நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள ரூ, 9,34 கோடி அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, ரொக்கமாகக் கருணைத் தொகை வழங்கவும் கூடுதல் நிவாரணம் அளிக்கவும் ரூ. 15.10 கோடியும், சேதமுற்ற சாலைகளையும். பாலங்களையும் பழுது பார்த்துச் செப்பனிட்டு, மீண்டும் அமைக்க ரூ. 7.05 கோடியும், சேதமடைந்த பாசன ஆதாரங்களைப் பழுதுபார்ப்பதற்கு ரூ. 2.79 கோடியும் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. இதற்காக 'மானியக் கோரிக்கை எண் 41—இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர்தணிப்பு' என்பதன் கீழ் ரூ. 8.28 கோடி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

7. கரும்பு பயிரிடுவோர்களுக்கு சம்பந்தப்பட்ட சர்க்கரை ஆலைகள் மூலம் உற்பத்தி ஊக்கத் தொகை வழங்குவதற்காக 'மானியக் கோரிக்கை எண் 24—தொழில்கள்' என்பதன் கீழ் ரூ. 7.05 கோடி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

8. நிலமற்ற கிராமப்புற வேளாண்மைத் தொழிலாளர்களுக்கும், நகர்ப்புற ஏழைகளுக்கும் இலவசமாக வேட்டி, சேலைகள் வழங்குவதற்காக 'மானியக் கோரிக்கை எண் 26—கைத்தறிகள் துணித் தொழில்' என்பதன் கீழ் ரூ. 41.56 கோடி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்] [1992 மார்ச் 24

9. தொடக்க நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், கோ ஆப்டெக்ஸ் ஆகியவை பெற்ற நடைமுறை மூலதனம் குறித்து 1990–91 வரை நிலுவையாக இருந்த வட்டி உதவித் தொகையைக் கொடுத்துத் தீர்க்க, 'மானியக் கோரிக்கை எண் 54—தொழில்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு' என்பதன் கீழ் கூடுதலாக ரூ. 3.59 கோடி தொகை ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

10. தொழில் பிரிவுகளுக்குப் பங்கு மூலதன உதவித் தொகை வழங்குவதற்காகத் தமிழ்நாடு தொழில் முதலீட்டு நிறுவனத்திற்கு நிதியுதவி அளிக்க 'மானியக் கோரிக்கை எண் 48—ஊரகத் தொழில்கள்' என்பதன் கீழ் கூடுதலாக ரூ. 3.06 கோடி நிதி ஒதுக்கம் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது, இது, 1991–92 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இதற்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ள ரூ. 5.00 கோடிக்கு மேல் கூடுதலாக ஒதுக்கப்படும் தொகையாகும். மேலும், தொழில்களை நிறுவுவதற்காக மாவட்டத் தொழில் மையங்கள் மூலம் மாநில அரசு பங்கு மூலதன உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக, இந்த மானியக் கோரிக்கையில் ரூ. 5.54 கோடி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இது 1991–92 வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கப்பட்ட ரூ. 3.00 கோடிக்கு மேல் கூடுதலாக ஒதுக்கப்படும் தொகையாகும்.

11. தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்குச் செலுத்த வேண்டிய நிலுவைத் தொகைகளைக் கொடுத்துத் தீர்ப்பதற்கும், புதிதாக விளக்குகள் பொருத்துப் பொருள்களை வாங்குவதற்காகவும், உதவி தேவைப்படும் கிராம ஊராட்சிகள் மற்றும் பேரூராட்சிகளுக்கு மானியமாக ரூ. 4.00 கோடி. 'மானியக் கோரிக்கை எண் 28—சமுதாய வளர்ச்சித் திட்டங்கள், என்பதன் கீழ் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

முற்பகல் 11–00

12. குடிநீர் வழங்கல் திட்டங்களுக்காக தமிழ்நாடு குடிநீர் வழங்கல் வடிகால் வாரியத்திற்கு மானியமாக ரூ. 12.30 கோடி அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது, இதில், 'மானியக் கோரிக்கை எண் 49—குடிநீர் வழங்கல்' என்பதன் கீழ் ரூ. 8.97 கோடி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் குடிநீர் வழங்கும் திட்டங்களுக்காக ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கும். பேரூராட்சிகளுக்கும் மானியமாக ரூ. 7.30 கோடி இந்த மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

13. ஐரோப்பிய பொருளாதார சமுதாய நிதியுதவித் திட்டத்தின் கீழ், 200 எக்டேருக்கும் குறைவான ஆயக்கட்டு நிலங்களைக் கொண்டுள்ள ஏரிகளை நவீனப் படுத்துவதற்காக 'மானியக் கோரிக்கை எண் 36—பாசனம், என்பதன் கீழ்க் கூடுதல் நிதியொதுக்கம் ரூ. 1.02 கோடி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

1992 மார்ச் 24] [டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்]

மேலும் ஏரிகளைப் பராமரித்து, பழுதுபார்ப்பதற்காக, 1991–92 ஆம் ஆண்டு வரவு–செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் செய்யப்பட்டுள்ள ரூ. 3.50 கோடி நிதியொதுக்கத்திற்குக் கூடுதலாக இந்த மானியக் கோரிக்கையில் ரூ. 1.40 கோடி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

14. ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்காகக் கட்டப்பட்டுள்ள வீடுகளில் கான்கிரீட் கூரைத் தளம் அமைப்பதற்காக, 'மானியக் கோரிக்கை எண். 31—ஆதி திராவிடர் பழங்குடியினர் நலம்' என்பதன்கீழ், ரூ. 8.54 கோடி நிதியொதுக்கீடு சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. 1991-92 ஆம் ஆண்டு வரவு, செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் செய்யப்பட்டுள்ள ரூ. 11.50 கோடி தொகைக்குக் கூடுதலாக இந்த நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

15. 31–3–1990ஆம் நாளன்றுள்ளபடி, மாநில ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சித் திட்டங்களின்கீழ் நிலுவையாக இருந்த கடன்களையும், சிறிய மற்றும் நடுத்தர நகரங்களின் ஒருங்கிணைந்த வளர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ் நிலுவையாக இருந்த கடன்களில் 50 சதவீதத் தொகையையும் மானியமாக மாற்றுவது தொடர்பாக, 'மானியக் கோரிக்கை எண் 34—நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சி' என்பதன் கீழ் ரூ. 33.00 கோடி சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. பல்வேறு திட்டப் பணிகளை மேற்கொள்வதற்காக, நகராட்சி மன்றங்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்கும் வகையில் நகராட்சி நகர்ப்பகுதி மேம்பாட்டு நிதிக்கு தொகை வழங்கும் பொருட்டு, 1991–92 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் செய்யப்பட்டுள்ள ரூ. 15.00 கோடி தவிர, இந்த மானியத்தின் கீழ் ரூ. 9.49 கோடி கூடுதல் நிதியொதுக்கம் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

16. இதுவரையில், இந்தத் துணை மதிப்பீடுகளில் சேர்க்கப்பட்டுள்ள பல்வேறு செலவினங்களின் முக்கிய அம்சங்கள் குறித்து நான், சுருக்கமாகக் குறிப்பிட்டுள்ளேன். அவையில் வைக்கப்பட்டுள்ள குறிப்பில் இந்த இனங்கள் பற்றிய முழு விவரங்களும் அடங்கியுள்ளன. 1991-92 ஆம் ஆண்டு இறுதித் துணை மதிப்பீடுகளில் கோரப்பட்டுள்ள தொகைக்கு ஒப்புதல் அளிக்குமாறு இந்த அவையை நான் வேண்டிக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

7. அறிவிப்புகள்

அ) இறுதித்துணை நிதிநிலை அறிக்கை, 1991–92—வெட்டுத் தீர்மானங்கள் அளிப்பது குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 1991–92 ஆம் ஆண்டிற்கான செலவு குறித்த இறுதித் துணை நிதிநிலை அறிக்கையில் கண்டுள்ள மானியக் கோரிக்கை

[பேரவைத் தலைவர்] [1992 மார்ச் 24

களின் மீது வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுக்க விரும்பும் மாண்பு மிகு உறுப்பினர்கள், அவற்றைப் பேரவையின் 190-வது விதிக்கிணங்க 25—3—1992, அதாவது நாளை புதன்கிழமை பிற்பகல் 3.00 மணிக்குள் செயலகத்தில் கொடுக்க வேண்டும்.

8. மானியக் கோரிக்கைகள் 1992—93, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும் —தொடர்ச்சி

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

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

(இ) கோரிக்கை எண் 45—காட்டுவளத் துறை.

(ஈ) கோரிக்கை எண் 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் —கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

(உ) கோரிக்கை எண் 59—காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது விவாதமும், வாக்கெடுப்பும்.

கோரிக்கை எண் 3— மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் —நிருவாகம். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

" மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 7,44,81,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும் " என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 688. திரு. மா. சுந்தரதாஸ்.

திரு. மா. சுந்தரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"To discuss the unchecked foot-board travel in State-owned buses in Madras City and the need to check this practice,

1992 மார்ச் 24] [திரு. மா. சுந்தரதாஸ்]

" மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 7,44,81,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

" சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 40-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 11,03,69,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 742. திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"பேராவூரணியிலிருந்து மதுரை வழியாக பழனிக்குப் பேருந்து விடவேண்டிய அவசியம் குறித்து '' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் ;

" சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 40-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 11,03,69,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

முற்பகல் 11—05

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 45—காட்டுவளத் துறை. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

" காட்டுவளத் துறை பற்றிய 45-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 36,35,74,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்''

என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 810. திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு.

திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''காட்டு இலாக்காவில் பணிபுரியும் ஊழியர்களுக்கு நவீன ஆயுத வசதியும், சிறப்பு சலுகைகளும் வழங்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து'' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன்;

''காட்டுவளத் துறை பற்றிய 45-ம் எண் மானியக் கோரிக் கையின்கீழ ஒதுக்கப் பெறுகிற ரூபாய் 36,35,74,000–ல் ரூபாய் 100 குறைக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்கு வரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

''சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக் கையின்கீழ் ரூ. 54,33,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்.

என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 831. திரு. எச். எம். ராஜு.

திரு. எச். எம். ராஜு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''கொள்கை பற்றி'' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகிறேன் ;

''சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்கு வரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகிற ரூ. 54,33,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 59—காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

''காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 59 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 38,76,68,000-க்கு மேற் படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்''
என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 851. திரு. ப. ரங்கநாதன்.

திரு. ப. ரங்கநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''கொள்கை பற்றி'' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்:

''காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 59 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகிற ரூ, 38,76,68,000 -ல் ரூ, 100 குறைக்க வேண்டும்,''

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக் கப்பட்டுள்ளன, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தனது முன் னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்,

மாண்புமிகு திரு, கே, ஏ, செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை நான் படித்ததாக குறிப் போட்டில் ஏற்றிக் கொள்ள வேண்டுகிறேன்,** மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களது கருத்துக்களை கூறியதற்குப் பின் இறுதியாக என்னுடைய கருத்துக்களைப் பதிலுரையில் கூறு கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்,

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு, எஸ், பீட்டர் அல்போன்ஸ். 15 நிமிடங்கள்,

திரு, எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1992–93 ஆம் ஆண்டுக்கான போக்கு வரத்துத் துறை, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், வனவளம் ஆகிய துறைகளின் மானியக் கோரிக்கைகளின் மீதான விவாதங் களில் கலந்து கொண்டு இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாகக் கருத்துக்களைக் கூற வாய்ப்புத் தந்த தங்களுக்கு எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்,

அமைச்சர் அவர்கள் தந்திருக்கிற கொள்கை விளக்கக் குறிப்பில் சில விவரங்கள் இந்த ஆண்டு மனதிற்கு மகிழ்ச்சி தருவதாக இருக்கின்றன, 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 370.30 கி,மீ, ஆக இருந்த ஊர்திப் பயன்பாடு 31–1–1992 வரை 380 கி,மீ, ஆக உயர்ந்திருக்கிறது, அதற்காக நான் அமைச்சரைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன், அதைப் போலவே இந்த ஊர்திப் பயன்பாட்டுத் திறனும் 90.83 விழுக்காடாக உயர்ந்திருக்கிறது, அதற்காகவும் எனது பாராட்டுகள், மேலும் நடப்பாண்டில்

** 161-235 ஆம் பக்கங்களில் I முதல் III இணைப்புகளாக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன,

அதற்காகவும் உனது பாராட்டுகள் மேலுள நடப்பாண்டில் 72,75 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டிலே 1,535 புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தியிருக்கின்றன என்ற செய்தியும் உண்மையிலேயே நெஞ்சுக்கு நிறைவு தருவதாக இருக்கிறது, அதற்காக அமைச்சரை மனமார பாராட்டுகிறேன், அதை போல டீசல் தட்டுப்பாடு காரணமாக கடந்த இரண்டாண்டுகளாக நிறுத்தப்பட்டிருந்த ஊர்திகள் அனைத்தும் மீண்டும் ஓடுவதற்கு உத்தரவிட்ட அமைச்சருக்கும் இந்த அரசுக்கும் எனது பாராட்டுகள், நன்றிகள், இவை எல்லாவற்றுக்கும் ஒட்டு மொத்தமாக பாராட்டுக்களைத் தெரிவிக்கும் நேரத்தில் அமைச்சருடைய கவனத்தை சில முக்கியமான செயல்பாடுகளின் மீது ஈர்க்க விரும்புகிறேன்,

முற்பகல் 11–10

1991–92-க்கான வரவு செலவு மதிப்பீட்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில்62,10 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படும்என்று கணக்கு காட்டி இருந்தார்கள், அதற்குப் பிறகு மோட்டார் வாகனக் கட்டணத்தை உயர்த்திய காரணத்தினால் ரூ 62,10 கோடி ரூபாயாக இருந்த அந்த நஷ்டம் 27 கோடி ரூபாயாகக் குறைந்து இருப்பதாகக் கணக்குத் தந்து இருக்கிறார்கள், நான் ஒரு கருத்தினை இந்த அரசிடம் வைக்க ஆசைப்படுகிறேன், குறிப்பாக போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர ஆசைப்படுகிறேன், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே 225 கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்து இருக்கிறோம், தேசியமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே 225 கோடி ரூபாயை முதலீடு செய்து, 855 கோடி ரூபாய்க்கு ஒட்டு மொத்தமாக ஒரு ஆண்டிற்கு வரவு செலவு நடத்தி, அதிலே 12 விழுக்காடு நஷ்டம் அடைய வேண்டுமென்று சொன்னால். இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை எப்படி லாபமாக ஓட்ட முடியும் என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்,

மத்திய அரசிலே இன்றைய தினம் புதிய சிந்தனை ஒன்று வந்து இருக்கிறது. நமது மாண்புமிகு பிரதமரும் மரியாதைக்குரிய நிதி அமைச்சரும் மாண்புமிகு வர்த்தகத் துறை அமைச்சரும் ஒரு புதிய பொருளாதாரக்கொள்கையை நமது பாரத நாட்டை வழி நடத்த பெரிய திட்டத்தை ஏற்படுத்தி இருக்கிறார்கள். பொதுத் துறை நிறுவனங்கள் (பப்ளிக் செக்டார் அன்டர்டேக்கிங்ஸ்) எவைகள் எல்லாம் நஷ்டத்திலே ஓடுகின்றனவோ. அப்படி நஷ்டத்திலே ஓடுகின்ற பொதுத்துறை நிறுவனங்களை நீங்கள் ஆழ்ந்து பரிசீலனை செய்யுங்கள் என்று ஒரு கோரிக்கையை மாண்புமிகு பிரதமர் நாட்டு மக்களுக்கும். மாநிலங்களை நடத்திச் செல்லும் அரசுக்களுக்கும் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிற அமைச்சர் பெருமக்களுக்கும் வைத்து இருக்கிறார்கள், 885 கோடி ரூபாயில் வரவு செலவுக் கணக்கு நடத்துகிற போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 25 கோடி ரூபாய் நஷ்டத்தை உண்டாக்க முடியும் என்று சொன்னால், அந்த நஷ்டம் மீண்டும் பொது மக்கள் மேலே வரியாகச் சுமத்தப்படுகிறது என்பதை நாம் உணர வேண்டும்.

இந்தியா டுடே பத்திரிக்கையில் ஒரு அருமையான தலை யங்கம் எழுதப்பட்டு இருக்கிறது, அதை மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் படித்து இருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். படிக்காவிட்டால் அதை அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன், நஷ்டப்படுகிற ஒவ்வொரு பொதுத்துறை நிறுவனமும் மறைமுகமாக ஏழை எளிய மக்களின் முதுகை ஒடிக்கின்ற வரி விதிப்பு கொடுமையாக இருக்கிறது என்கிறார்கள் பேங்கிள் போன ஆண்டு 60 ரூபாய் வரி விதிப்பு கூட்டினீர்கள். 310 ரூபாயாக இருந்த மோட்டார் வாகன வரியை 360 ரூபாயாக ஆக்கினீர்கள். இந்த ஆண்டு சர் சார்ஜ் என்ற பேரிலே 45 ரூபாய் கூட்டி இருக்கிறீர்கள். ஆக, கடந்த ஆண்டுக்கும், இந்த ஆண்டுக்கும் 300 ரூபாயில் 100 ரூபாய் கூட்டி, 33 விழுக்காடு வரிகூட்டி இருக்கிறீர்கள். அப்படி 33 விழுக்காடு வரி கூட்டியும், இந்த வரி அரசாங்கத்திற்கு வருவாயாகக் கிடைக்காமல் எங்கேயோ ஓடிக் கொண்டு இருக்கிற பஸ்களில் உள்ள ஓட்டைகள் மூலமாக நஷ்டமாகப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது. அதே நேரத்திலே இரண்டு இழப்புகள். பஸ்ஸிலே ஒன்று. போக்குவரத்திலே ஈடுபடுகிற சாதாரண சராசரி தமிழ்மகன், குடிமகன்— அந்த தமிழ் மகனுக்கும், குடி மகனுக்கும் கூடுதல் போக்குவரத்துக் கட்டணம். வரியினைக் கூட்டியதால் சராசரி தமிழன், சாதாரண தமிழன் சங்கடப் படுகிறான், அவன் வரி கட்டக் கூட முடியாமல் இருக்கிறான், அப்படி இருக்கும்போது அந்த வரி கூட உங்கள் கஜானாவுக்கு வருகிறதா என்று சொன்னால், அந்த வரி உங்கள் கஜானாவுக்கு வரவில்லை; மாறாக அது எங்கோ இருக்கிற ஓட்டை வழியாகப் போய் பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் நஷ்டத்திலே போய்க் கொண்டு இருக்கிறது. அதனால் இரண்டு வகையிலே இந்த அரசுக்கு இழப்பு. ஒன்று, போக்குவரத்துக் கட்டணத்தைக் கூட்டுவதால் மக்களுக்கு மிகப் பெரிய சங்கடம். மக்கள் சங்கடப் படதயாராக இருக்கிறார்கள், மீண்டும் நிதிநிலை சரிப்பட்டு வராதநால் சங்கடப்படத் தயாராக இருக்கிறார்கள். ஆனால், அவர்கள் கட்டுகிற வரிப் பணம் உங்கள் கஜானாவுக்கு வந்து, அது வரியாக வந்து. வருமானமாக வந்து, மீண்டும் வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்காக வரும்என்று சொன்னால். அதற்கும் வழியில்லை, அதற்கு மாறாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே போய்க் கொண்டு இருக்கின்றன. ஆகவே, இதைப் பற்றி அரசு சிந்திக்க வேண்டும், இனிமேல். மோட்டார் வாகன வரி மூலம் வருவது வெறும் புக் அஜஸ்ட்மென்ட். புத்தகத்திலே கணக்கு களைச் சரிக்கட்டுவது உண்மையான வருவாய் அல்ல, நீங்கள் 15 ஆயிரம் பேருந்துகளுக்கு மேலே ஓட்டுகிறீர்கள், தனியார் நிறுவனங்கள் 4 ஆயிரம் போக்குவரத்து பேருந்துகளை மட்டும் தான் ஓட்டுகிறார்கள். நீங்கள் 15 ஆயிரம் பேருந்துகளிலும் வரி வசூலித்து, அதைத் திரும்ப நஷ்டம் என்று கணக்குக் காட்டுவது, ஒரு கணக்கிலிருந்து இன்னொரு கணக்கிற்கு லாப-நஷ்டம் என்று கணக்குகள் எழுதுவது. வெறும் புக் அஜஸ்மென்ட் தானேயொழிய, அது உண்மையிலேயே வரி விதிப்பு இல்லை, அது அரசுக்கு மிகப் பெரிய ஆதாய இழப்பு ஆகும், ஆகவே, நீங்கள்

வேறு துறைகளிலே வரி கூட்டுவதைப் போல, நீங்கள் பேருந்து
களுக்கு வரியை விதிக்க நினைக்கும்போது இரண்டு முறை
சிந்திக்க வேண்டும், ஆனால், அது அரசாங்கத்திற்கு அரசாங்
கமே விதித்துக் கொள்கின்ற வரி it is a self contradiction
அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளுக்கு விதிக்கப்பட்ட வரி
அரசாங்கமே தனக்கு விதித்துக் கொண்டிருக்கிற வரியாகத்தான்
இருக்குமேயொழிய, வேறல்ல. உலகத்தினுடைய பொருளா
தாரத்திலே எங்கேயும் இல்லாத அதிசயம் தான் இது. ஆகவே,
அதை நீங்கள் மீண்டும் சிந்திக்க வேண்டும், ஒரு வரி விதித்தால்
அந்த வரிப்பணம் அரசாங்கத்தின் கஜானாவிற்கு வர வேண்டும்.
அப்படி கஜானாவிற்கு வரிப்பணம் வருகிறதா என்பதை நீங்கள்
ஆழ்ந்து பார்க்க வேண்டும்.

முற்பகல் 11–15.

இரண்டாவதாக, இவ்வளவு பெரிய நிர்வாகச் சிக்கலில்
இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றனவே.
இந்த நஷ்டத்தை நீங்கள் எப்படி குறைக்கப் போகிறீர்கள், அதற்கு
என்ன திட்டங்களை வைத்திருக்கிறீர்கள் என்பதை
அமைச்சர் அவர்கள் எங்களுக்குச் சொல்ல வேண்டும். நான்
கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே தேடிப் பார்த்தேன். அதிலே
சொல்லியிருக்கிறார்கள், நிர்வாகச் செலவு இந்த ஆண்டு 12.5
சதவீதம் கூடியிருக்கிறது என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள், நான்
அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்,
உங்களுக்கு கீழே இன்னொரு துறை இருக்கிறது, அந்தத் துறை
மோட்டார் போக்குவரத்துத் துறை, அதிலே நிர்வாகச் செலவு
13.22 சதவீதமாக உயர்ந்து இருக்கிறது என்று கொள்கை குறிப்
பிலே சொல்லி இருக்கிறார்கள், அதே போக்குவரத்துத் துறை
யில் அட்மினிஸ்ட்ரேட்டிவ் எக்ஸ்பென்சஸ் 12.5 சதவீதம் தான்.
அந்த 12.5 சதவீதம் என்பது ஏறக்குறைய 257 கோடி ரூபாயை
வருமானமாக அரசுக்கு ஈட்டித் தருகிறது. அந்த 257 கோடி
ரூபாயை வருமானமாக ஈட்டித் தருகிற ஒரு துறைக்கு நிர்வாகச்
செலவு 12.5 சதவீதம், ஆனால் 25 கோடி ரூபாய் நஷ்டத்தை
உண்டுபண்ணுகிற ஒரு துறைக்கு நிர்வாகச் செலவு 13.22 சத
வீதம். இதை சிந்திந்து பார்க்க வேண்டும்.

டாட்டா, பிர்லா, டி.வி.எஸ். போன்ற மிகப் பெரிய தொழில்
நிறுவனங்களில்கூட அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் எக்ஸ்பென்சஸ் 5 சத
வீதத்திற்கு மேலே இல்லை. இந்தியாவில் லாபமாக ஓடுகிற
மிகப் பெரிய வசதிகளை தங்களுடைய தொழிலாளர்களுக்கும்.
நிர்வாகிகளுக்கும் செய்து கொடுக்கக் கூடிய மிகப் பெரிய
தொழிற்சாலைகளில், தொழில் அமைப்புகளில் கூட அட்மினிஸ்ட்
ரேட்டிவ் எக்ஸ்பென்சஸ் 5 சதவீதத்திற்கு மேல் இல்லை, ஆனால்
நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நிர்வாகச் செலவு 13.22
சதவீதம் நிர்வாகச் செலவு என்று எழுதி வைத்திருக்கிறீர்கள்,
இந்த நிர்வாகச் செலவை நீங்கள் குறைக்க முடியுமா என்று முயற்
சித்துப்பாருங்கள். ஒரு டெப்போ என்றால் அதற்கு ஒரு டிவிஷனல்

மேனேஜர். அதற்கு இரண்டு பிரான்ச் மானேஜர்ஸ். அதற்கு
அசிஸ்டெண்ட் பிரான்ச் மானேஜர். அதற்கு ஜே.ஈ. அதற்கு
ஏ.ஈ. அதற்கு எப்.எம்., பி.எம். என்று சொல்லி வேலை பார்ப்ப
வர்களை விட வேலை வாங்குபவர்கள் 3 சதவீதம் அதிகமாக
இருக்கிறார்கள். எதற்காக இவ்வளவு பெரிய நிர்வாகம் என்
பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். இந்தப் போக்குவரத்துக்
கழகங்களில் நிர்வாக இயக்குநர்களாக இருப்பவர்கள் ஒரு
மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை விட வசதியாக, வாய்ப்பாக
இருக்கிறார்கள். நான் அவர்களை குறைசொல்ல வேண்டு
மென்று சொல்லவில்லை. ஒரு மாவட்டத்தில் கலெக்டராக
இருப்பவருக்கு ஏ.சி. ஆபீஸ் கிடையாது. ஏ.சி. கார் கிடையாது,
ஆனால் ஒரு போக்குவரத்துக், கழகத்தினுடைய தலைவர், பொது
மேலாளர் அங்கே மேல் பவரில் இருப்பவர்கள் அத்தனை
பேருக்கும்— அதுவும் இலாபத்தில் ஓடுகிற நிறுவனங்களாக
இருந்தாலும் பரவாயில்லை. என்னைப் போன்றவர்கள் கேட்க
மாட்டோம். அவர்களை பார்த்து எங்களுக்கு ஒன்றும் பொறாமை
இல்லை, ஆனால் நஷ்டத்தில் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 25 கோடி ரூபாய்
— 855 கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்து, 25 கோடி ரூபாய் நஷ்டத்
தில் ஓடி, பொது மக்களின் தலையில் மிகப் பெரிய பாறாங்
கல்லை சுமத்தி வைத்திருக்கிற நிறுவனங்களுடைய மேலாண்மை
இயக்குநர், பொது மேலாளர்கள்—எதற்காக இவர்களுக்கு குளு
குளு வசதி? நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இதிலே
ஜி.எம். போக்குவரத்து, நிர்வாக இயக்குநர் இவர்கள் இரண்டு
பேரும் சேர்ந்து ஒரு காரைப் பயன்படுத்தினால் என்ன? இவர்
களுக்கு எதற்கு தனித்தனி கார்கள்? இதையெல்லாம் நீங்கள்
சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும், எதற்கு இவர்களுக்கு இவ்வளவு
பெரிய வசதி? சாதாரண கண்டக்டர், டிரைவர்களுக்கு இந்த
வசதி செய்து கொடுக்கப்படுகிறதா? (குறுக்கீடு),

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:</u> திரு. இரா. தாமரைக்கனி.
உட்காருங்கள்,

<u>திரு. இரா. தாமரைக்கனி:</u> தலைவர் அவர்களே,

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:</u> திரு, இரா, தாமரைக்கனி
உட்கார வேண்டும்,

<u>திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன்:</u> தலைவர் அவர்களே.
இதுபோல சபை நடவடிக்கைகளுக்குக் குறுக்கே உறுப்பினர்
நின்று கொண்டிருப்பது நல்லதல்ல. உரிய நடவடிக்கையை
நீங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.
(குறுக்கீடு),

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:</u> திரு. தாமரைக்கனி
தொடர்ந்து இதைப்போன்று செய்தால் நடவடிக்கை எடுக்க
வேண்டி வரும். (குறுக்கீடு).

திரு. இரா. தாமரைக்கனியை அவையிலிருந்து வெளியேற உத்தரவிடுகிறேன். (குறுக்கீடு) திரு, இரா. தாமரைக்கனி அவையிலிருந்து வெளியேற உத்தர விடுகிறேன், (குறுக்கீடு) மார்ஷல் திரு. தாமரைக்கனியை அவையிலிருந்து வெளியேற்றக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(உறுப்பினர் திரு. இரா. தாமரைக்கனி பேரவைக்காவலர்களால் வெளியேற்றப்பட்டார்.)

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நிர்வாகச் செலவை குறைப்பதைப் பற்றி நான் பேசிக் கொண்டிருந்தேன், நிர்வாகச் செலவு 13,22 சதவீதம் இருப்பதை குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண் டிருந்தேன். வேலை பார்ப்பவர்களை விட வேலை வாங்குப வர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள் என்று குறிப்பிட்டுக் கொண் டிருந்தேன், அதிலே இன்னொரு கருத்து என்னவென்றால் சேரன் பாடி பில்டிங் கார்ப்பரேஷன் என்று வைத்திருக்கிறீர்கள். இது தமிழகத்தில் இருக்கிற அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் பஸ் பாடி கட்டும் வேலையை செய்து கொண்டிருக்கிறது. இதிலே ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனுக்கும் விதவிதமாக மோல்டிங் போடுகிறார்கள், அதற்கு பாடி கட்டுகின்றபோது, ஒவ்வொரு மோல்டிங்கிற்கும் தனிச் செலவு ஆகிறது. ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய நிர்வாக இயக்குநர் வருகிறார், அவர் வந்து, ஒரு பஸ்சுக்கு மூக்கு நீளமாக இருக்க வேண்டுமென்று நினைக் கிறார், ஏரோப்பிளேன் போல இருக்க வேண்டும் என்று நினைக் றார், இன்னொருவர் வருகிறார், அதிலே வேறு மாதிரி பார்வையைச் செலுத்தி. வேறு மாதிரியான ஒரு தோற் றத்தை உண்டாக்க வேண்டும் என்று செய்கிறார், இப்படி ஒவ்வொரு மோல்டிங்கையும் உண்டாக்குகிறபோது, பாடி பில்டிங் யூனிட்டிலே. அடிஷனலாக. அந்த டை. அந்த மோல் டிங்கிற்கு அதிகமாக செலவு செய்ய வேண்டிய நிலைமை ஏற் படுகிறது,

முற்பகல் 11–20.

தமிழ்நாட்டிலே ஓடுகின்ற அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள பஸ்களுக்கு, ஒரே மாதிரியான பாடியை அமைக்க முடியுமா என்பதை நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண் டும், இன்று கேரளாவிலே. கே. எஸ். ஆர். டி. சி. Kerala State Road Transport Corporation பஸ்களுக்கு. அங்கே ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கு ஒரேமாதிரியாக இருக்கின்றன. ஆனால், இங்கே ஒவ்வொரு கலரில் இருக்கிறது, ஆகவே நிர்வாகச் செலவு 30 விழுக்காடு குறையும் என்று சொல்கிறார்கள், அடுத்து. விதவிதமாகப் பெயின்ட் அடிக்கிறார்கள், ஏன்? ஒரேவிதமான பெயிண்டைக் கொள்முதல் செய்து. மாஸ் பல்க் பர்சேஸ் என்று

வைத்தால், அதிலே ஏறக்குறைய 20 விழுக்காடு லாபம் வரும் என்று சொல்கிறார்கள். இதை அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று தான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இரண்டாவதாக நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே இருக்கிறார்கள், இலவச பஸ் பாஸ் என்று வைத்திருக்கிறீர்கள், இலவச பஸ் பாசுக்காக வருகின்ற தொகை எவ்வளவு சீக்கிரமாக போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு செலுத்தப்படுகிறது என்பதை நீங்கள் பரிசீலிக்க வேண்டும், கோடிக்கணக்கான ரூபாய் நிலுவையிலே இருப்ப தாக நான் அறிகிறேன். அதே சமயத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெற்றுக் கொள்கிற ஒவ்வொரு பைசாவிற்கும் அவர் கள் வட்டி கட்டுகிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய நிதி நிறுவனங்கள் வாங்குகிற டெபாசிட், மற்றும் உலக வங்கி போன்ற மிகப் பெரிய நிறுவனங்களிடமிருந்து வாங்குகிற கடன் களுக்கு இரவும் பகலும் தூங்குவதில்லை அந்த வட்டி, ஆனால் பஸ் பாசுக்காக, மாணவர்களுக்காக கோடிக் கணக்கிலே பணம் வருகிறது, அந்தப் பணம் உடனே சம்பந்தப்பட்ட போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கு கொடுக்கப்படாத காரணத்தாலே— அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு— அதைக்கூட மாண்பு மிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொள்கைக் குறிப்பிலே சொல்லியிருக் கிறார்கள், அந்தப் பணம் உடனே வந்தால், இந்த நஷ்டம் குறையும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள், இதற்கு நான் ஒரு ஆலோசனையைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன், இதை. இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கட்டுகிற வரிக்கு ஈடாக்க முடியுமா என்பதை நீங்கள் தயவுசெய்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். உதாரணமாக, இந்த மாதம் 10 கோடி ரூபாய் அந்த பஸ் பாஸ் மானியமாக போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வரவேண்டியதாக இருந்தால், அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கட்ட வேண்டிய மோட்டார் வாகன வரிக்கு ஈடாக இதைச் சரிசெய்து கொள்ள முடியுமா, ஒரு Mutual arrangement ஆக இதைச் செய்ய முடியுமா என்று அமைச்சர் அவர்கள் ஆலோசிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்,

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு ஒரு செய்தி. இலவசமாகக் கொடுக்கப்படுகிறவை களுக்கு எல்லாம், அரசிலிருந்து அவர்களுக்குப் பணம் கொடுப் பதிலே தாமதம் ஏற்படுகிறது என்ற ஒரு கருத்தைச் சொல்லி யிருக்கிறீர்கள். சட்டமன்றத் துறையைப் பொறுத்தமட்டில், அங்கேயிருந்து உறுப்பினர்களுக்காக எடுத்துக் கொள்கிற வண்டி களுக்கு அவ்வப்போது, எந்தத் தாமதமும் இல்லாமல், பணம் திரும்பச் செலுத்தி வருகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள் கிறேன்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : இது பேரவைத் தலைவர் அவர்களுடைய நியாயமான உணர்வுகளைக் காட்டுகிறது. இதற்கு எனது நெஞ்சம் நிறைந்த பாராட்டுக்கள். இதைப் பின்பற்றி இந்த பஸ் பாஸ்களுக்கான பணம் உடனே போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்குப் போய்ச் சேர முடியுமா என்பதைத் தெரிந்து கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதற்குப் பிறகு ஊழல். இது பரவலாகப் பேசப்படுகிற ஒரு கருத்து. போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே ஊழல் இருக்கிறது, ஊழல் இருக்கிறது என்று சொல்லி, மாதப் பத்திரிகையிலும், வாரப் பத்திரிகையிலும் வகை வகையாக எழுதுகிறார்கள். அதற்கு உள்ளே நான் போக விரும்பவில்லை. அதேபோல், ஆதாரமற்ற தகவலை வைத்துப் பேசவும் நான் விரும்பவில்லை, ஆனால் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய ஒரு டெப்போவிலே, ஒரு கண்டக்டர் ஒருவர், ஏறத்தாழ ஒரு வருட காலமாக கள்ள டிக்கட்டைப் பயன்படுத்தி வந்தார்கள் என்பதற்கு இன்றைக்கு விசாரணை நடந்து வருகிறது. எனக்குக்கூட பேரவைத் தலைவர் அனுமதி கொடுத்தால், நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், உப யோகப்படுத்தாத டிக்கட்டை பயன்படுத்தியிருக்கிறார்கள் என்பதற்கு சொல்கிறேன். எனக்கு ஒரு நண்பர் தபாலில் அதை அனுப்பி வைத்து இருக்கிறார்கள். அச்சடிக்கப் பட்ட, பயன்படுத்தப்படாத அந்த டிக்கட்டுகளை மருந்துக் கடைகளிலே பார்சலாகக் கொடுப்பதற்கு பயன்படுத்தியிருக் கிறார்கள். இதைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களுடைய அனு மதியோடு உங்கள் பார்வைக்காக நான் அனுப்பி வைக்கிறேன். இதை நீங்கள் பாருங்கள். இவைகள் எல்லாம் எப்படி வெளியே வருகின்றன என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. ஒன்றை மட்டும் உங்களுக்கு சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன், அரசியல் கரப்ஷன், அதாவது அரசியல்வாதிகளினுடைய லஞ்சம் என்பது இப்போது ஏறக்குறைய மிகவும் குறைந்து விட்டது. நாம் எல் லாம் ஏறக்குறைய 2 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை பொது மக்களைச் சந்திக்கின்ற நிர்ப்பந்தம் இருக்கின்ற காரணத்தால், எல்லோரும் பயந்து பயந்துதான் செயல்பட்டுக் கொண்டு இருக் கிறோம், இதிலே யாருக்கும் எந்தவிதமான கருத்து வேறு பாடும் வேண்டாம், ஆனால் இந்த அட்மினிஸ்ட்ரேட்டிவ் கரப்ஷன் இருக்கிறதே, நிர்வாகத்திலே இருக்கின்ற ஊழல், இதைப்பற்றி நீங்கள் மிக கவனமாக இருக்க வேண்டும். இந்த ஊழல், ஒரு நிறுவனமாக ஆகியிருக்கிறது. It has been institutionalised

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர் கள் குறிப்பிட்டது, திருநெல்வேலியிலிருந்து, மதுரை வரையிலும் செல்லுகின்ற பேருந்தில், ஒரு கண்டக்டர் அங்கே வைக்கப்பட்டு இருக்கிற மாதாந்திரம் வைக்கப்பட்டு இருக்கிற ஒரு புக்கைத் திருடி, அதிலே அவர் சில டிக்கட்டுக்களை விற்றுக் கொண்டு— மாதாமாதம் வைத்ததிலே, ஒரு மாதம் முழுமையாக அங்கே வருகின்ற பயணிகளுக்கு அதைக் கொடுத்துக் கொண்டு இருந் தார்கள். மாதம் ஒரு முறை நாங்கள் அதை ரெவ்யூ செய்கிற போது அது கண்டு பிடிக்கப்பட்டு, அந்த கண்டக்டர் மீது கடுமை யான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அதைப் போன்று அங்கே உடனடியாக அந்த மேலாளரை மாற்று வதற்கும் உத்தரவு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித் துக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11–25

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் விரைவில் வேகமாக நடவடிக்கை எடுத்த அமைச்சர் அவர்களை நான் பாராட்டு கிறேன். இதையெல்லாம் எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்று சொன்னால், சில சமயங்களில் அப்படி ஊழல் செய்பவர்கள் நமக்கு மிகவும் வேண்டியவர்களாகக் கூட இருக்கிறார்கள். நம்முடைய அரசியல் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களாக இருக்கிறார்கள். நம்முடைய அரசியல் கட்சிகளுக்கு ஆதரவாக இருக்கின்ற தொழிற்சங்கங்களை நடத்துகிறவர்களாக இருக்கிறார்கள். இவற்றை எல்லாம் நாம் எப்படி கவனத்தோடு அவர்களை கண்டு பிடிக்கப் போகிறோம் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் திட்டமிட் டுக் கொள்ளவேண்டுமென்பதற்காக நான் சொல்கிறேன். இதை அமைச்சரவர்கள் புரிந்துகொள்வார்கள் என்று நான் நினைக் கிறேன். நான் அதற்கும் நமக்கும் சம்பந்தம் இருக்கிறது என்று சொல்லவில்லை, ஆனால் இந்த ஊழல் நிறுவனமாகி நின்று நிலை பெற்று விட்டது என்று சொல்கின்ற காரணத்தால் அதை அகற்றுவது அவ்வளவு எளிதல்ல. அடுத்த ஊழல் எங்கே வரு கிறது என்று சொன்னால், அதிகாரிகள் மத்தியில். The timing of the bus vehicles, Timing Conference என்று முன்னாலே ஒன்று நடத்துவார்கள். ஒரு பஸ் இப்போது திரு நெல்வேலியிலிருந்து மதுரைக்குப் போகிறது என்று சொன்னால். மதுரைக்கு இன்னொரு பஸ் விட வேண்டுமென்று நான் அமைச்சர் அவர்களிடம் ஒரு மனு கொடுக்கிறேன். உடனே அமைச்சரவர் கள் அந்த பஸ்ஸை விடச் சொல்கிறார். அந்த பஸ்ஸை விடச் சொன்னவுடன் என்ன செய்கிறார்கள் என்று சொன்னால், ஒரு தனியார் வண்டியை வேண்டுமென்றே 5 நிமிடத்திற்கு முன் னாலே விடுகிறார்கள். இந்த 5 நிமிடத்தில் விட்ட உடனேயே அந்த தனியார் வண்டிக்கு 10 நாட்கள் கலெக்ஷன் குறைந்து போகும். பிறகு அந்த தனியார் பஸ் முதலாளியை அவர்கள் கூப்பிட்டு. அதை ½ மணி நேரம் முன்னால் விடவேண்டு மென்று சொன்னால், இவ்வளவு பணம் வேண்டுமென்று கேட்

கிறார். (குறுக்கீடு). No, no. I have got documentary evidence, Mr. Lawrence. The Minister knows it because I knows better.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்</u>; திரு. கு. லாரன்ஸ் உட்கார்ந்து கொண்டே பேசக் கூடாது. மாண்புமிகு போக்குவரத்து துறை அமைச்சர்,

<u>மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்</u>: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைக் கவனத்திலே கொண்டுதான் எதிர்காலத்தில் இது போன்ற நடவடிக்கை இருக்கக் கூடாது என்பதற்காக இங்கே இருக்கின்ற உறுப்பினர்கள் நாங்கள் சென்றால் உடனடியாக பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்கிறீர்கள், தவிர்க்க முடியாமல் அடுத்த நாள் காலையில் நாங்கள் பேருந்தை, நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கின்ற புரட்சித் தலைவியினுடைய சாதனையாகப் படைக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே நாங்கள் விடுகிறோம், அதிலே சிறிய தவறுகள் இதுபோன்று நடைபெறுகிறது என்பதை நாங்கள் ஏற்றுக்கொள்கிறோம். ஆகவே அந்தத்தவறுகளைக் களைகின்றவகையில் படிப்படியாக எங்கெங்கே தவறுகள் வருகிறதோ, அந்தத் தவறுகளைக் களைவதற்கு இ... அரசு முனைப்பாக செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல் தனியார் பேருந்துகளுக்கு முன்னாலே பேருந்துகளை விடுகின்ற நேரத்தில் அதை 'ஈக்குவல் டைம்' இருக்கின்ற நேரத்தை வைத்துக் கொண்டுதான் விட வேண்டுமென்று அத்தனை நிர்வாக இயக்குநர்களுக்கும் நாங்கள் அறிவுறுத்தி அறிவுரை வழங்கியிருக்கிறோம். ஆகவே எதிர் காலத்தில் இதுபோன்ற தவறுகள் ஏற்படாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்,

<u>திரு, எஸ், பீட்டர் அல்போன்ஸ்</u>: மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்கு நான் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்த பழைய வழக்கங்கள் 'டைமிங் கான்பரன்ஸ்' என்பதை நீங்கள் திரும்ப நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்தால் என்ன என்பதை அமைச்சரவர்கள் கருணையுடன் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்று சொன்னால், அது தனியார் முதலாளிகளுக்கு மட்டுமல்ல, பொதுமக்களுக்கே அதனால் வசதி குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே அதிகாரிகள் மத்தியில் ஒரு ஊழலை வளர்க்கிற இது நிரந்தரமான a breeding ground for corruption ஆக இருக்கிறது. அதைத் தடை செய்கின்ற முயற்சிகளை நீங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டும்.

அதைப்போன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குள்ளே இ... ஒரு ஆரோக்கியமில்லாத போட்டி இருக்கிறது. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் 4 பேருந்துகளை மதுரைக்கு விடுகிறது என்று சொன்னால், அதற்குப் பதிலாக உடனே பாண்டியன்

போக்குவரத்துக் கழகம் 4 பஸ்களை திருநெல்வேலிக்கு விட வேண்டுமென்ற unhealthy competition undesirable competition வருகிறது. அதற்குக் காரணம் என்னவென்று சொன்னால், re is no proper mechanism to assess the need.

தேவைகளை அறிந்து கண்டு பிடிப்பதற்கான சரியான வழிமுறைகள் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இல்லை, இதை அமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்ல விரும்புகிறேன், அமைச்சர் அவர்கள் எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு எல்லாம் பெரிய ஆபத்பாந்தவன். நான் அதை ஒத்துக் கொள்கிறேன். எங்கள் தொகுதியில் பஸ் கேட்டால். உடனே விடுகிறார்கள். ஆனால் need based operation இருக்கிறதா? அந்த அதைக் கண்டு பிடிப்பதற்கு நீங்கள் என்ன மெகானிசம் வைத்திருக்கிறீர்கள்? அதை அமைச்சரவர்கள் தன்னுடைய பதிலுரையில் சொல்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். (குறுக்கீடு).

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்</u>: அமைச்சரவர்களுடைய பதிலுரையில்தான் கேட்கிறார், இப்போது அவர் பதில் கேட்கவில்லை.

<u>மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்</u>: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைக் கருத்திலே கொண்டுதான் இப்போது இரண்டு மாத காலத்திற்கு முன்னால் அந்த நடவடிக்கைகளை நாங்கள் மேற்கொண்டிருக்கிறோம். காரணம் ஒரு மணி நேரத்திலே 50, 60 பேருந்துகளை ஒரே நேரத்தில் இயக்குவது, ஒரு மணி நேரத்தில் 20. 25 பேருந்துகளை இயக்குவது, தொடர்ந்து சில நேரங்களில் தொடர்ந்து பேருந்துகளை இயக்குகின்ற காரணத்தினால் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் சில இடங்களில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதைக் கருத்தில் கொண்டுதான் உடனடியாக அதைச் சரி செய்ய வேண்டுமென்ற கருத்தின் அடிப்படையில் அங்கே எவ்வளவு பயணிகள் அதில் பயணம் செய்கிறார்கள், எவ்வளவு நேரத்திற்கு அந்தப் பேருந்தை இயக்கலாம் என்பதை சரி செய்து கொண்டிருக்கிறோம். இது படிப்படியாக ஒரு மாத காலத்திற்குள் நிவர்த்தி செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11–30.

<u>திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்</u>: தொழிலாளர்களுக்கு பென்ஷன் வழங்க வேண்டும் என்ற கோரிக்கை அமைச்சருடைய கவனத்திற்கு இருக்கிறது. 1980-க்குப் பிறகு பணி நிரந்தரம் செய்யப்பட்ட போக்குவரத்து தொழிலாளர்களுக்கு போக்குவரத்து துறை மருத்துவ மனைகளிலேயே மருத்துவ வசதி செய்யப்பட வேண்டும் என்பது மாண்புமிகு முத்துசாமி அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்தபோதே அந்தக் கோரிக்கையை வலியுறுத்தி வந்திருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு போக்குவரத்து துறை மருத்துவ மனைகளிலேயே

மருத்துவ வசதி செய்து தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் பணியிலே இருக்கிறபோது அவர்களுக்கு இடையிலே கண் பரிசோதனை செய்து, கலர் பிளைன்ட், நிறக் குருடு என்று சொல்லி அவர்களை வேறு பணிகளுக்கு மாற்றி மிகக் குறைந்த சம்பளத்தில் போடுகிறார்கள். பாதியிலே இப்படி சங்கடப்படுகிற அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அந்தப் பழைய சம்பளத்தையே அளிக்க இயலுமா என்பது பற்றி அரசு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும்.

நம்முடைய பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வீடு கட்ட வேண்டும் என்று சொல்லி 72 லட்சம் ரூபாய் கண்டக்டர்களும் டிரைவர்களும் கொடுத்து சுமார் 4, 5 ஆண்டுகளாக அந்தப் பணமும் அப்படியே இருக்கிறது. அவர்களுக்கும் எந்த விதமான முன்னேற்றமும் இல்லை. அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு உடனே வீடு கட்டிக் கொடுக்க முடியுமா என்பதையும் அரசு பரிசீலிக்க வேண்டும். மோட்டார் வாகன சட்டத்தைப் பற்றி மட்டும் 2 வார்த்தைகள் சொல்லி நான் முடிக்க ஆசைப்படுகிறேன்.

வாழ்க்கையிலே எனக்கு இன்னொரு பிறவி எடுத்து ஆண்டவன் உனக்கு என்ன வேண்டுமென்று கேட்டால், ஒரு யூனிட் ஆபீசிலே எம்.வி. இன்ஸ்பெக்டராகப் போட்டு விடுங்கள் என்று கேட்பேன். (சிரிப்பு) அதுதான் என்னுடைய கோரிக்கையாக இருக்க முடியும். அவ்வளவு அமர்க்களம். அது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரியும், ஒரு எம்,வி, இன்ஸ்பெக்டர் ஆபீஸ் என்பது ஒரு கரப்ஷன் டென் மாதிரி ஆகிவிட்டது. ஒரு தகவல் சொல்லுகிறேன். ஃபிட்னஸ் சர்டிபிகேட் என்று ஒன்று இருக்கிறது. அதிலே யார் வந்தாலும் தடுக்க முடியாது. என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு அதிலே ஊழல் நிரந்தரமாக இருக்கிறது.**

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : **ஆதார பூர்வமான செய்திகளை வைத்துப் பேசுவதாக இருக்க வேண்டும். இது வெளியிலே வருகிறபோது நன்றாக இருக்காது. தவறுகள் நடப்பதற்கு உரிய இடமாக இருக்கிறது என்று சொல்வது வேறு** அதற்கெல்லாம் ஆதாரத்தோடு பேசுவதாக இருக்க வேண்டும். எனவே, இவையெல்லாம் அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது. திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சொல்வது கைப்புண்ணுக்கு கண்ணாடி வேண்டாம் என்று சொல்வார்கள். நாமெல்லாம் இங்கு பேசாவிட்டாலுங்கூட அதுதான் இன்றைய தினம் நடவடிக்கைகள். மக்கள் என்ன நினைக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் இவையெல்லாம்

**மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றன.

அரசுக்கோ அமைச்சருக்கோ தெரியுமா ? அல்லது சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இவ்வையெல்லாம்பற்றி பேசுகிறார்களா என்றே கேட்கிறார்கள். அதற்காகத்தான் இதை நான் பேசுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் இப்போது பேசுவது போல் பேசலாம். ஆனால், ஸ்பெசிபிக்காக என்று சொல்லும்போது தவறாக வரும். திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : நான் சொல்லுகிற கருத்துக்கள் உண்மை. இதையே போன தடவை சொன்னபோது இதற்காக ஸ்பெஷல் ஸ்குவாடு போட்டு ஒவ்வொரு ஆபீசையும் ரைடு பண்ணினார்கள். அதற்கு பிறகு என்ன பண்ணுகிறார்கள் என்றால் ஒரு ரிமோட் கண்ட்ரோல் மாதிரி வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதை இப்போது ஆபீசிலே யாரும் பண்ணுவது இல்லை. ஊருக்கு வெளியே 5 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் ஒரு இடத்தை பிக்ஸ் பண்ணி விடுகிறார்கள். எல்லா வண்டிகளையும் அங்கே வரச் சொல்லுகிறார்கள். இது எல்லோருக்கும் இங்கே தெரிந்திருக்கக்கூடிய விஷயம். இங்கே இருக்கிற உறுப்பினர்கள் எல்லோருக்கும் தெரியும். இதை யாராவது மறுக்க முடியுமா என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன். இதைச் சரி செய்ய என்ன செய்யப்போகிறீர்கள். இதற்கு இந்த அரசு காரணம் அல்ல. இது ஒரு 50 ஆண்டு காலமாக கொஞ்சம் கொஞ்சமாக வளர்ந்து பெரிய முள் மரமாக வேர் விட்டு துளிர்த்து இன்றைக்கு யாரும் வெட்ட முடியாத அளவிற்கு பெரிய மரமாக வளர்ந்திருக்கிறது. இதிலே நாமாவது ஏதாவது செய்ய வேண்டும் அல்லவா. இது புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சி, இதில் புரட்சி செய்ய வேண்டாமா ? அதற்காகத்தான் நான் கேட்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களே குறிப்பிடுகிறார்கள், இது தொடர்ந்து 50 ஆண்டுக் காலமாக தவறுகள் நடைபெறுகின்றன என்று. சிலர் தவறுகள் செய்திருக்கலாம். எல்லோரும் தவறு செய்கிறார்கள் என்பதை நான் ஏற்றுக்கொள்ள மாட்டேன். சிலபேர் தவறு செய்கிறார்கள். அதை மறுக்க முடியாது. ஆனால், அந்தத் தவறுகள் செய்வதை சுட்டிக்காட்டுகிற இடத்திலே நீங்கள் இருக்கிறீர்கள். ஆக எங்கெங்கே இப்படிப்பட்ட தவறுகள் ஏற்படுகிறது என்று எங்களுக்குச் சுட்டிக்காட்டினால் கடுமையான நடவடிக்கை எங்கள் புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலே எடுக்கப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : தலைவர் அவர்களே
இதற்கு சில தீர்வுகளையும் நான் வைத்திருக்கிறேன். இந்த
மோட்டார் வெஹிக்ல்ஸ் ஆக்ட், 1988—சென்டிரல் ஆக்ட்.
அதிலே, ஆத்தரைஸ்டு நோட்டிபைடு வொர்க்ஷாப் என்று
சொல்லுகிறார்கள். தொழிற்சாலைகள்— அவைகள் வந்து இந்த
சர்டிபிகேட்டுகளை கொடுத்து விட்டால் இந்த எம்.வி. இன்ஸ்
பெக்டருக்கு சர்டிபிகேட் இஷ்யூ பண்ண வேண்டிய நிர்பந்தம்
ஏற்படும். ஆகவே, அந்தத் தொழிற்சாலைகளுக்கு இந்த
வொர்க்ஷாப்புகளை நோட்டிபை செய்ய அரசு முன்வருமா
என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன். ஒவ்வொரு ஊருக்கும் ஒரு
தாலுக்கா ஹெட்குவார்ட்டர்ஸ், ஒரு டிஸ்டிரிக்ட் ஹெட்.
குவார்ட்டர்ஸ் கவர்ன்மெண்ட் அப்ருவ்டு வொர்க்ஷாப், நோட்கை.
டிபைடு வொர்க்ஷாப் அண்டர் ஆக்ட் 1988. அதைப்போன்ற
வொர்க்ஷாப்புகளை நோட்டிபை செய்து அந்த வொர்க்ஷாப்பு
சர்டிபிகேட் கொடுத்துவிட்டால் எம்.வி. இன்ஸ்பெக்டர்
கொடுக்க வேண்டும் என்று வைத்தால் அந்த ஆக்ட்டிலே
அதற்கு இடம் இருக்கிறது. அந்தச் சட்டத்தை நீங்கள் அமல்
படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-35

ட்ரைவிங் லைசென்ஸ் கொடுப்பதில் எல்லாம் மிகப் பெரிய
தவறுகள் நடக்கின்றன. இங்கு நடக்கின்ற விபத்துக்களுக்கு
பாதி காரணம் ட்ரைவிங் லைஸென்ஸ் முறையில்லாமல் கொடுப்
பதுதான். அதற்கு அரசாங்கமே குறைந்த பட்சம் தகுதி
களைக் கொடுத்து ட்ரைவிங் ஸ்கூல்களை அங்கீகரித்து அந்தப்
பள்ளிக்கூடங்களிலே 90 நாட்கள் முறையாக ட்ரைவிங் படித்
தவர்களுக்குத்தான் லைஸென்ஸ் கொடுக்க முடியும் என்பதை
வலியுறுத்த முடியுமா என்று தயவு செய்து ஆராய்ந்து பார்க்க
வேண்டும்.

இந்த மணல் லாரிகள் நவீன எமன்களாக ஒவ்வொரு ஊரி
லும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. கடந்தமுறை நம்முடைய
முதல்வர் அவர்கள் ஒரு விபத்திலே சம்பந்தப்பட்டபோதுகூட
மணல் லாரிதான் என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். மணல்
லாரியினால் எவ்வளவு பெரிய ஆபத்து ஏற்படுகிறது என்று
நான் ஒரு டிராபிக் சார்ஜென்டிடம் பேசினேன். என்னய்யா
அவர்கள் ரோட்டிலே லாரி மாதிரி போவதில்லை, ப்ளேன் மாதிரி
போகிறார்களே என்றேன். 100க்கு 80 விபத்துக்கள் இந்த
மணல் லாரிகளால் நடக்கின்றன. இவர்கள் 3 யூனிட் போட்டு
அடிக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. சிங்கை
கோவிந்தராசு.

திரு. சிங்கை கோவிந்தராசு : பேரவைத் தலைவர் அவர்
களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் மணல் லாரி தான்
மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுடைய விபத்துக்குக்கூட காரணம்

என்று சொன்னார்கள். அது கருணாநிதியினுடைய திட்டவட்ட
மான சதி வேலையிலேதான் அந்த விபத்து ஏற்பட்டது என்
பதை நான் அவருடைய கவனத்திற்குச் சொல்லிக்கொள்ள
விரும்புகிறேன்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : இந்த மணல் லாரியில்
அவர்கள் ஒருவராவது ஒழுங்கான டயர் உபயோகிப்பது இல்லை
100—க்கு 95 மணல் லாரிகள் ஸ்கிராப் டையர் அதாவது
'' டயர்ஸ் கன்டெம்டு பை ட்ரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன்ஸ்''
மற்ற லாரிகளிலே போட்ட டயர்களை வைத்துத்தான் அந்த
மணல் லாரிகள் ஓடுகின்றன. அதிலே ஒரு ட்ராபிக் சார்
ஜென்ட்டை கேட்டபோது அவர் சொன்னார். சார் இவனை
புக் பண்ணினால் நாளைக்கு என்னை ஏற்றி அடித்து கொன்று
விடுவான் என்கிறார். நான் ரோடிலே நிற்க முடியாது
பைக்கை வைத்துக்கொண்டு, இவர்கள் பெரிய கேங் மாதிரி
இருக்கிறார்கள். யாராவது 4 பேர் இந்த மணல் லாரியை
நிறுத்தி இதை செக் பண்ணினால் நாளைக்கு ரோட்டிலே இருக்
கின்ற எங்கள் மேலேயே லாரியை ஏற்றி கொன்று விடுவார்கள்
என்று சொல்கிறார். இப்பொழுது 304-ஏ rash and negligent
driving causing death இதற்குஆயிரம்ரூபாய் பனிஷ்மென்ட்டோடு
போய்விடும் என்று சொன்னால் இதற்கு முன்னால் எப்படி
இருந்தது என்று கேட்டீர்கள் என்றால் ஒரு ரேஷ் அன்டு நெக்லி
ஜென்ட் கேஸ்லே கன்விக்ஷன் ஆனால், அது குறித்து
லைசன்ஸ்லே என்ட்ரி இருந்தது. Convicted in a case, in a
criminal offence under section 338, 304 (a) 279, I. P. C. என்று
ஒரு என்டார்ஸ்மென்ட் லைஸென்ஸ்லே இருந்தது.
ஆனால், இப்போது எத்தனை ஆக்ஸிடென்ட்டிலே எந்த டிரைவர்
சம்பந்தப்பட்டிருந்தாலும் அது டிரைவிங் லைஸென்சிலே
வருவதில்லை. ஆகவே, நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்
கொள்வேன். இரண்டு விபத்துக்களுக்கு மேலே ஒரு டிரைவர்
குற்றவாளி என்று தீர்ப்பு அளித்தால் அந்த டிரைவிங்
லைஸென்ஸை கேன்ஸல் பண்ண முடியுமா என்று நீங்கள் சிந்
தித்துப் பார்க்க வேண்டும். (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. கு. லாரன்ஸ்.
உட்காருங்கள், இதிலே எதுவும் வராது திரு. பீட்டர்
அல்போன்ஸ் வேகமாக முடியுங்கள்,

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே. முடித்துவிடுகிறேன். வனத்துறையைப்
பற்றி கடந்த ஆண்டு ஒரு அருமையான செயல்பாட்டினைத்
தந்திருக்கிறீர்கள். அதை மட்டும் சொல்லி முடித்து விடுகி
றேன். இதிலே நான் சொன்னால் கூட தோழமைக் கட்சி,
அதனால் பாராட்டினார்கள் என்று சொல்வார்கள். இன்டியன்
எக்ஸ்பிரஸ் பத்திரிகை பாராட்டி ஒரு அருமையான கட்டுரை

எழுதி இருக்கிறது. அந்த அமைச்சர் அவர்கள் படித்திருப்பார்
கள் என்று நினைக்கிறேன். சந்தன மரக் கடத்தலில் கடந்த
அரசு செயல்பட்ட விதத்தினையும் இப்போது செயல்பட்டுக்
கொண்டிருக்கின்ற விதத்தினையும் ஒப்பிட்டு ஒரு அருமையான
பாராட்டை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தந்து இருக்கிறது.
அவர்கள் அந்தப் பணியைத் தொடர வேண்டுமென்று வாழ்த்து
கிறேன்.

"Sandalwood smuggsing in North Arcot had practically ground to a half following the detintion of nearly 90 persons under the Goondas Act in Vellore, Tirupathur forest divisions. But smuggling of sandal wood was at its peak during the last D.M.K. regime when almost all part DMK. MLA were either direcly involved or had lent their names as protection for those in the trade."

கடந்த ஆட்சியின்போது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச்
சார்ந்த அத்தனை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் இந்த சந்தன
மரக் கடத்தலுக்கு உதவியாக இருந்தார்கள் என்று நான்
சொல்லவில்லை. இன்டியன் எக்ஸ்பிரஸ் பத்திரிகை எழுதியிருக்
கிறது. அப்படி ஒரு நிலைமையை மாற்றி, சந்தன மரக் கடத்
லுக்கு அரசினுடைய அரசியல் கட்சியினுடைய அரவணைப்பு
இருக்காது என்பதை இன்றையதினம் அமைச்சர் அவர்கள்
நிரூபித்திருக்கிறார்கள். நான் அதனை மனமார பாராட்ட
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி,)

அதேபோல அவர்கள் ஒரு கம்பேரிட்டிவ் அனாலஜி கொடுத்
திருக்கிறார்கள்,

While 60 cases were registered and 148 persons were arrested in 1988–89, in the 11 month of the current financial year, 189 cases were registered and 1323 persons were arrested."

கடந்த ஆட்சியிலே 148 பேரைத்தான் முழுமையாக கைது
செய்கின்றபோது 11 மாதத்திலே ஏறத்தாழ 1,500 பேரை
கைது செய்து, அதுமட்டுமல்லாமல் கடந்த ஆண்டு கடந்த
ஆட்சியிலே மொத்தத்திலே கள்ளக் கடத்தலிலே கண்டு பிடிக்
கப்பட்ட சந்தன மரம் 7.5 டன்கள் தான். ஆனால். இந்த
11 மாதத்தில் ஏறக்குறைய 189 டன் சந்தன மரத்தைக் கண்டு
பிடித்து இருக்கிறீர்கள். அந்த அதிகாரிகளை நான் உண்மை
யாக மனமாறப் பாராட்டுகிறேன், ஆனால். அதேசமயத்திலே,
சில அதிகாரிகளுக்கும் சந்தன மரக் கடத்தல் கும்பலுக்கும்
ஒரு பெரிய தொடர்பு இருக்கிறது என்பதை குறிப்பிட்டிருக்
கிறார்கள், அதற்கான ஆதாரப்பூர்வமான சம்பவங்களை
கொடுத்து இருக்கிறார்கள். ஒரு கடத்தல்காரர் ஏறக்குறைக்
ஒரு ஆண்டிலே 20 இலட்சம் ரூபாயை சம்பாதித்து ஒரு மிகப்
பெரிய கோடீஸ்வரர் ஆகியிருக்கிறார் என்ற விவரத்தையும்
தந்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே. இதை அமைச்சர் அவர்கள்
ஆழ்ந்து பரிசீலிக்க வேண்டும்.

முற்பகல் 11-40

வனத்துறையைப் பொறுத்தவரையில் அந்நிறுவனங்களில்
வேலை பார்க்கின்ற சூப்பர்வைசர் அதிகாரிகளுக்கும் களத்
தில் வேலை செய்கின்ற பீல்டு ஸ்டாப்புக்கும் சம்பந்தம் இல்
லாமல் இருக்கிறது, ஏறக்குறைய 1967-க்கு முன்னால் ஒரு
பிரின்சிபல் கன்சர்வேட்டர் பார்த்துக்கொண்டு இருந்த வேலை
களை இன்றைய தினம் 35 பேர், 40 பேர் பார்க்கிறார்கள்.
18 மடங்கு இந்த சூப்பர்வைசர் ஸ்டாப் அதிகமாகியிருக்கிறார்.
ஆனால் பீல்டு ஸ்டாப் அவ்வளவு தூரம் அதிகமாகி இருக்கிறார்
களா? என்று நீங்கள் பார்க்க வேண்டும். பீல்டு ஸ்டாப் 3
மடங்கு தான் அதிகரித்து இருக்கிறார்கள். இதை நீங்கள்
தயவு செய்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு இன்னும் ஒரு ஆலோ
சனையை வழங்க விரும்புகிறேன். இப்போது பத்திரிகையில்
ஒரு செய்தி வருகிறது. ஆயிரம் ரூபாய் தந்தால் 20 ஆண்டுகள்.
கழித்து ஒரு பெரிய தேக்கு மரம் தருகிறோம் என்று பத்திரிகை
யில் விளம்பரம் செய்கிறார்கள். அதை அரசே செய்தால்
என்ன என்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

வன வார பாதுகாப்பு என்று சொல்கிறீர்கள்; ஏராளமான
அரசு காடுகள் நம்மிடம் இருக்கின்றன. ஆற்றுப்படுகைகள்
இருக்கின்றன, நீங்கள் பொது மக்களிடம் விளம்பரம் செய்து
ஆயிரம் ரூபாய் கொடுத்தால் ஒரு 30 ஆண்டுகள் கழித்து
50 ஆயிரம் ரூபாய் பெருமானமுள்ள ஒரு தேக்கு மரத்தைத்
தருகிறோம் என்று அரசு விளம்பரம் செய்தால் அரசாங்கத்திற்கு
இப்போது வருமானம் வரும். காடுகளை வளர்த்தது போலவும்
இருக்கும், தனியார் கம்பெனிகள் இதை வைத்து கோடிக்
கணக்கில் பணத்தைக் குவிக்கின்றபோது அரசு ஏன் அதைச்
செய்ய முன்வரக் கூடாது என்பதை யோசனையாக ஏற்று
அதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலனைச் செய்ய
வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத்
துறை, காட்டு வனத்துறை ஆகிய மானியக் கோரிக்கைளில்
பங்கு கொண்டு கருததுக்களைச் சொல்ல வாய்ப்புத் தந்த
உங்களுக்கு நன்றியைச் சொல்லி அமர்கிறேன். நன்றி.
வணக்கம், ஜெய்ஹிந்த்.

9, விதி 110இன்கீழ் கல்வி அமைச்சரின் அறிக்கை,

சென்னைப் பல்கலைக் கழக சிண்டிகேட்டுக்கு உறுப்பினர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்படுவது பற்றி சில பத்திரிகைகளில் வெளி வந்துள்ள செய்தி குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் பேரவை விதி 110-இன்கீழ் பேரவைக்கு ஓர் அறிக்கை அளிக்க அனுமதி கோரியுள்ளார்கள். அவர்களுக்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது, மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய சென்னை பல்கலைக் கழகத்திலே சிண்டிகேட்டுக்கான 2 இடங்களுக்கு தேர்தல் நடைபெறுவதற்கான வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. போட்டி இருப்பவர்கள் வாக்காளர்களைச் சந்தித்து வருகிறார்கள். 28ஆம் தேதி தேர்தல் நடைபெற இருக்கிறது. இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் அதுபற்றிய சில செய்திகள் பத்திரிகையில் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக இந்தியன் எக்ஸ்பிரஸ்லேயும், தமிழன் என்ற பத்திரிகையிலேயும், முரசொலி என்ற பத்திரிகையிலேயும் சில செய்திகள் வந்திருக்கின்றன, அவைகள் ஆதாரமற்றவைகளாகவும் அவதூறு பரப்புகின்றனவாகவும் இருக்கின்ற காரணத்தாலே அதுபற்றி ஒரு விளக்கம் தர விரும்புகிறேன். குறிப்பாக சென்னைப் பல்கலைக் கழகம் பற்றியும் அதிலே சிண்டிகேட் உறுப்பினர்களாக இருக்கின்றவர்கள் இலாபம் சம்பாதிக்கத்தான் அங்கே வருகிறார்கள் என்பது போலவும், அரசாங்கத்திலே பெரும் பொறுப்பிலே இருக்கின்றவர்கள் பல்கலைக் கழகம் செய்கிற தவறுகளுக்கு உடந்தையாக இருப்பது போலவும் தவறான கருத்தைப் பரப்புகின்ற விதத்தில் இருக்கின்ற காரணத்தால் நிலைமையைத் தெளிவுபடுத்த இந்த அறிக்கையை அவைமுன் படிக்கிறேன்.

23–3–1992ஆம் நாளிட்ட முரசொலி மற்றும் சில நாளிதழ்களில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு, தி.மு.க. உறுப்பினர்களான திரு. இரகுமான்கான் மற்றும் திருமதி காஞ்சனா கமலநாதன் ஆகியோர் வகித்து வந்த சென்னைப் பல்கலைக் கழக சிண்டிகேட் உறுப்பினர் பதவிகளைப் பறித்துக் கொண்டதாகவும் அந்த காலியிடங்களை நிரப்ப அப்பல்கலைக் கழகம் அரசாணையை மீறி செயல்படுவதோடு, குறிப்பிட்ட ஒருவரை சட்டத்திற்கு விரோதமாக எப்படியும் இப்பதவிக்குத் தேர்ந்தெடுக்க முனைந்துள்ளதாகவும் தவறான ஒரு செய்தியை வெளியிட்டுள்ளனர்.

இம்மாநிலத்திலுள்ள பல்கலைக் கழகங்களின் பேரவை
அமைப்பின் சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினர்களுக்கு பிரதி
நிதித்துவம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. பல்கலைக் கழகங்களின்
சட்டப்பிரிவுகளுக்கேற்ப, செனட் அமைப்பிற்குத் தேர்ந்
தெடுக்கப்பட்ட அவர்கள் அந்த அமைப்பின்மூலம் தேர்ந்தெடுக்
கப்பட்டு, ஆட்சிக் குழு உறுப்பினராகவும்.

கடந்த சட்டமன்றப் பேரவையில் உறுப்பினர்களாக இருந்த
பலர், பல்வேறு பல்கலைக் கழகங்களுக்கும்
செனட் உறுப்பினர்களாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டிருந்தார்கள்.
சென்னை பல்கலைக் கழகத்திற்கு 6 சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள்
செனட் உறுப்பினர்களாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டார்கள்.
அவர்களில் திரு. இரகுமான்கானும் திருமதி காஞ்சனா கமல
நாதனும் அடங்குவர். சட்டமன்ற உறுப்பினர் பதவிகளை
இழந்த பின்னரும் கூட மேற்கண்ட இருவரும் சட்டமன்ற
உறுப்பினர் பதவியின் காரணமாகப் பெற்றிருந்த சிண்டிகேட்
உறுப்பினர் பதவியில் தொடர்ந்து நீடித்து வந்தனர். இந்தப்
புதிய அரசு பதவி ஏற்றவுடன் முதல் கூட்டத்தில் ஆளுநர் உரைக்கு
நன்றி தெரிவிக்கும் தீர்மானத்தின்மீது பேசிய பலரும், பல்கலைக்
கழகங்களில் தி.மு.க. உறுப்பினர்கள் மிகுந்த ஆதிக்கம் செலுத்து
வதாகவும் ; அதனைத் தவிர்க்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்க
வேண்டுமென்றும், சட்டங்களில் தக்க திருத்தங்கள் செய்ய
வேண்டுமென்றும், கருத்துக்கள் தெரிவித்தனர். அதனை ஏற்ற
இந்த மக்கள் அரசு, ஜனநாயக முறைகளுக்கு மதிப்பு அளிக்கும்
வகையில் சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினராக இருக்கும் ஒருவர்
இப்பதவி நிமித்தம் பல்கலைக்கழக அமைப்பின் உறுப்பினராகத்
தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டால் அந்தச் சட்டமன்றப் பேரவை
உறுப்பினர் பதவியை அவர் இழப்பாரானால் அந்த நாளி
லிருந்து அவர் பல்கலைக்கழக அமைப்பின் உறுப்பினர் பதவி
யையும் இழப்பார் என பல்கலைக்கழகச் சட்டங்களில் திருத்தம்
செய்தது. இதன்மூலம் திரு. இரகுமான்கான் மற்றும் திருமதி
காஞ்சனா கமலநாதன் மட்டுமின்றி, கட்சிவேறுபாடின்றி
கலைக்கப்பட்ட சட்டமன்றப் பேரவையில் உறுப்பினர்களாக
இருந்து பல்கலைக் கழகங்களின் அமைப்புகளுக்கு தேர்ந்
தெடுக்கப்பட்ட அனைவரும் அந்த உறுப்பினர் பதவியை
இழந்தார்கள். எனவே, அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட
முன்னேற்றக் கழக அரசு, மேற்குறிப்பிட்டுள்ள இரண்டு உறுப்
பினர்களின் பதவியை மட்டும் பறித்துக் கொண்டதுபோல்
வெளியிட்டுள்ள செய்தி உண்மைக்குப் புறம்பானதாகும்.

முற்பகல் 11-45.

3–10–1991 அன்று இந்தச் சட்டமன்றப் பேரவை முன்
அறிமுகம் செய்யப்பட்டு [தமிழ்நாடு பல்கலைக் கழகங்கள்
சார்ந்த சட்டங்களுக்கான (இரண்டாம் திருத்தச்) சட்ட முன்
வடிவின்படி] நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டப்படி, பல்கலைக் கழகங்
களின் அமைப்புகளுக்குத் தெர்ந்தெடுக்கப்பட்ட அல்லது
நியமனம் செய்யப்பட்ட உறுப்பினர்கள் மொத்தத்தில் 6 ஆண்டு
களுக்கு மேல் அவ்வாறு உறுப்பினர்களாகச் செயல்பட முடியா
தென்பதாகும். இச்சட்ட முன்வடிவு 4–10–1991 அன்று
சட்டமன்றப் பேரவையில் நிறைவேற்றப்பட்டிருப்பினும்
உடனடியாகச் சட்டமாக வரவில்லை. குடியரசுத் தலைவர்

அனுமதி பெற அனுப்பப்பட்டது. இச்சட்டத்திற்கு குடியரசுத் தலைவரின் அனுமதி 21–2–1992 அன்றுதான் கிடைத்தது. சென்னைப் பல்கலைக் கழகம் 19–2–1992-இல் சிண்டிகேட் அமைப்பில் காலியாக உள்ள இரண்டு இடங்களை நிரப்ப நடவடிக்கை எடுத்தது. அந்த நாளில், தேர்ந்தெடுக்கப்படும் அல்லது நியமனம் செய்யப்படும் உறுப்பினர்கள் மொத்தத்தில் 6 ஆண்டுகளுக்குமேல் ஒருவர் உறுப்பினராக செயல்பட முடியாதென்னும் திருத்தம் சட்டமாகவில்லை. எனவே, அவ்வாறு ஏற்கெனவே 6 ஆண்டுகள் உறுப்பினர் பதவி வகித்தவர்களும் செல்வி லட்சுமி உட்பட வேட்பு மனு தாக்கல் செய்திருந்தனர். சரியாக இருந்த வேட்பு மனுக்களை சென்னைப் பல்கலைக் கழகம் ஏற்றது. மேற்குறிப்பிட்டுள்ள திருத்தச் சட்டம் 27—2—1992 அன்று தமிழ்நாடு அரசிதழில் சட்டமாக அறிவிக்கை செய்யப்பட்டு அந்த நாளிலிருந்துதான் அமுலுக்கு வந்துள்ளது. அரசிதழ் நகல்கள் அனைத்துப் பல்கலைக் கழகங்களுக்கும் தக்க நடவடிக்கைக்காக அரசால் அனுப்பப் பட்டது. இந்த திருத்தச் சட்டம் கிடைக்கப்பெற்றவுடன், சென்னைப் பல்கலைக் கழகம் ஏற்கெனவே 6 ஆண்டுகளுக்கு மேல் உறுப்பினர்களாகப் பதவி வகித்தவர்களின் வேட்பு மனுக்களை தள்ளுபடி செய்தது. அவர்களுக்கும் தகவல் தந்துள்ளது. மேலும் சென்னை பல்கலைக் கழகம் 19–3–1992 அன்று, செல்வி கே. எஸ். லட்சுமி அவர்களின் பெயரை தகுதி வாய்ந்த வேட்பு மனுக்கள் பட்டியலிலிருந்து நீக்கம் செய்துள்ளது. செல்வி லட்சுமியும் பல்கலைக் கழகத்தின் கடிதத்தினை 20–3–1992 அன்று பெற்றுக் கொண்டமைக்கு ஏற்பளித்துள்ளார்கள். எனவே, சென்னைப் பல்கலைக் கழகம் அரசாணையை மீறி, சட்டத்திற்குப் புறம்பாக செயல்படுகிறதென்ற செய்தியும் தவறானதாகும்.

8. மானியக் கோரிக்கைகள் 1992-93

விவாதமும், வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன்.

திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேச அனுமதித்த பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்து, போக்குவரத்துத் துறை தமிழகத்தின் சமுதாய எழுச்சிக்கும், நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் எங்கள் இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களும், அவர்கள் தலைமையின்கீழ் செயல்படும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் சாதனை தமிழக வரலாற்றில் பொன் எழுத்துக்களால் எழுதப்பட வேண்டியதாகும்.

இணைக்கும் போக்குவரத்துத் துறை பல்வேறு மக்களை பாலமாக, மிகவும் சிறந்த முறையிலே கடமையாற்றி வருகிறது. இதற்காக மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர், எங்கள் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களையும் மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் நன்றி உணர்வுடன் நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எனது அம்பாசமுத்திரம் தொகுதியில் எங்கள் இதய தெய்வம் மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களால் சுற்றுலா மையமாக அறிவிக்கப்பட்டு வளர்ந்து வரும் பொதிகை மலை அடிவாரத்தில் உள்ள பாபநாசம் அகஸ்தியம் அருவிக்கும், அகஸ்தியர் அருவி திருக்கோயிலுக்குச் செல்லும் வாகனங்களுக்கும், யாத்திரிகர்களுக்கும் பல்லாண்டு காலமாக வனத்துறையினரால் கட்டணம் வசூலிக்கப்பட்டு வந்தது. இதனால் பொது மக்கள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டு வந்தனர். பொது மக்கள் நலன் கருதி, பொதிகை மலை அடிவாரத்தில் அமைந்துள்ள வனத்துறை சோதனைச் சாவடியை இடம் மாற்றம் செய்ய வேண்டும் என்ற எனது கோரிக்கையினை ஏற்று, சோதனைச் சாவடியை இடம் மாற்றம் செய்தும், கட்டணத்தையும் ரத்து செய்வேன் என்றும், ரத்து செய்து நடவடிக்கை எடுப்பேன் என்றும் தெரிவித்த மாண்புமிகு இதய தெய்வம் முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் எனது அம்பாசமுத்திரம் தொகுதியின் மக்கள் சார்பாக நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-50

1-4–1992 காஞ்சிபுரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு போக்கு முதல் இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். வரத்துக் கழகம் செயல்பட துரித நடவடிக்கை எடுத்த மாண்பு மிகு முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களையும் அவரது எண்ணத்தை உடனே செயல்படுத்தும் மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களையும் தமிழக மக்கள் சார் பாகவும், எனது தொகுதி மக்கள் சார்பாகவும் எனது நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பயணிகள் நலன் கருதி, 1992ஆம் ஆண்டு ஜனவரி வரை எழுபத்தியிரண்டே முக்கால் கோடி மதிப்பில் 1,535 புதிய பேருந்துகளை மக்களுக்கு அர்ப்பணித்து உதவிய மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் மக்கள் சார்பில் நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் டீசல் தட்டுப்பாடு காரணமாகத் தமிழகத்தில் பல பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டன. மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் பொற்கால ஆட்சிக் காலத்தில், தி.மு.க. காலத்தில் நிறுத்தப்பட்ட வழித் தடங்களில் மீண்டும் பேருந்துகள் விடப்பட்டு வருகின்றன.

ஆனாலும் கூட, எனது அம்பாசமுத்திரம் சட்டமன்றத் தொகுதியில் சில வழித்தடங்களிலே பேருந்துகள் விடப்படவில்லை எனவே, நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை உடனடியாக இயக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அம்பாசமுத்திரத்தில் இருந்து பாபநாசம்—பொதிகை மலை வழியாக திருவனந்தபுரத்திற்குச் சாலை அமைக்க வேண்டும். தற்போது உள்ள சாலையிலிருந்து சுமார் 10 கிலோமீட்டர் தூரம் புதிய சாலை அமைத்தால் கேரளா மாநில சாலையுடன் இணைத்து விடலாம். இதனால் எனது தொகுதி மக்களுக்கு மட்டும் அல்ல, மாவட்டம் முழுவதும் பொருளாதார வளர்ச்சி அடையும். நீண்ட நாள் கோரிக்கையான இதற்கு வனத் துறை தடையாக இருப்பதாகத் தெரிகிறது. தடைகளை நீக்கி, சாலை அமைத்திட மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் பாபநாசத்தில் இருந்து திருவனந்தபுரம்—கொல்லம் செல்ல நேரடி பஸ் வசதியில்லை. எனவே, பாபநாசம்— அம்பாசமுத்திரம்—கடையம்—தென்காசி வழியாக திருவனந்தபுரம் செல்ல புதிய பேருந்து வசதி செய்து தர தொகுதி மக்கள் சார்பாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாகப் பல்வேறு சமூக நலப் பணிகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன. எட்டாம் வகுப்பு வரை படிக்கும் மாணவச் செல்வங்களுக்கு இலவச பஸ் பாஸ் வசதியும், பள்ளி, கல்லூரி, மாணவ, மாணவியர்களுக்கு 50 சதவிகித கட்டணச் சலுகையும் வழங்குவதுபோல் சுய நிதி பொறியியல் கல்லூரி, மற்றும் பாலிடெக்னிக்கில் பயிலும் மாணவ, மாணவியர்களுக்கும் சலுகை வழங்கிய தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளில் எவ்வித விபத்தும் இன்றி, பணிபுரியும் ஓட்டுநர்களுக்குக் கூடுதலாக ரூ. 50-ம், தொடர்ந்து 5 ஆண்டுகள் விபத்து இன்றி பணிபுரியும் ஓட்டுநர்களுக்குக் கூடுதல் தொகையாக ரூ. 75-இலிருந்து ரூ. 100-ஆக உயர்த்தியும், தொழிலாளர்கள், மாணவச் செல்வங்கள் மற்றும் பொது மக்களுக்கு தமிழக வரலாற்றில் இதுவரை இல்லாத நிதி நெருக்கடி இருந்தும் பல்வேறு சலுகைகள் அளித்து, ஏழை, நடுத்தர மக்கள், வாழ்வு வளம் பெற வேண்டும் என்று அல்லும் பகலும் உழைத்து வரும் எங்கள் இதய தெய்வம் மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும், எக்காலத்திலும் அவர் வழி நின்று செயல்படும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அம்பாசமுத்திரம் தொகுதி மக்களின் சார்பாக எனது நன்றியினை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

காடுகள் நாட்டின் செழிப்பிற்கும், மண்வளப் பாதுகாப்புக்கும், வன விலங்குகளைப் பாதுகாப்பதற்கும், புகலிடமாக அமைந்துள்ளது. மண் அரிப்பு, வெள்ளம் போன்ற இயற்கை அபாயங்களைத் தவிர்க்க பெரிதும் உதவுகிறது. காட்டுப் பொருட்கள் மனித மேம்பாட்டுக்குப் பெரிதும் உதவுகின்றன. எனவே வனங்களைப் பாதுகாப்பது அரசின் கடமைகளில் ஒன்றாகும்.

தேசிய வனக் கொள்கைப்படி, காடுகள் நாட்டின் பரப்பளவில் மூன்றில் ஒரு பங்கு இருக்க வேண்டும். ஆனால் தமிழ்நாட்டில் காடுகள் 17.45 சதவீத பரப்பளவு கொண்டதாக உள்ளது. இதனை மாற்றி 3-ல் 1 பங்கு காடுகளை வளர்க்கவும், காடுகள் அழியாமல் இருக்கவும் துரிதமான நடவடிக்கை எடுத்து செயல்பட்டு வரும் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் எனது நன்றியினைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சமுதாய நலக் காடுகள் வளர்ப்புத் திட்டத்தின்கீழ் ஏரிகள், குளங்கள், நீர்ப்பிடிப்புப் பகுதிகளில் வளர்க்கப்பட்டு, இந்த மரங்கள் விறகுக்குப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. மேலும், காடுகள் அழிக்கப்படுவது தவிர்க்கப்படுகிறது. மேலும் இந்தத் திட்டத்தினால் ஊராட்சிகளுக்கும், அரசுக்கும் நல்ல வருமானம் கிடைக்கிறது. எனவே, இந்தத் திட்டத்தை மேலும் விஸ்தரிக்க உரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அழிந்த காடுகளை வளர்க்க திட்டம்—இத் திட்டம் செயல்படுத்த 120 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டில் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு மத்திய அரசிடம் நிதி உதவி கோரி அனுப்பப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் அமல் செய்யப்பட்டால் 57,500 ஹெக்டேர் அழிந்த காடுகளில் புதிதாக மரங்கள் வளர்க்கவும், விமானம் மூலம் மர விதைகள் தெளித்து 50,000 ஹெக்டேர் நிலப்பரப்பில் புதிய மரங்களை வளர்க்கவும் பயன்படும். எனவே, இத் திட்டத்திற்கு மத்திய அரசு, தமிழக அரசிற்கு 120 கோடி ரூபாய் கொடுத்து உதவிட இம்மாமன்றத்தின் மூலம் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் தலைமை.)

1991-92-ஆம் ஆண்டு காடுகள் வளர்ப்புத் திட்டத்தின்கீழ் 54,000 ஹெக்டேர் நிலப்பரப்பில் மரக் கன்றுகளை நட்டு, 1991 நவம்பரில் முடித்துள்ளதையும் கண்டு அரசு குறியீட்டை அரசை மனதாரப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆற்றுக் கரையோரங்களிலே மரங்கள் நடும் திட்டம், பாலாறு-பொன்னியாறு, காவிரியாறு, கோதையாறு ஆகிய நதிக்கரையோரங்களில் 7.50 லட்சம் ரூபாய் செலவில் மரங்கள் நடப்படும் என்பதை நான் வரவேற்கிறேன்.

[திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன்] [1992 மார்ச் 24

முற்பகல் 11-55

அதேபோன்று என்னுடைய அம்பாசமுத்திரம் தொகுதியில் ஓடும் தாமிரபரணி ஆற்றுக் கரையோரங்களில், இத்திட்டத்தை விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களையும், மாண்புமிகு வனத்துறை அமைச்சர் அவர்களையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சந்தன மரம், சமுதாயக் காடுகள், மரங்கள், சிறுவிளை பொருட்கள் மூலம் அரசுக்கு 1991-92 ஆம் ஆண்டு வருமானம் ரூ. 4,382 லட்சம் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. ஆனால், 1990-91 ஆம் ஆண்டு வருமானம் ரூ. 4,583 லட்சம். எனவே, 1991-92 ஆம் ஆண்டு மதிப்பீட்டில் 201 லட்சம் ரூபாய் குறைகிறது. இதற்கு என்ன காரணம் என மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவார்கள் என நம்புகிறேன்.

அரசுக்குச் சொந்தமான காட்டு நிலத்தில், மலைத் தோட்டப் பயிரான ஏலக்காய், பயிர் செய்வதற்கு குத்தகை எடுத்தவர்கள், குத்தகை காலம் முடிந்த பின்பும் அரசு நிலத்தை ஒப்படைக்காமல், நிலத்தை தன்வசம் வைத்துள்ளவர்கள்மீது அரசு உரிய நடவடிக்கை எடுத்து, குத்தகைதாரர்களை வெளியேற்ற வேண்டும். தவறினால், பல லட்சம் ரூபாய் அரசு வருமானம் பாதிக்கப்படும். நீதிமன்றங்களில் வழக்குகள் இருந்தாலும், அவற்றை சீக்கிரம் முடிவுக்குக் கொண்டுவந்து அரசு தனது உரிமைகளைப் பாதுகாக்க வேண்டும். (மணியடிக்கப் பெற்றது).

எனது அம்பாசமுத்திரம் தொகுதியில், அரசுக் காடுகள் மேற்கு தொடர்ச்சி மலையில் உள்ளது. முண்டந்துறை—களக்காடு வனவிலங்கு சரணாலயம்—புலிகள் காப்பகம்—உள்ளது. இந்தப் பகுதியில் அருள்மிகு சொரிமுத்து அய்யனார் கோவிலும் உள்ளது. வருடா வருடம் பங்குனி உத்திரம், ஆடி அமாவாசை போன்ற திருவிழாக் காலங்களில், லட்சக்கணக்கான பக்தர்கள் இக்கோவிலுக்கு வருவார்கள். தமிழ்நாட்டின் பல பகுதிகளிலிருந்து வருவார்கள். ஜமீன் ஒழிப்பு நேரத்தில் இக்கோவிலுக்குச் சொந்தமான 40 ஏக்கர் நிலத்தில் 5 ஏக்கர் நிலத்தை மட்டும் கோவிலுக்குக் கொடுத்துவிட்டு, மீதமுள்ளதை வனத்துறையுடன் சேர்த்துவிட்டார்கள். இதனால், விழாக் காலங்களில் வரும் பக்தர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இது குறித்து, முன்னாள் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், எம்.பி.-க்கள் அரசிடம் பல தடவை முறையிட்டுள்ளார்கள். இது விஷயத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தி, மீண்டும் கோவில் நிர்வாகம் கேட்கும் நிலத்தைத் திரும்ப ஒப்படைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1992 மார்ச் 24] [திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன்]

அரசு காடுகளில் திருட்டுத்தனமாக மரங்கள் வெட்டுவதைத் தடுக்கவும், காடுகள் அழிவதைத் தடுப்பதற்கும் அரசு மேற்கொள்ளும் நடவடிக்கையை நான் பாராட்டுகிறேன்.

அரசு விறகு டெப்போக்கள், நீலகிரி, மதுரை, கோயம்புத்தூர் போன்ற கோட்டங்களில் திறக்கப்பட்டுள்ளதாக கொள்கைக் குறிப்பில் கூறப்பட்டுள்ளது. இதுபோல, எனது அம்பாசமுத்திரம் தொகுதியிலும் அரசு விறகு டெப்போ ஏற்படுத்தி, உதவிட அன்புடன் மாண்புமிகு வனத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனது அம்பாசமுத்திரம் தொகுதியில், கடையம், அம்பாசமுத்திரம், பாபநாசம், முண்டந்துறை ஆகிய பாரஸ்ட் ரேஞ்சுகள் உள்ளன. இவற்றில் விறகிற்காக மரங்கள் வெட்டப்படுகின்றன. இதனை அரசு தடுத்து நிறுத்த வேண்டுமென கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காடு வளர்ப்பு எவ்வளவு முக்கியமோ அதுபோன்று காட்டுச் செல்வங்களையும் பாதுகாக்க நடவடிக்கை எடுக்கக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது.)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : சீக்கிரம் முடியுங்கள். நிறைய பேர்கள் பேச வேண்டியிருக்கிறது.

திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன் : ஒரே ஒரு நிமிடத்தில் முடித்துவிடுகிறேன்.

அடுத்து, சந்தன மரத் திருட்டை ஒழிக்க, தமிழ்நாட்டு காவல் துறையினரும், வனப் பணியாளர்களும் தீவிர நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்கள். பாராட்டுகிறேன். ஆனால், இதுவரை சந்தன மரத் திருட்டில் பிடிபட்ட கும்பல்களின் பெயர்ப் பட்டியலை எல்லா தினசரி பத்திரிகைகளிலும் வெளியிட வேண்டும். இவர்கள் சமூக விரோதிகள். சந்தன மரக் கடத்தல் காரர்கள் என்று பொதுமக்களுக்குத் தெரியப்படுத்தவேண்டும்.

மேலும், எங்களது மாவட்டத்திலுள்ள களக்காடு மலையில் வைரக் கற்கள் இருப்பதாகத் தெரியவருகிறது. இதைக் கேரளா வில் இருந்து சிலர் மலைப் பாதை வழியாக வந்து, வைரக் கற் களை எடுத்துச் செல்வதாகவும், அறிகிறேன். இதனை, மாண்பு மிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அரசு, உரிய நடவடிக்கை எடுத்து, உண்மை அறிந்து, அரசு மூலம் மேற் கண்ட வைரக் கற்களை எடுக்க தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க அமைச்சர் அவர்களை வேண்டுகிறேன்.

மேலும், அம்பாசமுத்திரம் தொகுதியில் உள்ள மிகவும் பழமையான மன்னார் கோவில் உள்ள சொக்கநாதன் ஆலயத்தையும், பிரம்மதேசம் கிராமத்தில் உள்ள திருக்கோவிலையும் ஆலயத் திருப்பணி செய்ய வேண்டுமென்று இம்மன்றத்தின் மூலம் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அம்பாசமுத்திரம் நகரத்தில் உள்ள அருள்மிகு அம்மையப்பர் கோவில் தேர் பல வருடங்களாக ஓடவில்லை. எனவே, அம்பாசமுத்திரம் அம்மையப்பர் கோவில் தேர் ஓட, உரிய நடவடிக்கை எடுக்க நான் வணங்கும் தெய்வம் தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களைப் பணிந்து வேண்டுகிறேன்.

மேலும், மேல் மணிமுத்தாறு நீர் மின்நிலையம் அமைப்பதற்கு அரசு ஆய்வு செய்து, நிதி நெருக்கடி காரணமாக அந்தத் திட்டம் இப்போது கிடப்பில் போடப்பட்டதாகத் தெரிகிறது. அதை மீண்டும் ஆய்வு செய்து, அந்தப் பணியை மேற்கொண்டால், மின்சார உற்பத்தி அதிகமாக நமது தமிழகத்திற்தக் கிடைக்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : முடியுங்கள், சீக்கிரம் முடியுங்கள்.

திரு. ஆர். முருகையா பாண்டியன் : எனவே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து, விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அம்பாசமுத்திரத்தைச் சார்ந்த அந்தத் தொகுதியிலே சில மலைகளிலே வைரக் கற்கள் இருப்பதாக உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதையேதான் மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர்கள் கூட்டத்தில், மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தவுடனே, அங்கே ஜனங்கள் நடமாடாத அளவுக்குக் கடுமையான பாதுகாப்பு இன்றைக்கு இருக்கிறது என்பதை உறுப்பினர் அவர்கள் நன்கு அறிவார்கள். ஆகவே, அதை நாங்கள் ஆய்ந்துகொண்டு இருக்கிறோம்.

நண்பகல் 12—00

அதைப்போல, அம்பாசமுத்திரத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்தை நிறுத்திவிட்டதாகச் சொன்னார்கள். நம்முடைய தமிழகத்தின் ஒப்பற்ற தலைவி தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியில் நாளை மறுதினத்திலிருந்து அந்தப் பேருந்து இயக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. மா. சா. மா. இராமச்சந்திரன்.

திரு. மா. சா. மா. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மற்றும் வனத்துறை மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தில் பங்கேற்க வாய்ப்பளித்த பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்து எனது உரையைத் துவக்குகின்றேன்.

நமது நாட்டின் பொருளாதாரம் போக்குவரத்தை ஆதாரமாகக் கொண்டு விளங்குகிறது. போக்குவரத்துத் துறையில் இந்தியாவிலே முதல் மாநிலமாக நமது தமிழ்நாடு திகழ்கிறது என்பதைப் பெருமையோடு கூறிக் கொள்ளலாம். 1978 ஆம் ஆண்டு முதல் நமது அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களால் தேசிய அளவில் பல்வேறு காரணங்களுக்காக விருதுகளைப் பெற்றிருப்பதை நாம் பெருமையோடு கூறிக்கொள்ள முடியும்.

தமிழ்நாட்டில் தற்போது பயணிகள் போக்குவரத்திற்கு 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடைமுறையில் உள்ளன. 16—வது போக்குவரத்துக் கழகமாக, தந்தை பெரியார் மற்றும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகங்களை இரண்டாகப் பிரித்து, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பிறந்த காஞ்சிபுரத்தைத் தலைமை இடமாகக் கொண்டு அவரது அரசியல் வாரிசான புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் பெயரில் ''புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகத்தை'' 1—4—1992 முதல் துவக்க இருக்கின்ற புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் அரசியல் வாரிசு, டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு எனது நெஞ்சார்ந்த நன்றியினைக் காணிக்கையாக்குகின்றேன்.

அரசின் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பில் ''பேருந்து வசதி இல்லாத இடம்'' என்ற சொற்களைப் போக்குவரத்து அகராதியிலிருந்ஈ நீக்கி விடுவதே அரசின் உறுதியான நோக்கமாகும் என்ற வரிகளை நான் மனதாரப் பாராட்டுகின்றேன்.

சாலை விபத்தில் இறந்தவர்களுக்கு உடனடி நிவாரணமாக ஆயிரம் ரூபாய் முந்தைய அரசால் வழங்கப்பட்டது. அதை 3,000 ரூபாயாக உயர்த்திய டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அரசைப் பாராட்டுகின்றேன்.

டீசல், பெட்ரோலுக்கு தட்டுப்பாடு காரணங்களால் பேருந்தை இயக்குவதற்கு கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் இந்தக் கால கட்டத்திலே அதற்குப் பதிலாக இயற்கை எரிவாயுவை வைத்து பேருந்தை ஓட்டுவது என்பது ஒரு புதுமையாகும். கும்பகோணத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு சோழன் . போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இந்தியாவிலே முதன் முதலாக இயற்கை எரிவாயுவை வைத்து பேருந்து ஒன்று ஓடிக் கொண்டிருப்பது மிகவும் பெருமைக்குரியதாகின்றது. அதைப் போல மின்கலப் பெட்டிகளால் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கும் இந்தியாவிலே முதன் முதலாக தமிழ்நாட்டிலே வழிவகை செய்துள்ள நம்முடைய அரசைப் பாராட்டுகின்றேன். இந்த நேரத்திலே அயல்நாடுகளில் உள்ளதைப்போல் சூரிய ஒளியால் பேருந்தை இயக்க அரசு தீவிர ஆராய்ச்சி மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதன் மூலம் எரிசக்தி மிச்சமாகும். தொடர் செலவும் மிச்சம் ஆகும் என்று கூறிக் கொள்கிறேன்.

விபத்தின்றிப் பணிபுரிய ஓட்டுநர்களை ஊக்குவிப்பதற்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பாதுகாப்பாக பணி செய்யும் ஓட்டுநருக்கு பரிசு வழங்கும் திட்டத்தை நான் பாராட்டுகிறேன். விபத்துக்களை ஏற்படுத்திய ஓட்டுநர்களுக்கு உடனடியாக தனி வகுப்பு எடுத்து நடத்தி விபத்துக்கள் தொடராவண்ணம் அவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். விபத்துக்கள் காரணமாக ஓட்டுநரோ, நடத்துநரோ ஏதேனும் உடற்கூறு ரீதியாக பாதிப்படைந்தால் அவர்களுக்கு பணிமனை வேலை, டைம் கீப்பர் வேலை போன்ற மாற்று வேலைகளுக்கு அவர்களை அமர்த்தி வாய்ப்புத்தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல, ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கு ஓய்வு பெற்ற நிபுணர்களைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை அமைத்து அவர்களுக்கு நல்ல முறையிலே பயிற்சி கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எனது இளையான்குடி தொகுதியில் ஆர். எஸ். மங்கலத்தில் மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்து கழகத்தின் சார்பில் பஸ் டெப்போ ஒன்று நிறுவப்பட வேண்டும் என்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனெனில், ஆர்.எஸ். மங்கலத்திலிருந்து வடக்கே 35 கி.மீ. தொலைவில் தேவகோட்டை நகரம் உள்ளது. அங்கேதான் மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் டெப்போ உள்ளது. அதைப்போல ஆர்.எஸ். மங்கலத்திற்குத் தெற்கே 35 கி.மீ.

தொலைவில் இராமநாதபுரத்தில் எம்.பி.டி.சி. டெப்போ உள்ளது. ஆக 70 கி. மீட்டருக்கு இடையே பணிமனை எதுவும் இல்லை. அப்படி பணிமனை இல்லாத காரணத்தால் பழுது ஏற்படும் வாகனங்கள் சரி செய்வதற்கு காலஅவகாசம் ஏற்படுகிறது. அதனை மாற்றும் முகமாக இரண்டு ஊர்களுக்கும் மத்தியில் இருக்கின்ற ஆர். எஸ். மங்கலத்தில் எம்.பி.டி.சி. சார்பில் புதிய பணிமனை ஒன்றினை அமைக்க வேண்டும் என்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல இளையான்குடி நகரியமானது ஒரு வட்டத்தின் தலைநகர். அங்கும் மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்தின் கழகத்தின் சார்பிலே பஸ் டெப்போ இல்லாதது ஒரு பெரும் குறை ஆகும். எனவே இளையான்குடியிலும் ஒரு பஸ் டெப்போ அமைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமாய் நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பசும்பொன் மாவட்டத்தின் தலைநகரான சிவகெங்கை யிலிருந்து இளையான்குடி, ஆர்.எஸ். மங்கலம், உப்பூர் வழியாக கடற்கரை கிராமமான திருப்பாலைக்குடிக்கு பேருந்து விடப்பட வேண்டும் எனக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-05

அதேபோல, இளையான்குடித் தொகுதியில் பல்வேறு வழித்தடங்களில் நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை மீண்டும் விடுவதற்கு அரசு ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நெரிசல் நேரங்களில் பேருந்துகளில் கூடுதல் கண்டக்டர்களையோ அல்லது பேருந்து நிறுத்தங்களில் கண்டக்டர்களையோ நியமனம் செய்து விரைவான பயனத்திற்கு வழிவகுக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதுபற்றி கேள்வி நேரத்தின்போது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். கூடுதல் கண்டக்டர்கள் பேருந்து நிறுத்தங்களிலே நியமனம் செய்வதன்மூலம் பயணச் சீட்டு வாங்காமல் பயணம் செய்பவர்களைத் தடுக்க முடியும். மேலும் நிறுத்தங்களில் கண்டக்டர் இருந்தால் அவர்கள் வரிசைக் கிரமமாக கூட்டத்தை ஒழுங்குபடுத்தி பேருந்திற்குள் அனுப்ப முடியும். அதனால் வயதானவர்கள், பெண்கள், குழந்தைகள் பாதுகாப்பாக பேருந்தில் ஏறுவதற்கான ஒருவாய்ப்பு ஏற்படுகிறது.

அதேபோல, பேருந்துகள் புறப்படும் இடங்களிலே ஒரே வழித்தடப் பேருந்துகள் நான்கைந்து நின்றால் எந்தப் பேருந்து முதலில் செல்லும் எனத் தெரியாத பயணிகள் ஏதாவது ஒரு பேருந்தில் ஏறி அமர்ந்து விடுகிறார்கள். பின்னர் வேறு பேருந்து முதலில் செல்லும்போது பயணிகள் அதில் இடம் பிடிப்பதற்கா

ஒரு ஓட்டப்பந்தயமே நடத்த வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதனைத் தவிர்க்க' அடுத்துப் புறப்படும் பேருந்து' என்ற பெயர்ப் பலகையைப் பயன்படுத்தி பயணிகளுக்கு ஏற்படுகின்ற குழப்பத்தை தவிர்க்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கூட்டம் அதிகமாக இருந்தும் நிறுத்தங்களில் பேருந்தை நிறுத்தாத ஓட்டுநர்கள்மீது கடும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். அதே போல பாயிண்ட் டு பாயிண்ட் பேருந்துகள் தற்போது நீண்ட தூர வழித் தடங்களில் மட்டும் இயக்கப்படுகின்றன. சென்னை, மதுரை, கோவை போன்ற மாநகரங்களிலும் நெரிசல் நேரங்களில் பாயிண்ட் டு பாயிண்ட் நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்பட வேண்டும் என நான் இங்கே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளினால் விபத்துக்குள்ளாகி மரணமடையும் நபருக்கு ' நோ ஃபால்ட் லையபிலிட்டி '-யின் கீழ் உடனடியாக ரூ. 25,000 வழங்கப்பட வேண்டும் என்று அரசு விதி உள்ளது. ஆனால் பல மாவட்டங்களில் இந்தத் தொகை உடனடியாக வழங்கப்படுவதில்லை. உடனடியாக இந்தத் தொகைகள் வழங்கப்பட அரசு ஆவன செய்ய வேண்டும். அதே போல குடும்பத்தில் சம்பாதிக்கும் நபர் பேருந்து மோதியதன் காரணமாக இறந்துவிட்டால் அவருடைய வாரிசுக்கு அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வேலை கிடைக்கவும் அரசு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசின் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே தனியார் பேருந்துகளைப் பட்டியலிலிருந்து நீக்கும் கொள்கையைப் படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளதை நான் வரவேற்கிறேன்.

வனத்துறை பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூறி என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வனத்துறையை வளப்படுத்த ஏராளமான நிதியை ஒதுக்கியிருக்கின்ற நமது அரசைப் பாராட்டுகிறேன். சந்தன மரக்கடத்தல் குற்றவாளிகளை விசாரிக்க சேலம் மற்றும் வேலூர் ஆகிய இடங்களில் தனி நீதிமன்றம் அமைப்பதை வரவேற்கிறேன்.

சந்தன மரக் கடத்தலில் ஈடுபட்டு இருப்பவர்களுடன் ஒரு சில வனத்துறை அதிகாரிகள் உடந்தையாக இருக்கின்ற காரணத்தினால்தான் சந்தன மரக்கடத்தல் தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது. அப்பேர்ப்பட்ட அதிகாரிகளின்மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்திலே வனக் காப்பாளர்கள் காவல்துறையின் முதல்நிலைக் காவலருக்கு இணையான ஊதியம் பெற்றுவந்தனர். பின்னர் வந்த

திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்தில் இரண்டாம் நிலைக் காவலர் நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டு குறைந்த ஊதியமே பெற்று வருகின்றனர். இந்த நிலைமையை மாற்றி, நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய பொற்கால ஆட்சியிலே அந்த வனக் காப்பாளர்களை முதல் நிலைக்கு உயர்த்தி அவர்களுக்குக் கூடுதல் சம்பளம், புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்திலே வழங்கப்பட்டதைப் போன்று வழங்கப்பட வேண்டும் என்று நான் இங்கே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை பெருநகர் பகுதியில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 2,337 பேருந்துகளை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறது. இவ்வளவு பேருந்துகளை ஒரே கழகம் நிர்வகிப்பது நடைமுறைச் சிக்கலை ஏற்படுத்தும். எனவே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து புதிதாக ஏற்படுத்துகின்ற போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 5 1/2 கோடி தமிழக மக்களின் அன்பையும் ஆதரவையும் பெற்று இந்த நாட்டில் நல்லாட்சி நடத்திக்கொண்டிருக்கிற மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களது திருநாமத்தைச் சூடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு எனது உரையை நிறைவு செய்கின்றேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர்: திரு. வே. தம்புசாமி.

***திரு. வே. தம்புசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையில் பேச அனுமதி தந்த தங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பொதுவாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகத்தில், அதனுடைய மொத்த முதலீடு ஏறத்தாழ 225 கோடி ரூபாய், அந்த மூலதனத்திலே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகம் தொடர்ந்து நஷ்டத்திலேயே இயங்கி வருவதாகக் குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. அப்படி ஒரு நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கான அடிப்படையான காரணங்கள் எது என்பதை அரசு விரைவாக ஆராய்ந்து அதைப் போக்குவதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே அதனுடைய செயல்பாடு, அதனுடைய நிர்வாகத் திறமை இது முழுமையும் ஒரு நஷ்டத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை நாம் அனைவரும் அறிந்ததாக இருக்கிறது. ஒரு தனியார் துறையிலே செயல்படுகின்ற அந்த போக்குவரத்துக்களிலே நஷ்டம் கிடையாது. ஆனால் அரசுத் துறையிலே செயல்படுகின்ற போக்குவரத்திலே நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம்? ஒரு புறத்திலே நிர்வாகத்தில் ஏற்படக்கூடிய சிக்கலா அல்லது மறுபுறத்தில் இயக்குவதிலே ஏற்படுகிற பிரச்சினைகளா என்பதை விரிவாக ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12.10.)

அதேபோன்று இன்னும் அதிகமான கிராமங்களுக்குப் புதிய பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தியிருப்பதற்காக அமைச்சர் அவர்களை நான் பாராட்டுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் த.வுசெய்து அமைதி காக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. வே. தம்புசாமி : இன்னும் அதிகமான கிராமங்களுக்கு பேருந்துகளை விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன். எவ்வளவோ உள் கிராமங்களுக்கு இன்னும் பேருந்து விட வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி. கிராமங்களுக்கு பேருந்து களை விடவேண்டுமென்று கேட்கும்போது அந்தக் கிராமங்களில் ரோடு வசதி சரியாக இல்லாத காரணத்தி னால் பேருந்துகளை விஸ்தரிக்க இயலவில்லையென்று நிர்வாகத் துறை சார்பாக சொல்லப்படுகிறது. அப்படி சாலைகளை சீரமைக்கிற நிலைமையைப் பொறுத்தவரையில், ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கு பொறுப்பு இருக்கிற காரணத்தினால் அதற் கான நிதி நிலைமை அவர்களிடம் இல்லாத காரணத்தினால் அந்தக் கிராமப்புற சாலைகளை சீரமைக்க முடியாத நிலை இருக்கிற காரணத்தினால் அங்கே பேருந்துகளை விட முடியாத சிரமங்கள் இருக்கின்றன. அம்மாதிரி உள் கிராமங் களுக்கு பேருந்துகள் செல்லக்கூடிய வகையில் சாலைகளை சீர் செய்ய முன்னுரிமை கொடுக்க வேண்டும். இல்லாத இடங்களில் அங்கே சாலைகளை உருவாக்கி, பேருந்துகள் செல்வதற்கான சிறப்புத் திட்டத்தை அரசே உருவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல நிர்வாகம் சம்பந்தமாக தில்லைநாயகம் கமிட்டி பரிந்துரை செய்திருக்கிறது. அந்த தில்லைநாயகம் கமிட்டியினுடைய அறிக்கையை அரசு வெளியிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேமாதிரி வேலூரில் நடைபெற்ற துப்பாக்கிச் சூடு சம்பந்தமாக இராமானுஜம் கமிட்டி ஒரு விசாரணை அறிக்கையை வைத்திருக்கிறது. அதையும் அரசு வெளியிட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அது போல, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில், குறிப்பாக இன்றைக்கு கோர்ட்டுக்கு செல்லக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதைத் தவிர்க்கின்ற வகையில் தொழிலாளர்களோடும் அவர்களைச் சார்ந்திருக்கிற தொழிற் சங்கத் தலைவர்களோடும் பேசி கோர்ட்டுக்குச் செல்வதைத் தவிர்த்திட வேண்டும். கோர்ட்டுக்குச் சென்று அவர்கள் பெற்றிருக்கக்கூடிய அந்தத் தீர்ப்பை அரசு அமுல்படுத்துவதற் குரிய நடவடிக்கையை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

அதுபோல, இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களைத் ...காலிகமாக நியமிக்கிறார்கள். அவர்கள் அவ்வப்போது வேலைக்கு அமர்த்தப்படுகிறார்கள். அப்படி அமர்த்தக் கூடியவர்களை 20 நாட்கள் அல்லது ஒரு மாத காலம் பணி புரிந்த உடன் நிறுத்தி விடுகிறார்கள். இப்படி நிறுத்தப்பட்ட தொழிலாளர்கள் 500, 600 பேர் இருக்கிறார்கள். புதிய தொழிலாளர்களை வேலைக்கு எடுக்கிறபோது இவர்களுக்கு முன்னுரிமைக் கொடுத்து, அவர்களைப் போக்குவரத்துக் கழகங் களில் பணியில் அமர்த்துவதற்கு உரிய நடவடிக்கையை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சில பகுதிகளில் திடீரென்று பேருந்துகளை நிறுத்தப் படுகிறது. உதாரணமாக நாகையிலிருந்து திருக்குவளை, கச்சணம், திருவாரூர் வழியாக சென்னைக்கு வந்துகொண் டிருந்த திருவள்ளுவர் பேருந்து நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பேருந்துகளை மீண்டும் விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண் மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று திருச்சியிலிருந்து, திருவாரூர் வழியாக ...ச்சணம், எட்டுக்குடி சென்று கொண்டிருந்த அந்தப் பேருந்தும் ...றுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

அதுபோல திருவாரூரில் இருந்து கச்சணம், ஆலங்குடி, தலைஞாயிறு வழியாக வேதாரண்யம் சென்று கொண்டிருந்த சோழன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் இரவு நேரங்களில் செல்லக் கூடியதை நிறுத்தி விட்டு திருத்துறைப்பூண்டி வழியாக விடப் படுகிறது. அதனால் வேதாரண்யம் செல்லக்கூடியவர்கள் மிகவும் சிரமப்படக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது.

அதே போன்று இன்றைய தினம் நகரத்தைச் சுற்றி இருக்கிற கிராமங்களுக்கு நகரப் பேருந்துகளை விடுகிறபோது அந்தப் பேருந்துகளை காலையிலும் மாலையிலும் அதிகமாக விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். ஏன் என்றால், கிராமங்களிலிருந்து நகரத்திற்கு மருத்துவமனைகளுக்கு வரு கிறார்கள்; பள்ளிகளுக்கு வருகிறார்கள். அது போல அரசு ஊழியர்கள் கிராமங்களில் குடியிருந்துகொண்டு வேலை செய்வதற்காக நகரத்திற்கு வருகிறார்கள். அப்படி வரக் கூடியவர்கள் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். ஆகவே, நகரத்தைச் சுற்றியிருக்கிற கிராமங்களுக்கு நகரப் பேருந்து களை காலையிலும் மாலையிலும் அதிகமாக இயக்குவதற்கு ...ரவாக அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டு ...மன்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், ஆந்தக் குடியிலிருந்து திருவாரூர் வரும் நகரப் பேருந்து பள்ளி நேரத்திலும் இல்லாமல், அரசு அலுவலக நேரத்திலும் இல்லா மல் வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. எனவே, பள்ளி

நேரத்தைக் கணக்கிட்டு, காலையிலே பள்ளிக்கூடம் வருகிற மாணவர்களுக்கு வசதியாக காலை 8, 8–30 மணிக்கு ஆ குடியில் புறப்பட்டு, 9, 9–30 மணிக்கு திருவாரூர் வரக்கூ அளவுக்கு அவை இயக்கப்பட வேண்டும். அதே போல கச்சணம் திருவாரூர் நகரப் பேருந்து காலை 8–30 மணிக்கு. 9 மணிக்குப் புறப்பட்டு, திருவாரூருக்கு 10 மணிக்கு வந்து சேரக் கூடிய அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12–15

காட்டு வளத்தைப் பொறுத்தவரையில் முன்னாலே ஒரு திட்டம் இருந்தது. கிராமங்களில் காடு வளர்ப்பு என்ற பெயரிலே ஒவ்வொரு குடும்பத்திலும் இருக்கிறவர்கள் அரசு புறம்போக்கிலே மரம் வைத்து வளர்த்து வந்தால், எதிர் காலத்தில் தூசிப் பட்டா கொடுப்பது என்று இருந்தது. அந்த திட்டத்தை மீண்டும் அமல்படுத்தி, கிராமப் புறங்களிலே மரம் வளர்க்கும் வாய்ப்பு இருக்குமானால், அவர்கள் அந்த மரங்களை வளர்க்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதைப் போல நீண்ட நாள் வற சியைத் தாங்கும் மரங்களை நட முயற்சிகளை மேற்கொ வேண்டும். புளிய மரம், பனை மரம், மாமரம், இலுப் மரம் போன்ற மரங்கள் 100 ஆண்டுக் காலம் வாழக்கூடிய மரங்களாக இருக்கின்றன. அதைப் போன்ற மரங்களை கிராமங்களில் பயிர் செய்ய ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட வேண்டும். கிராமப் புறங்களிலே வனத் துறையின் மூலமாக அந்த மரங் களை வளர்க்கச் செய்து, அவர்களே அனுபவித்துக்கொள்ளும் நடைமுறையை உருவாக்கினால், ஒவ்வொரு குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் வேகமாக 4, 5 மரங்களை வைத்து, பயிர் செய்து, பாதுகாக்க முடியும். அந்த வகையில் அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, வனத் துறையிலே 8–7–80-க்கு முன்னால் டெம்பர ரியாகப் பணி புரிந்த தொழிலாளர்கள் நிரந்தரம் ஆக்கப் பட்டு வருகிறார்கள். அதைப் போல 8-7-1980க்குப் பின்னால் பணியில் அமர்த்தப்பட்டிருக்கிற தொழிலாளர்களையும் எதிர் காலத்தில் அரசு நிரந்தரப் பணியிலே அமர்த்துவதற்கு நட வடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு அளித்த தங்களுக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் :</u> திரு. இரா. நடேசன்.

*<u>திரு. இரா. நடேசன் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை வந்த துறை மானியங்களிலே பேச அனுமதித்ததற்கு

களுக்கு மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தளவிலே நமது அரசு 13,828 பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. அப்படி 13,828 பேருந்துகளை இயக்குகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே நடைபெறுகின்றன என்றால் அது மிகவும் வருத்தப்பட வேண்டிய ஒன்று. ஏனென்றால் 2, 3, 5 வண்டி களைத் தனியார்கள் ஓட்டுகிறார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் மிகச் சிறப்பான முறையிலே லாபம் வரக்கூடிய இந்த வேளை யிலே, அரசு ஓட்டும் பேருந்துகளில் நஷ்டம் வந்து கொண் டிருக்கிறது. கழிந்த சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரில் டிக்கட் கட்டணத்தை ஏற்றிக் கொடுத்த பிறகும், நஷ்டம் ஏன் வருகிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கருணை கூர்ந்து சிந்தித்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். எந்தெந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்பதைப் பார்த்து, அதற்குப் பொறுப்பானவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். போக்குவரத்துக் கழகங் களுக்குத் தேவையான ரப்பர் சம்பந்தப்பட்ட பொருட்களை தமிழ் நாட்டில் உள்ள தயாரிப்பாளர்களிடமிருந்து வாங்க வடிக்கை எடுக்குமாறு அன்புடன் வேண்டிக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே மேனேஜிங் டைரக்டர் களாக இருக்கிறவர்கள் பி.ஈ. பட்டம் பெற்றவர்கள்தான். ஒரு முறை, இரண்டு முறை போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நஷ்டம் காண்பிப்பதாக இருந்தால், அவர்கள் மீது நட வடிக்கை எடுத்து, அவர்களை போக்குவரத்துத் துறையிலே இருந்து மாற்றி, வேறு ஏதாவது துறைக்கு மாற்றம் கொடுத்து உதவ வேண்டும். இங்கு திறமை வாய்ந்தவர்களைப் போட்டு நல்ல முறையிலே போக்குவரத்துக் கழகங்களை செயல்படுத்த வேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் லாபத்தில் இயங்க ஓ.டி. (O.D.) முறையை ஒழிக்க வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வேலை பார்க்கும் தொழி லாளர்களுக்குப் பென்ஷன் வேண்டுமென்று பல ஆண்டு களாகக் கேட்டு வருகிறார்கள். கருணை கூர்ந்து அமைச்ச ரவர்கள் அதற்கு நடவடிக்கை எடுத்து அவர்களுக்குப் பென்ஷன் கொடுத்து உதவ வேண்டும். அரசாங்க போக்குவரத்துக கழகத்தில் ஓட்டுநராக 10 ஆண்டுகள் பணிபுரிந்தவர்களுக்கு எல்லாம் பென்ஷன் கொடுக்க வேண்டுமென்று உத்தரவுகள் இருந்தும் சில ஆட்களுக்கு அது கொடுக்கப்படவில்லை. உதாரணமாக திருவட்டார் புளிச்சான்விளை என்ற இடத்தில் உள்ள திரு. தனிஸ்லாஸ் என்பவர் 10 வருடங்களாக ஓட்டுநராக இருந்தும் அவருக்கு பென்ஷன் கிடைக்கப்பெறவில்லை. பட்டதாரி நடத்துனர்களுக்கு பதவி உயர்வு வழங்க பணிவுடன் வேண்டுகிறேன்.

[திரு. இரா. நடேசன்] [1992 மார்ச் 24

பிற்பகல் 12-20

நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வண்டிகளைச் சீராக பரா மரிக்க வேண்டும். அப்படி பராமரிப்புக் குறைவால் வண்டிகள் சீர்கேடாக இருக்கின்ற நிலைமை ஏற்படுவதால், நஷ்டம் ஏற் படுகிறது. அதுமட்டுமல்லாமல் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் களில் முன்னாலும், பின்னாலும் விளம்பரங்கள் ஒட்டிவிடுகிறார்கள் எல்லா கட்சிக்காரர்களும் அவ்வாறு விளம்பரங்களை ஒட்டுகிறார்கள். அதனால் பஸ்களின் அழகே கெட்டுப் போகி றது. எனவே விளம்பரங்களை ஒட்டுபவர்மீது கடும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். தனியார் பேருந்துகள் ஓடும் போது அழகாக இருக்கின்றன. ஆகவே இவ்வாறு ஒட்டப்படும் விளம்பரங்களை அவ்வப்போது கழுவி சுத்தமான முறையில் பஸ்களை பராமரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பேருந்துகளை பராமரிக்க அதிகபடியான டெக்னிக்கல் பணியாளர் களை நியமிக்க கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் எம்.டி.-க்கள்போடு கின்ற உத்தரவுக்குக் கட்டுப்படாத ஓட்டுநர்களையும், நடத்துநர் களையும் அந்த போக்குவரத்துக் கழகத்தை விட்டு வேறு போக்கு வரத்துக் கழகத்திற்கு மாற்ற வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்று மட்டும்தான் செயல்படுகிறது. பிரைவேட் வண்டிகள் கிடையாது. அங்கே திருவட்டாறு டிப்போவைப் பொறுத்தவரையில் மிகவும் மோசமாக வண்டிகள் இருப்பதால் எல்லோருக்கும் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. மழைக் காலங்களில் பஸ்கள் பூராவும் ஒழுகுவதால் நனைந்து கொண்டேதான் பயணம் செல்ல வேண்டும். இப்படி எல்லாம் இருப்பதால் திருட்டுத்தனமாக 260 பிரைவேட் வண்டிகள் ஓடுகின்றன. மேலும் டவுன் பஸ்களுக்கு தனியான வர்ணம் பூசவேண்டுமென்று நான் மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் குறிப்பிட்டேன். அதற்கு பதில் அளித்த எம்.டி., தனி வர்ணம் வேண்டாம், மிகப் பெரிசாக டவுன் பஸ் என்று எழுதுகிறோம் என்று சொன் னார். இதுவரை அப்படி எழுதவும் இல்லை. ஆனால் சில நம்பர்களைப் போட்டார்கள். உதாரணமாக 109V என்று ஒரு நம்பர் எழுதப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் போர்டில் தக்கலை யிலிருந்து களியல் செல்வதாக போர்டில் எழுதியிருக்கிறது. அதன் போட்டோகூட என்னிடம் இருக்கிறது. அதை வேண்டு மானால் காட்டுகிறேன். இப்படி மிக மோசமாக..

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

1992 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, டவுன் பஸ் எங்கே இயங்கினாலும் தனி வர்ணம் பூசப்பட வேண்டுமென்று அரசு ஆணை பிறப் பித்திருக்கிறது. ஆகவே அதை எந்த நிர்வாகம் மேற்கொள்ள வில்லையோ அவர்களுக்கு தக்க அறிவுரை வழங்கப்பட்டு, தனி வர்ணம் பூச விரைந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, தனி வர்ணம் பூசி பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு அரசு உடனடியாக நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. இரா. நடேசன் : நன்றி. அடுத்ததாக, குளச்சல் துறைமுகம் இயற்கையான துறைமுகமாக அமைந்திருக்கிறது. அதை பெரிசாக ஆக்கி, அதிகப்படியான கப்பல்கள் வருவதற் கான ஏற்பாடுகளை அரசு செய்தால் கன்னியாகுமரி மாவட்டத் திற்கு மிக நன்மையாக இருக்கும். இயற்கையிலே மிக ஆழம் கூடுதலான துறைமுகமாக இருக்கிறது. அதை விரிவுபடுத்த நட வடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வனத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் கூடுதலான, பெரிய காடுகள் நிறைந்த மாவட்டமாக கன்னியாகுமரி மாவட்டம் இருக் கிறது. முன்பெல்லாம் காடுகளில் திருடர்கள்கூட கூடுதலாக இருந்தார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இப்போது தீவிர நடவடிக்கை எடுத்திருப்பதால் இப்போது திருட்டுகள் குறைந்து வருகின்றன.

அங்கே வேலை பார்க்கிற அதிகாரிகள், திருடர்களைப் பிடிக் கச் செல்கிறபோது, அதிகாரிகளிடம் இருப்பதைவிட பெரிய நவீன துப்பாக்கிகள் கூடுதலான அளவில் திருடர்களிடம் இருப்ப தைப் பார்க்கிறார்கள். ஆகவே அவர்களை நெருங்க முடியாத சூழ்நிலை அதிகாரிகளுக்கு ஏற்படுகிறது. 2, 3 மாதங்களுக்கு முன்னால் கேரளா எல்லையில் ரேஞ்சர்கள், பாரஸ்டர்கள் போன்ற அதிகாரிகள் போனார்கள். பெரிய அதிகாரிகளான சி.சி.எப்.-ம் அங்கே போயிருந்தபோது, மலை முகட்டில் இருந்து பார்த்தபோது, பெரிய பெரிய யானைத் தந்தங்களை பலர் எடுத்துச் சென்றதாகவும், இவர்களால் ஒன்றும் செய்ய முடி யாமல் கவலைப்பட்டுக் கொண்டு திரும்பியதாகவும் சொன்னார் கள். அதற்கான சரியான ரிக்கார்டுகளைக் கேட்டிருக்கிறேன். அது கிடைத்தால் அவைக்கு அளிக்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-25

வனப் பணியாளர்களுக்கு நவீன துப்பாக்கிகள் கொடுக்க வேண்டும். நமது காவல் துறையினருக்குக் கொடுப் பதைபோல எல்லாவிதமான வசதிகளும், சலுகைகளும் ஃபாரஸ் டில் வேலை செய்பவர்களுக்கும் கட்டாயமாக கொடுக்க வேண் டும். அவர்களுக்கு ரிஸ்க் அலவன்ஸ் கொடுக்க வேண்டும். ஏன் என்றால் அவர்கள் தங்கள் உயிருக்குப் பயந்து வேலை செய்ய

வேண்டியிருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல் எங்கள் கன்னியா குமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வனங்களை பாதுகாக்க வேண்டும் ஏனென்றால் அங்கே புறம்போக்கு நிலங்கள் கூடுதலாக இல்லா காரணத்தால் பொதுமக்கள் அங்கே அரசு காடுகளை ஆக்கிர மித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே காடுகளை அளந்து திட்டப்படுத்தி, வேலி அமைக்க வேண்டும். எங்கெங்கே மரங் கள் இல்லையோ அங்கெல்லாம் மரங்களை நட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அங்கே இரண்டு பருவமும் மழை பெய்து வருவதால் தாராளமாக மரங்கள் பெரியதாக வளர்ந்து வருகின்றன. அதைப் போலவே உலர்ந்து, சாய்ந்து கிடக்கிற மரங்களை எல்லாம் அரசு டெப்போவிற்குக் கொண்டு வந்து விரைவில் ஏலம் போட்டுக் கொடுக்க வேண்டும். தற்போது டெப்போவிலே மரங்கள் எல்லாம் நசிந்து போகிற அளவிலே இருக்கின்றன. டெப்போவில் கொண்டு வந்து பல ஆண்டுகளாக ஏலம் போடா மல் அப்படியே வைத்திருக்கிற காரணத்தால் அந்த மரங்கள் எல்லாம் இத்துப் போகின்றன. ஆகவே உடனடியாக அந்த மரங்களை எல்லாம் ஏலம் போட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

காடுகளில் திருடும் திருடர்கள் பயன்படுத்தும் வண்டிகளை எல்லாம் பிடித்து உடனே அந்த வண்டிகளை ஏலம் போட்டு அரசாங்கத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். (மணி அடிக்கப் பெற்றது) மரம் கடத்தும் கடத்தல்காரர்களை குண்டர்கள் சட்டத்தில் போட வேண்டும். குமரி மாவட்டத்தில் பெரிய எஸ்டேட் முதலாளிகளிடம் ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் புறம் போக்கு நிலங்கள் இருக்கின்றன. அந்த நிலத்தை எடுத்து வனங்களில் வசிக்கின்றவர்களுக்கு மாற்று இடமாகக் கொடுத் தால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும். வனத்திற்குள் யார் அத்துமீறி போனாலும் அவர்கள்மேல் தக்க நடவடிக்கையை எடுக்க வேண்டும். வனத்திற்குள் யாரும் குடியிருக்க அனுமதிக்கக் கூடாது. மலைவாசிகளாக இருந்தாலும் கூட வசிக்கக் கூடாது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் புறம் போக்கு நிலங்கள் பெரிய முதலாளிகளிடம் இருப்பதால் அவற் றையெல்லாம் எடுத்து வனத்திலே வசிப்பவர்களை குடியமர்த்தி விட்டு வனத்தை பாதுகாக்க வேண்டும் என்று அன்பாய் கேட்டு பேச வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நன்றி சொல்லி விடைபெறு கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. தா. வேடியப்பன்,

*திரு. தா. வேடியப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, என் இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு முதற்கண் வணக் கத்தை கூறி போக்குவரத்துத் துறை மற்றும் வனத்துறை மீதான மானிய கோரிக்கையின்மீது என்னுடைய சில கருத்துக் களைக் கூற விழைகிறேன்.

டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் கண்டெடுத்த புரட்சி மலர் மாண்புமிகு போக்குவரத்து மற்றும் வனத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஆவார். அவருக்குக் கொடுக்கப்பட்ட பணியினை புரட்சித் தலைவி அவர்களின் சிந்தனைக்கேற்ப சிறப்பாக செயலாற்றி வருகிறார். இதன்வாயிலாக கடந்த தி.மு.க. ஆட்சியில் மக்கள் நலனையே கருதாமல் தன்னலத்தையே கருதியுள்ள அக்கழகத்தின் தலைவர் பல பகுதிகளில் பல நூற்றுக் கணக்கான பேருந்துகளை நிறுத்திவிட்டார். ஆனால் நமது மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களின் அரசு, மாண்புமிகு அமைச்சரின் முயற்சியால் முந்தைய ஆட்சியில் நிறுத்தப்பட்ட அனைத்துப் பேருந்துகளையும் உடனடியாக விட ஆவன செய்தார் (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி). இது ஏழை மக்களின் நலனை பிரதிபலிக்கும் பொற்கால ஆட்சியின் புரட்சித் தலைவியின் சாதனையாகும்,

அதேபோன்று புரட்சித் தலைவரின் புகழ்பாடும் வண்ணம், புகழை நிலைநிறுத்தும் வண்ணம் செங்கை-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம் என பெயர் சூட்டியும், புரட்சித் தலைவரின் பெய ரால் புதியதொரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தியும் உள்ளது மிகவும் பாராட்டுக்குரிய ஒன்றாகும்,

அதேபோல் இதுவரை இல்லாத அளவில் நமது போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் அகில இந்திய அளவில் பல பரிசுகள் பெற்றிருப்பது நமது மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஊக்கத்தால் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர் களின் செயல் திறனாலும் பெற்றிருப்பதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். மேலும் பொதுமக்களின் கோரிக்கை களை ஏற்று அதற்கு தகுந்தாற்போல் புதிய போக்குவரத்து தடயங்களை ஏற்படுத்தி மக்கள் நலன் காக்கும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் பணி பாராட்டுக்குரியதாகும்.

மேலும் எனது போளூர் தொகுதியில் ஏறத்தாழ 20 பேருந்துகள் விட வேண்டும் என்று மண்டல போக்குவரத்து அதிகாரி கூட்டத்தின் மூலம் அரசுக்கு பரிந்துரை அனுப்பப் பட்டுள்ளது. இதற்கு அரசு ஏற்பளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பேருந்துகளை பராமரிக்க போளூரில் ஒரு பணிமனை அமைக்க புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியிலேயே ஒரு முடிவு எடுக்கப்பட்டது. ஆனால் இதனை கடந்த அரசு கிடப் பில் போட்டுவிட்டது. இதற்காக போளூரில் அருள்மிகு நர சிம்மாச்சாரி கோவிலுக்குச் சொந்தமான சுமார் 5 ஏக்கர் நிலம் நில ஆர்ஜித சட்டம் 4(1)-ன்கீழ் ஆர்ஜிதம் செய்து இதற்காக நிலத்தை ஒதுக்க இந்து சமய அறநிலையத் துறைக்கு பரிந்துரை செய்து கோப்புகள் அனுப்பப்பட்டுள்ளன. இதை நமது இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியின் நல்லாட்சி

யில் மேற்படி நிலத்தை பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்கு
வரத்துக் கழகத்திற்கு ஒதுக்கி போளூரில் (P.A.T.C.) பணி
மனை அமைத்திட வேண்டி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே போன்று தி.மு.க. அரசின்போது போக்குவரத்து
தொழிலாளர்கள் இறந்தால் ரூ. 20,000-ல் இருந்து ரூ. 40,000
ஆக உயர்த்துவோம் என்று அவர்கள் சட்டமன்றத்தில்
சொன்னதையே செய்யவில்லை. 'சொன்னதைச் செய்வோம்'
என்று முழக்கமிட்டவர்களால் செய்து முடிக்காததை தொழி
லாளர் நலன் காக்கும் மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி
அவர்கள் 1—9—1989 முதல் 31—7—1991 வரை இறந்தவர்களின்
குடும்பங்களுக்கு ரூ. 40,000 வழங்கவும், 1—8—1991-க்குப்
பிறகு இறந்தவர்களின் குடும்பத்திற்கு ரூ. 60,000 வரை
வழங்கவும் உத்தரவிட்டு வறுமையால் வாடும் ஏழை
தொழிலாளர்களின் கண்ணீரைத் துடைத்திருக்கிற செயலை
சுமார் ஒரு இலட்சம் தொழிலாளர் குடும்பங்கள் இன்றைக்கு
மனமார வாழ்த்துகின்றனர். இதை நானும் வாழ்த்தி வணங்கி
வரவேற்கிறேன். மேலும் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள்
படிப்பதற்கு உதவும் வகையில் ஐ.ஆர்.டி. நிறுவனம் மூலம் ஒரு
பாலிடெக்னிக் ஏற்படுத்த வேண்டுகிறேன். இதே போன்று
பிரிக்கப்பட்ட மாவட்டங்களுக்கென, மாவட்டத்துக்கு ஒரு போக்கு
வரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்தும் திட்டத்தின் கீழ் எங்களது
திருவண்ணாமலை—சம்புவராயர் மாவட்டத்தில் புதியதோர்
போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தி அதற்கு இதய தெய்வம்
டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் பெயரைச் சூட்ட வேண்டு
மென்று எனது மாவட்ட மக்களின் சார்பாகக் கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12—30

மாவட்டத் தலைநகர் திருவண்ணாமலையில் அனைத்துப்
பகுதிகளுக்கும் செல்ல திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப்
பணிமனை ஒன்று ஏற்படுத்தி, அங்கிருந்து அனைத்துப் பகுதி
களுக்கும் வழித்தடங்கள் ஏற்படுத்த அரசைக் கேட்டுக்கொள்
கிறேன். அதேபோல் போளூர் நகரில் போக்குவரத்து கழகத்
தின் சார்பாக மோட்டல் ஒன்றை அமைக்க வேண்டுமென்று
கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் போக்குவரத்துக் கழக ஊழி
யர்கள் ஓய்வு பெற்று டெர்மினல் பெனிபிட் பென்ஷன் பெறு
பவர்களுக்கு இலவச மருத்துவச் சிகிச்சையும், குடும்ப ஓய்வூதி
யம் வழங்கவும் அவர்களுக்கு மருத்துவ அலவன்ஸாக ரூ. 15
என்.ஜி.ஓக்களுக்கு வழங்குவதுபோல, வழங்க வேண்டுகிறேன்.

அடுத்து வனத்துறை, ஏற்கெனவே முன்பிருந்த ஆட்சியில்
தனக்காகவே வாழ்ந்த தி.மு.க. அரசு, வனத்திலிருந்த சந்தன
மரங்களைக் கடத்தி தன்னிச்சையாகச் செயல்பட்டு அதன்

16543

மூலம் பயனடைந்தார்கள். ஆனால், நம் இதய தெய்வம்
டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் அரசு தீவிர நடவடிக்கை
எடுத்து சந்தன மரக் கடத்தலை வெகுவாகக் குறைத்துள்ளது.
மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களின் எண்ணங்களை
மாண்புமிகு வனத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் சிறப்பாக
செயல்வடிவம் கொடுத்து 1992 பிப்ரவரி கணக்கின்படி 681
டன் சந்தனக் கட்டைகளையும், 618 வாகனங்களையும் கைப்
பற்றி அவர்கள் மீது 2,046 வழக்குகளைப் பதிவு செய்து
ரூ. 1,177 இலட்சம் பெறுமானமுள்ள சந்தன மரங்களைக் கைப்
பற்றியது பாராட்டுதலுக்குரிய செயலாகும். இருப்பினும்
அவ்வாறு கைப்பற்றப்பட்ட சந்தன மரங்களை நீதிமன்ற உத்
தரவு வரும் வரை ஆங்காங்கே தேக்கி வைத்திருப்பது ஒரு
குறையாகவே உள்ளது. இதனால் அரசுக்கு பெரிய இழப்பும்
ஏற்படுகிறது என்பதனைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.
எனவே இதற்காக ஒரு சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வந்து கைப்
பற்றப்படும் சந்தன மரங்களை உடனே அரசு ஏலத்தில் விட
வேண்டும், அப்படி ஆவன செய்யும் வகையில், சட்டத் திருத்தம்
அமையவும் அதன் மூலம் அரசுக்கு உடனடி வருவாய்
கிடைக்கவும் வழிவகை செய்திடுமாறும் மாண்புமிகு புரட்சித்
தலைவி அவர்களை வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்,
அதனை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நம்முடைய இதய
தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் கவனத்திற்கு
எடுத்துச் செல்வார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

வனத் துறையில் பணியாற்றும் அதிகாரிகள் துரிதமாகவும்
தைரியமாகவும் செயல்படும் வகையில் நவீன வாகனங்கள்,
நவீன ஆயுதங்கள், தொடர்பு சாதனங்கள் வழங்க
ரூ. 70 இலட்சம் ஒதுக்கியது மிகவும் போற்றத்தக்கதாகும், எனக்
கூறி இந்த மானியக் கோரிக்கையில் பேச வாய்ப்பளித்த
பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி,
அமர்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : டாக்டர்
எம். கருப்புசாமி,

டாக்டர் எம். கருப்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்
தலைவர் அவர்களே, 1992 ஆம் ஆண்டுக்கான மானியக்
கோரிக்கையில் காட்டுவளம் பற்றி என்னைப் பேச அனுமதித்
ததற்கு உங்களுக்கும், இதய தெய்வம் மாண்புமிகு டாக்டர்
புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் என் மனமார்ந்த நன்றியைத்
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தேசிய வனக் கொள்கை வகுத்
துள்ள விதிப்படி 33 விழுக்காடு வனப்பரப்பாக இருக்க வேண்டும்.
ஆனால், தமிழ்நாட்டில் 17.45 விழுக்காடுதான் வனத்
தினுடைய பரப்பாக உள்ளது. காட்டுவளத்தைப் பெருக்கும்
பொருட்டு மொத்தம் 4,302 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கி உள்ளது

மிகவும் பாராட்டத்தக்கதாகும். அழிந்துவரும் காடுகளைப் பாதுகாக்கும் பொருட்டு 50 ஆயிரம் ஹெக்டேர் நிலப் பரப்பில் விதை தெளிப்பு நடத்தியதும், காட்டுவளத்தைப் பரப்புவதற்கு வழிவகை கூறியதும் மிகவும் பாராட்டுக்குரியது ஆகும்.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் அடர்ந்த காடுகள் எல்லாம் அழிக் கப்படுவதால், 'மலைகளின் அரசி' என்று அழைக்கப்படுகின்ற நீலமலை அழகு மறைக்கப்பட்டு ஆங்காங்கு பொட்டல்களாகவும் வெறும் மேடுகளாகவும் பரிதாபமாக காட்சி அளிக்கின்றது. அங்கே இதே நிலை நீடித்தால் மழை அளவு குறைந்து, அங்கே வளர்ந்து வரும் தேயிலைப் பயிர்களுக்கு எல்லாம் மழை கிடைக் காமல் போய்விடுமே என்ற அச்சம் நிலவுகிறது. ஆகவே, மேலும் கடத்தலைத் தடுக்கும்பொருட்டு சோதனைச் சாவடி களில் நன்கு தேர்ச்சி பெற்ற நவீன ஆயுதங்களை திறம்படக் கையாளக்கூடிய இளம் வனக் காவலர்களை தொலைபேசி வசதி களுடனும் வாகன வசதிகளுடனும் அமர்த்தினால் பெரும் பாலும் கடத்தப்படும் மரங்களின் அளவு குறையும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்........

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் :</u> மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

<u>மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடும்போது, தொலைத் தொடர்பு அவர்களுக்கு இல்லை என்று சொன்னார்கள். நம்முடைய தமிழகத்தில் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சியில் நீலகிரி மாவட்டத்தில் தொலை தொடர்பு மூலம் உடனுக்குடன் நடவடிக்கை மேற் கொள்ளும் அளவுக்கு ஒயர்லெஸ் கருவிகள் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றது.

ஆகவே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல குறிப்பாக ஏதாவது பகுதியிலிருந்து குறிப்பிட்டு காட்டினால், கடத்தல் நடைபெறுகிறது என்று சொன்னால் அந்த இடத்தில் கடுமையான நடவடிக்கையெடுப்பதற்கு இந்த அரசு தயங்காது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12.35

<u>டாக்டர் எம். கருப்புசாமி :</u> மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய விளக்கத்திற்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நீலகிரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் கோத்தகிரியிலிருந்து வருகிறபோது மேட்டுப் பாளையம் பகுதியில் அமைக்கப்பட்டிருந்த சோதனைச் சாவடி மரப்பலகைகள் உடைக்கப்பட்டிருந்தன. ஒரு வாரம் கழித்து அங்கேயிருந்த சோதனைச் சாவடி காவலரை கேட்கிறபோது அது இன்னும் சரி செய்யப்படவில்லை என்று கூறினார். அதைப்போல குன்னூரிலிருந்து வருகிறபோது காட்டேரிக்கு கீழும் பரளியாறுக்கு

கீழும் மேட்டுப்பாளையத்திற்கு அருகிலுள்ள மிக முக்கியமான சாலையில் உள்ள அந்த சோதனைச் சாவடியில் பணியில் இருந்த வனக் காவலரை கேட்டபோது அவர், இன்னும் அது சரி செய்யப்படவில்லை. சில வண்டிகள் அங்கே நிற்பதில்லை அவை வருகிறபோது 100 கி.மீ. வேகத்தில் போகும் என்று கூறி னார். அதை அரசின் கவனத்திற்கு கொண்டு வர கடமைப்பட் டிருக்கிறேன்.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் செக்ஷன் 17 என்று கூறப்படுகிற நிலங் கள் கூடலூர் பகுதியில் அமைந்துள்ளன. அந்த நிலங்கள் அரசுக்கு சொந்தமானவையா? யாருக்கு சொந்தமானது என்று புரியாத நிலையுள்ளது. ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்களில் உள்ள மரங்கள் வெட்டப்பட்டு தமிழ்நாட்டிலிருந்து மேற்கே பாயும் நதிகளில் நூதனமான முறையில் கடத்தி விடுகிறார்கள். அதைத் தடுக்கும் பொருட்டு ஒரு தனி பறக்கும் படை அமைத்து அந்த மரக்கடத்தலை தடுக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கோடைக் காலத்தில் பல்வேறு இடங்களில் காடுகள் தீப்பற்றி எரிவதை கண்கூடாகப் பார்க்கிறோம். பல ஆயிரக்கணக்கான ஹெக்டேர் காடுகள் எல்லாம் எரிந்து சாம்பலாகிற காட்சியைப் பார்க்கும்போது உள்ளம் எல்லாம் துடிக்கிறது. மூங்கில் மரங்கள் இல்லாத இடங்களில்கூட தீ பிடித்து எரிவதற்கு காரணம் யாரோ சமூக விரோதிகள் தீ வைப்பதுதான். அவ்வாறு தீ வைப்பவர் களுக்கு கடுமையான தண்டனை வழங்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன்,

நீலகிரி மாவட்டத்தில் சுமார் 2 ஏக்கர், 3 ஏக்கர் நிலம் வைத் திருக்கிற ஏழை விவசாயிகளுக்கு அந்த நிலங்களைப் பட்டா செய்து வழங்க வேண்டுமென்று தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சந்தன மரங்களை கடத்துபவர்களுக்கு மிகவும் கடுமையான தண்டனை வழங்க வேண்டும். அவர்களை நாடு கடத்தினால் கூட தவறில்லை. ஏனென்றால் நாட்டினுடைய பெரும் பொரு ளாதாரச் செல்வத்தை சீர்குலைக்கும் வகையில் செயல்படும் இந்த சமூக விரோதிகளுக்கு மிக அதிகபட்சமான தண்டனையை வழங்க வேண்டும். சந்தன மரங்களை கடத்துபவர்களுக்கு வழங்கப்படும் அதே தண்டனையை மிகவும் உயர்ந்த விலையுள்ள ஈட்டி, தேக்கு போன்ற மரங்களை கடத்துபவர்களுக்கும் வழங்க வேண்டும்.

காவல் துறையினருக்கு பல்வேறு சலுகைகள் வழங்கப்பட்டி ருக்கின்றன. ஆனால் காடுகளில் இரவென்றும் பகலென்றும் பாராது அயராது உழைத்து, விலங்குகளுக்கு இடையே நடமாடி வருகிற வனத்துறை ஊழியர்களுக்கு காவல் துறையினருக்கு வழங் குவதைப் போல சலுகைகளை வழங்க வேண்டும். (மணியடிக் கப்பெற்றது).

[டாக்டர் எம். கருப்புசாமி] [1992 மார்ச் 24

வனத்துறைக்கு சொந்தமான தேயிலைத் தோட்டக் கழகம் குன்னூரில் இயங்கி வருகிறது. ஆனால் அங்கே மருத்துவ வசதியை எடுத்துக்கொண்டால் அது தொடங்கி கிட்டத்தட்ட 16 ஆண்டு களாகியும் இன்னும் நிரந்தரமான மருத்துவர்கள் நியமிக்கப்படாத நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, அங்கேயுள்ள மக்கள் பல்வேறு இன்னல்களுக்கு ஆளாகிறார்கள். இதற்காக ஒரு மருத்துவர் குழுவை அமைத்து அவர்களுடைய ஆலோசனை என்னென்ன முறையில் இந்தக் குறையைப் போக்கலாம் என்பதை அறிந்து சரி செய்ய வேண்டும்.

பாண்டியாறு தேயிலைத் தோட்ட தொழிற்சாலைக்கு பல இலட்சம் மதிப்புள்ள இயந்திரங்கள் வாங்கப்பட்டு அவை இன் னும் செயல்படாமல் இருக்கிற காரணத்தால், அவற்றை சரி செய்ய உடனடியாக நடவடிக்கையெடுக்க வேண்டுமென்று கேட் டுக் கொள்கிறேன்.

குன்னூர் தொகுதியில் 21—3—1992 அன்று மார்க்கெட்டில் ஏற்பட்ட தீ விபத்தில் பல கடைகள் எரிந்து சாம்பலாகிவிட்டன. அதற்கு கருணையுள்ளம் கொண்ட இதய தெய்வம் மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நிவாரண உதவியளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மில் தொழிலாளர்களுக்கு மாதச் சம்பளம் வழங்கப்படுவதைப் போல தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கும் மாதச் சம்பளம் வழங்க வேண்டும். கொட்டும் மழையிலும் கடும் குளிரிலும் வேலை செய்யும் தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு மழைக்கோட்டு வழங்க வேண்டும். மிக விஷமுள்ள மருந்துகளை அடிக்கும் தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு முகமூடி அணிந்து மருந்து அடிக்கும் வகை யில் பாதுகாப்பு அளிக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

தேயிலை தயாரிப்பாளர்களுக்கு அதாவது 'டீ மேக்கர்ஸ்' என்பவர்களுக்கு டிப்ளமா கோர்ஸ் அமைத்து அவர்களுக்கு நன்கு பயிற்சி அளித்தால் அன்னியச் செலாவணியை ஈட்டித் தரும் உயர்தர தேயிலையை உருவாக்கும் திறமை ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

குன்னூர் நகரிலிருந்து சென்னைக்கு தனிப் பேருந்தும், கோவைக்கு ஒரு பேருந்தும் அமைத்துக் கொடுத்தால் அங்கே யுள்ள தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை பயக்கும் என்று சொல்லி, அளித்த வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன்.

[1992 மார்ச் 24]

டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1992–93 ஆம் ஆண்டிற்கான போக்கு வரத்துத் துறை மற்றும் காட்டுவளத் துறை மானியக் கோரிக்கை கள் மீது பேச வாய்ப்பளித்த தங்களுக்கு என்னுடைய மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறை மற்றும் காட்டுவளத் துறை குறித்த திட்டங்களை மனதார ஆதரித்து பாராட்ட கடமைப்பட்டிருக் கிறேன். எனது தொகுதியான வால்பாறையில் சிறுத்தை புலி யால் தாக்குண்டு இறந்த குடும்பத்திற்கு நிதியுதவி செய்த மாண்பு மிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும், மாண்பு மிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும், பாதிக்கப் பட்ட குடும்பத்தின் சார்பாகவும், சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் என் சார்பாகவும், என்னுடைய தொகுதி மக்களின் சார்பாகவும் என்னுடைய நன்றியை காணிக்கையாக்கி கொள் கிறேன்.

எனது வால்பாறைத் தொகுதியினுடைய மக்கள் பெரும் பாலும் மைக்ரேட்டட் பீப்பிள்ஸ். அதாவது, தெற்கு மாவட்ட மாக இருக்கிற, நெல்லை மாவட்டம், கன்னியாகுமரி மாவட்டம், மதுரை மாவட்டம், காமராஜர் மாவட்டம் போன்ற மாவட்டங் களிலிருந்து வந்து தேயிலைத் தோட்டத்திலே பணி செய்கிறார் கள். அவர்களுக்கு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம், நேரடியாக போக்குவரத்து வசதி செய்து தரவேண்டும் என்ற ஒரு கோரிக்கையை நான் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்களிடத்திலேயும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களிடத்திலேயும், சொல்லி அதன் பயனாக, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய அதிகாரிகள், அந்த இடங்களைப் பார்வையிட்டு அந்த இடங்களுக்கு திரு வள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளை விடலாம் என்று பரிந்துரை செய்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கோரிக்கையை ஏற்று, தொகுதியினுடைய மக்களுடைய நலனைக் கண்காணிக் கின்ற வகையிலே, பராமரிக்கின்ற வகையிலே, அந்தக் கோரிக் கையை நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று மாண்புமிகு போக்குவரத் துத்துறை அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-40

1992 ஆம் ஆண்டின் கணக்குப்படி, நம்முடைய வனத் துறை யினுடைய நிலைமைகளையும், பராமரிப்புகளையும், நாம் நன்றாக அறிவோம். அந்த வகையிலே, வனங்களைப் பாதுகாக்க வேண்டும் என்று நம்முடைய அரசு எடுத்திருக்கிற அனைத்துத் திட்டங்களையும், குறிக்கோள்களையும், கோட்பாடுகளையும் நான் வெகுவாகப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். இருந்தாலும், என்னுடைய பகுதியிலே இருக்கிற டான்டீ

[டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன்] [1992 மார்ச் 24

தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளர்கள் என்னிடத்திலே நீங்கள்
சட்டசபையிலே பேசுகின்றபோது, இதை எல்லாம் சொல்ல
வேண்டும் என்று பல கோரிக்கைகளை வைத்தார்கள்.
அப்போது நான் பெரியவரே, தேயிலைத் தோட்டத்
தொழிலாளர்களே, நம்முடைய தமிழக முதல்வர் புரட்சித்
தலைவி அவர்கள் ஒரு தலைசிறந்த சிற்பி என்று சொன்னேன்.
என்ன சார் சொல்கிறீர்கள், அவர்கள் தமிழகத்தின்
முதலமைச்சராயிற்றே என்று அவர்கள் சொன்னார்கள்.
அதற்கு நான் ஒரு காரணம் சொன்னேன். நம்முடைய தேயிலைத்
தோட்டத்தினுடைய ஒரு பிடி மண்ணை எடுத்து, தமிழக
முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலே கொடுத்தோம் என்றால், நம்
முடைய தமிழக முதலமைச்சர் அவர்கள் அதை ஒரு பிடி மண்
தான் என்று எண்ணிவிடாமல் அந்த ஒரு பிடி மண்ணை வாங்கி,
அந்த மண்ணிலே ஒரு அழகான சிலையைச் செய்வார்கள்,
அப்படிப்பட்ட தலைசிறந்த சிற்பி, நம்முடைய தமிழக முதல்வர்,
டாக்டர் புரட்சித் தலைவி என்று நான் அவர்களிடத்திலே சொல்லி,
நீங்கள் எத்தனைக் கோரிக்கைகளைக் கொடுத்தாலும், அத
னுடைய கருத்துருவை நன்றாகப் புரிந்து கொண்டு, நம்
மக்களுக்கும், நம் தொகுதி மக்களுக்கும், என்ன என்ன செய்ய
வேண்டும், எவ்வாறு செய்யவேண்டும், எப்படி எப்படி செய்ய
வேண்டும், எந்த நேரத்திலே செய்யவேண்டும் என்று நன்கு
தெரிந்தவர்கள்தான், நம்முடைய தமிழக முதல்வர் டாக்டர்
புரட்சித் தலைவி அவர்கள் என்று சொல்லி, இருந்தாலும், சட்ட
சபையிலே, உங்களுடைய கோரிக்கைகளைச் சொல்கிறேன்
என்று சொன்னேன். எனவே இன்றையதினம் ஒரு சில கருத்துக்
களை வனத் துறையின் சார்பாகச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

வனத்தினுடைய நிர்வாகத்தை நாம் சற்று சிந்தித்துப்
பார்த்து, அதை மேம்படுத்துவதற்கு, ஏதாவது திட்டத்தைச்
செய்தாகவேண்டும். 1965 ஆம் ஆண்டில், 4 கன்சர்வேட்டர்கள்
இருந்து, இந்த வனத்தைப் பாதுகாத்து இருக்கிறார்கள்.
ஆனால் இன்றைய நிலவரப்படி, சுமார் 18 கன்சர்வேட்டர்கள்
நம்முடைய வனத் துறையிலே பணியாற்றுகிறார்கள். அதே
போல் ரேஞ்சர்களுடைய கணக்கைப் பார்த்தால், 1965-லே
210 ரேஞ்சர்கள் இருந்து இருக்கிறார்கள். இன்றைய தினம்
650 ரேஞ்சர்கள் பணியில் அமர்ந்திருக்கிறார்கள். இதைக்
கணக்கில் எடுக்கிறபோது, திட்டம் போடுகிறவர்களுடைய
எண்ணிக்கை சுமார் 6 சதவீதத்திற்கு மேலே உயர்ந்து இருக்கிறது.
ஆனால், அந்தத் திட்டத்தை களத்திலே செயல்படுத்துகின்றவர்
களுடைய எண்ணிக்கை 3 மடங்காக இருக்கிறது. ஒரு திட்டத்
தைப் போடுகின்றவர்களுடைய, அலுவலர்களுடைய, அதிகாரி
களுடைய செலவுகள், அவர்களுடைய வாகனங்கள், அவர்
களுடைய சம்பளங்கள், அவர்களுக்குக் கீழே இருக்கின்றவர்
களுடைய, பணியாளர்களுடைய சம்பளங்களைக் கணக்குப்
பார்க்கிறபோது, நமக்கு நிர்வாகச் செலவுகள் அதிகமாக ஏற்பட
வாய்ப்பு இருக்கிறது. அந்தத் திட்டத்தைக் களத்திலே சென்று,
அதை விரிவுபடுத்தி, விரிவாக்கப் பணியிலே ஈடுபடுகின்றவர்

1992 மார்ச் 24] [டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன்]

களுடைய செலவுகள் அதைக்காட்டிலும் குறைவாக
இருக்கின்றன. ஆகவே என்னுடைய தாழ்மையான வேண்டுகோள்
ஒவ்வொரு தாலுக்காவிலும் உள்ள வனங்களை, ஒரு கோட்ட
மாக அமைக்கலாம். அதைக் கோட்டமாக அமைத்து, அங்கே
ஒரு கோட்ட வன அலுவலரை நியமிக்கலாம். அந்தக் கோட்ட
வன அலுவலருடைய கட்டுப்பாட்டில், சமூக நலக் காடுகள்,
மேம்பாட்டுத் திட்டம், வனவிலங்கு பாதுகாப்புத் திட்டம் வன
விலங்கு பாதுகாப்பு ஓர்க்கிங் பிளான் போன்ற அனைத்துத்
திட்டங்களையும் — அந்த வன அலுவலருடைய கட்டுப்பாட்டில்
அமைக்கலாம். அப்படிச் செய்கின்றபோது, அந்த வன அலு
வலருடைய ஆய்வும், அவர்களுடைய வேலைப்பளுவும், அந்த
வன அலுவலருக்குக் கீழே இருப்பவர்களுடைய பணியாளர்
களுடைய வேலைப் பளுவும் சீராக இருக்கும், செம்மையாக
இருக்கும். அது அந்தந்த இடங்களில் சிறப்பாக செயல்படுவதற்கு
வாய்ப்பு உள்ளது. அவ்வாறு செயல்படுகின்ற வகையில் இந்த மரங்
களை திருட்டுத்தனமாக வெட்டுவது, சந்தன மரங்களைக்
கடத்துவது போன்ற பிரச்சினைகளில் நாம் இன்னும் சிறப்பாக
செயல்படுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. இதை நம்முடைய
தமிழக முதல்வர் அவர்களுடைய, புரட்சித் தலைவியினுடைய
அரசு, புரட்சிகரமான, இந்தப் புதுமையான திட்டத்தை
அமல்படுத்தமுடியுமா என்பதை யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

பிற்பகல் 12-45

அதுமட்டுமல்லாமல் வால்பாறை தொகுதியில் சிறுத்தைப்
புலியினுடைய அட்டகாசம் பெருவாரியாக இருக்கிறது. முந்தைய
தினம்கூட நான் கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொண்டுவந்தேன்.
அதற்குப் பின்னாலும்கூட, ஒரு புலி ஒரு தோட்டத் தொழி
லாளியை அடித்திருக்கிறது. எத்தனையோ பயங்கரமான புலி
களை எல்லாம் அடக்கி, ஒடுக்கி, தவிடுபொடியாக்கிய நமது
தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்த சிறுத்தைப்
புலியை லபக் என்று பிடித்து அதைச் செயலற்றதாக்கவேண்டு
மென்று நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று கோவை மாவட்டத்தினுடைய 'பாரஸ்டு காலேஜ்'
பாரஸ்டு காலேஜ் என்பது அந்தச்
சோலையிலே அந்த பாரஸ்டிலே அமையப்பட்டிருக்கிறது.
முந்தைய காலத்திலே அது பாரஸ்டாக இருந்தது.
சுற்றியுள்ள இடங்கள் எல்லாம் பாராஸ்டாக இருந்தது. அப்போது
அது சரி. ஆனால் இப்போது இருக்கின்ற நிலைமைகளைப்
பார்க்கின்றபோது அந்த பாரஸ்டு யார்டைச் சுற்றிலும்
நகரமாக இருக்கிறது. ஆகவே நகரத்தினுடைய வளர்ச்சியை
மேம்படுத்துவதற்கு அது கொஞ்சம் தடங்கலாக இருக்கின்ற
காரணத்தால், இந்த பாரஸ்டு காலேஜை வனங்கள்
பகுதியான என்னுடைய வால்பாறை தொகுதிக்கு மாற்றி
அமைக்கவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்

கிறேன். அதற்குண்டான செலவுகள் என்னவென்று சொன்னால் இந்த பாரஸ்ட் காலேஜ் ஏற்கெனவே இருக்கின்ற இடத்தை வேறு ஒரு துறைக்குக் கொடுத்து, அந்தப் பணத்தை எடுத்து அந்த இடத்தில் கட்டினால் நன்றாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய கருத்து.

அதைப்போன்று சேலம், தர்மபுரி, பெரியகுளம், மதுரை மாவட்டம் மற்றும் வால்பாறை, உடுமலைப் பேட்டை, சத்தியமங்கலம், மேட்டுப்பாளையம் போன்ற இடங்களிலிருந்து கடத்திவரப்படுகின்ற சந்தன மரங்கள் பாலக் காட்டுக் கணவாய் வழியாகத்தான் கேரளாவிற்குச் செல்கின்றன, இதில் சுமார் 17 'என்ட்ரி பாயின்ட்கள்' இருக்கின்றன, அங்கு நமது அதிகாரிகள் இரவு பகலாக செயல்பட்டாலும் இந்த 17 என்ட்ரி பாயிண்டுகளிலும் தடுத்து நிறுத்தி இந்த சந்தன மரக் கடத்தலை தடுப்பதற்கு மிகவும் பெரிய கஷ்டம் இருக்கின்ற காரணத்தால் ஒரு 'ஸ்பெஸல் டாஸ்க் போர்ஸ்' போட்டு அந்த 17 என்ட்ரி பாயின்டுகளையும் கட்டுப்படுத்துவதற்கு தனிப் பட்ட முறையில் ஒரு ஸ்குவார்டை இந்த சந்தன மரக் கடத் தலைத் தடுப்பதற்காகவே அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்,

எங்களுடைய 'டான்டீ' தொழிலாளர்களுக்கு பொங்கல் பரிசுகளையும் வழங்கவேண்டுமென்று சொல்லி அங்குள்ள தற் காலிகத் தொழிலாளர்களை நிரந்தரமாக்கவேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். என். எஸ். எஸ். மற்றும் அனைத்து திட்டங்களிலும் பள்ளி மாணவர்களையும் ஈடுபடுத்தி வீட்டிற்கு ஒரு மரம் வளர்க்க வேண்டுமென்ற வகையில் ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கி அவர்களுக்கு செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லி என்னுடைய தொகுதியில் அந்த மலைவாழ் மக்களுடைய மேம் பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் அந்த குரங்குப்பாதையை, அதாவது அந்த வில்லோனி குரங்குப் பாதையை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழாக எடுத்து அதனை ஒரு பைபாஸ் ரோடாக வால்பாறையில் அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று கேட்டு, அதற்கு மத்திய அரசுக்கு நம்முடைய அரசு பரிந்துரை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்,

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. டி. சுதர் சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மற்றும் காட்டு வளத் துறை ஆகிய மானியங்கள் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த உங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தில் இன்று சுமார் 15 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இருப்பதாகவும் 16-வது போக்குவரத்துக் கழகத்தை காஞ்சி புரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு, புரட்சித் தலைவர் எம். ஜி. ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயரில் 1—4—1992 அன்று முதல் துவக்கப்பட இருப்பதாகவும் அறிவித் துள்ளீர்கள். இந்த அறிவிப்பு தமிழக மக்களுக்கு மிகவும் மகிழ்ச்சி அளிக்கக்கூடிய ஒன்றாகும்.

அதேபோன்று ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் புதியதாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் துவக்கவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தமிழ்நாட்டிலே தற்போது 13,828 அரசுப் பேருந்துகள் இயங்கி வருகின்றன, நாள் ஒன்றுக்கு 140,77 லட்சம் பயணிகள் அதில் பயணம் செய்கின்றார்கள். தற்போது புரட்சித் தலைவி அரசு அமைந்த பின் 1992 ஜனவரி வரை 1,532 புதிய பேருந்துகளை வாங்கி, அதில் 1,142 பேருந்துகளை பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக வும், 393 புதிய தடங்களில் இயக்கியும், 301 கிராமங்களில் வாழும் சுமார் 606.21 இலட்சம் மக்கள் பயனடைய வேண்டு மென்ற நல்லெண்ணத்தில் பல இன்னல்களுக்கிடையே புதிய தடங்களிலே இயக்கி வருகிறார்கள். நம்முடைய போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் நிர்வாகத் திறமையும் மக்கள் சேவையின் மேலே அவருக்கு உள்ள ஈடுபாட்டையும் இக் குறுகிய காலத்தில் அவர் நிரூபித்துக் காட்டியுள்ளார், 10 சதவீத டீசல் தட்டுப்பாடு இருந்த நேரத்திலே பொறுப்பேற்ற நமது அரசு உடனடியாக நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்த பஸ்களை ஓடவைத் தீர்கள். பஸ் கட்டணத்தை சிறிது உயர்த்தியதனாலே ரூ.62 கோடி நஷ்டத்தில் இயங்கிக் கொண்டிருந்த போக்குவரத்துத் துறை சுமார் ரூ, 27 கோடிக்கு நஷ்டத்தை குறைத்துள்ளீர்கள். துணிகரமான இந்த நடவடிக்கையை நான் பாராட்டுகிறேன்,

பெரும் சிக்கன நடவடிக்கை மூலம், நிர்வாக சிரமைப்பின் மூலம் இந்த 27 கோடி ரூபாய் நஷ்டத்தையும் சமாளித்து இலாபம் தரக் கூடிய வகையிலே போக்குவரத்துக் கழக நிர் வாகத்தை மாற்றி அமைக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த நஷ்டம் எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத் திலே ஏற்பட்டது. இது எந்தக் காரணத்திற்காக ஏற்பட்டது என்பதை ஆராய வேண்டும். தனிப்பட்ட பஸ் உரிமையாளர் கள் எல்லாம் இலாபத்திலே இருக்கும்பொழுது இந்தப் போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் மட்டும் ஏன் நஷ்டத்திலே இயங்க வேண் டும் என்பதைப் பற்றி ஒரு விரிவான ஆராய்ச்சி செய்ய வேண் டியது நம்முடைய கடமையாகும். நான் கடந்த கூட்டத் தொடரிலே கூறியது போல 100 பஸ்களுக்கு ஒரு குழுவை அமைத்து அவை இலாபத்திலே இயங்குகிறதா நஷ்டத்திலே இயங்குகிறதா என்று ஆராய்ந்து சரி செய்ய வேண்டும். பொது வாக டயர்கள் அடிக்கடி அடிபடுவதாகவும், உதிரி பாகங்களை

அடிக்கடி மாற்றுவதும் தான் காரணம் என்று சொல்லுகிறார்
கள். இதற்கு சாலைகள் சரியாக இல்லாமல் குண்டும் குழியு
மாக இருப்பதால் பேருந்துகள் அதிகமாக பழுதடைகின்றன
என்று கூறப்படுகிறது. ஆனால், வாகன வரி மூலம் வசூல்
செய்யப்படும் தொகை முழுவதும் சாலை பராமரிப்பிற்கு நாம்
செலவழிப்பது இல்லை. 23 சதவீதம்தான் சாலை பராமரிப்
பிற்காக செலவழித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். வாகன வரி மூலம்
வசூல் ஆகும் பணம் 100 சதவீதத்தையும் சாலை பராமரிப்
பிற்கே செலவிட்டால் இந்த நஷ்டம் ஏற்படாது என்று நான்
கருதுகிறேன்.

பிற்பகல் 12–50

கடந்த ஆட்சியின் போது பஸ்கள் சரிவர பராமரிக்கப்படா
மலும் மழைக் காலங்களில் ஒழுகும் நிலையிலும் பஸ்கள் இருக்
கின்றன. அவற்றை மாற்றி சீரமைத்து கண்டிப்பாக 5 வரு
டங்களாவது தொடர்ந்து ஓடக்கூடிய நிலையிலாவது பஸ்களை
மாற்றித் தரும்படி வேண்டுகிறேன். எனது தொகுதியான
பூவிருந்தவல்லி அம்பத்தூர் தொழிற்பேட்டைகளுக்கு இடையே
விடப்படும் பஸ்கள் போதுமானதாக இல்லை. மேலும், இந்த
பஸ்கள் நேரப்படி இயங்காமல், 4, 5 பஸ்கள் தொடராகச் செல்
கின்றன. இது தொழிலாளர்களுக்கும், அலுவலர்களுக்கும்
பள்ளிக்கூடங்களுக்குச் செல்பவர்களுக்கும் மிக இடைஞ்சலாக
உள்ளன. இந்த நிலை கண்டிப்பாக களையப்படவேண்டும்.
மேலும், எங்களுடைய தொகுதியில் பூவிருந்தவல்லி, மேட்டுப்
பாளையம், சோரான்சேரி, பட்டாபிராமுக்கு இடையே சில
பேருந்துகளை இயக்குவதன் மூலம் கிராமப்பகுதிகளிலே உள்ள
பல ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் பயன் அடைய உதவும்படி கேட்
டுக் கொள்கிறேன். எனது தொகுதியில் திருநின்றவூரில்
பஸ் நிலையம் இல்லை. அதனால், பஸ்கள் நெடுஞ்சாலை
களிலேயே நிறுத்தப்படுவதால் போக்குவரத்து நெரிசல் உண்
டாகிறது. ஆகவே, அங்கே ஒரு பஸ் நிலையம் அமைக்க ஆவன
செய்ய வேண்டுகிறேன்.

பூவிருந்தவல்லியில் பணிமனை ஆரம்பித்து 7 ஆண்டுகள் ஆகி
யும் அங்கு வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கு மருத்துவ
வசதிகளோ, சிற்றுண்டிச் சாலைகளோ, கூட்டுறவு அங்காடிகளோ
இத்தனை நாள் வரையில் திறக்கப்படவில்லை. அவற்றை அரசு
பரிசீலித்து ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்
கிறேன். பூவிருந்தவல்லி வரதராஜபுரத்திலிருந்து சைதாப்பேட்
டைக்கும், அண்ணா நகர் பகுதிக்கும் காலை மற்றும் மாலை
நேரங்களில் பேருந்துகள் விடப்பட வேண்டும். பல கிராமங்
களைச் சேர்ந்த மக்கள் அங்கிருந்து சென்னை வருகிறார்கள்.
ஆகவே, அமைச்சர் இதில் கவனம் செலுத்த வேண்டும்
என்று கோருகிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு அவர்கள் பணிக்
போக்குவரத்துத் கழக ஊழியர்கள் ஓய்வு ஊதியம் பெறுவது
காலத்திற்குப் பின் அரசு ஊழியர்கள் பரிசீலனை செய்ய வேண்டு
போல ஓய்வு ஊதியம் வழங்க அரசு தமிழகத்திலே போதுமான
மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நிலையங்கள் இல்லை. குறிப்பாக
அளவுக்குப் பேருந்து இல்லை. அதனால் ஏற்படும்
சென்னை நகரத்திலே கூட தனியார் வண்டிகளையெல்
போக்குவரத்து நெரிசலைத் தடுக்க விடாமல் தடுத்து புற
லாம் சென்னை நகரத்திற்குள்ளே வர பூந்தமல்லி, ஆவடி, ரெட்ஹில்ஸ்
நகர்ப் பகுதிகளில், தாம்பரம், பஸ் நிலையங்களை அமைப்
போன்ற இடங்களில் மிகப் பெரிய ஏற்பாடு செய்ய வேண்டு
பதற்கு நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்கு அதிக இலாபத்திலே இயங்கும்
மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஊக்கத் தொகை அளிக்க
போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு செய்பவர்களுக்கு பெரும்
வேண்டும். நீண்ட தூரம் பயணம் கழிப்பிட வசதி இல்லை. பிர
பாலான பேருந்து நிலையங்களில் ஆகவே, அரசு சுகா
யாணிகள் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். வசதி செய்து தர வேண்டும்.
தார முறையில் கட்டணக் கழிப்பிட மாணவர்களுக்கு கட்டணச்
அரசு சமீபத்திலே அறிவித்துள்ள பல்லவன் போக்குவரத்துக்
சலுகை அளிக்கும் திட்டத்தையும் நான் பாராட்டு
கழகத்தில் பயணச் சலுகை திட்டத்தையும் வரும் போக்கு
கிறேன். மேலும், ஈரோட்டிலே நடைபெற்று போல, தனி
வரத்துத் துறையின் பொறியியல் கல்லூரியைப் போன்று
யார்கள் நடத்துகின்ற சுயநிதிக் கல்லூரிகள் போக்குவரத்துக் கழகங்
இலாபத்திலே இயங்கிவரும் நம்முடைய
களிலும் நடத்தப்பட வேண்டும்.

இதே போல பெருந்துறையில் 12 கோடி செலவிலே ஒரு
மருத்துவக் கல்லூரி அடுத்த ஆண்டிலே துவங்க இருப்பதாக நேற்று
அறிவித்திருக்கிறீர்கள். அதற்காக என்னுடைய பாராட்டுதல்
களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிற அதே நேரத்தில் இலாபத்திலே
இயங்கும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சுயநிதி மருத்துவக்
கல்லூரிகள் அல்லது பொறியியல் கல்லூரிகள் துவக்கி அதன்
மூலம் 50 சதவீத மாணவர்களுக்கு கேப்பிடேஷன் பீஸ் வசூல்
செய்து கொண்டு மீதி இருக்கிற இடங்களுக்கு போக்குவரத்துத்
துறையிலே பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்களுடைய மாணவர்
களுக்கு (பிள்ளைகளுக்கு) கொடுக்க வேண்டும். அதற்கு ஆவன
செய்ய வேண்டும் என்று இந்த நல்ல நேரத்திலே கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12–55

எம். ஜி. ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம் தொடங்கப்படும் இந்த
ஆண்டில் அவர் வாழ்ந்த செங்கை—எம். ஜி. ஆர். மாவட்டத்தில்
ஸ்ரீபெரும்புதூர் தாலுகாவிலே அருகிலுள்ள சுயநிதியில் மருத்
துவக் கல்லூரி ஒன்றையும், பொறியியல் கல்லூரி ஒன்றையும்
தொடங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு அதிலே முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விபத்தில் மரணம் அடையும் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர் களுக்கு அரசு ஊழியர்களுக்குத் தரப்படுவது போன்று ரூ. 60,000 கொடுக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கனிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளுக்கு, அவற்றின் தடங்கள், சரியான தூர அளவு (ஸ்டேஜஸ்) நிர்ணயம் செய்யப் படவில்லை என்ற குறை இருந்து வருகிறது. அதைப் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும், கிராமப்புறங்களுக்குச் செல்லும் கடைசி பஸ் எக் காரணத்தைக் கொண்டும் நிறுத்தப்படாமல், அனுப்பப்பட வேண்டுமென்று அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவிட வேண்டுமென்றும் இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நமது மாநிலத்திலே ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் 197 இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஆனால், ஒரே பெர்மிட்டிலே 2 அல்லது 3 வண்டிகள் ஓடுவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அதை எல்லாம் தடுத்து நிறுத்தி, மேற்கொண்டு 200 ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கு அனுமதி வழங்குவதன் மூலம் அரசினுடைய வருமானத்தை அதிகப்படுத்தலாம்.

அகில இந்திய உரிமம் பெற்ற வாடகைக் கார்கள் இப்போது ஓடுகின்றன. அண்டை மாநிலங்களுடன் கலந்து பேசி, மேலும் அதிகமாக்குவதன் மூலம் கணிசமான வருவாய் கிடைக்கும். அதைப் போன்று நேஷனல் பெர்மிட் பெற்று சுமார் 15,000 லாரிகள் ஓடுகின்றன. இரயில்வே சரக்குக் கட்டணம் உயர்ந் துள்ள நிலையில் பக்கத்து மாநிலங்களுடன் கலந்து பேசி, லாரிகளுக்கு புதிதாக தேசிய உரிமங்கள் வழங்குவதன் மூலம் பொருளாதாரம் உயரும்.

50 சி.சி. உள்ள இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கு வரி ரத்து; ஒப்பந்த ஊர்திகளுக்கு காலாண்டு வரி குறைப்பு; லாரி உரிமை யாளர்களின் கோரிக்கையை ஏற்று வரியைக் குறைத்தது ஆகிய வற்றிற்காக இந்த அரசுக்கும் தமிழக முதல்வர் அவர்களுக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நான் நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கடந்த ஆட்சிக் காலத்தில் ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகங்களிலே நடந்த முறைகேடுகளை நாடே அறியும். ஊழலின் உறைவிட மாக அந்த அலுவலகங்கள் திகழ்ந்தன. இடைத் தரகர்கள் அதிகமாகப் புகுந்து பொது மக்களை மிரட்டி அதிகப் பணத்தைப் பெற்று வந்தார்கள். தாங்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராகப் பொறுப்பேற்ற உடன் எடுத்த அதிரடி

நடவடிக்கையின் காரணமாக ஊழல் குறைந்து மண்டல போக்கு வரத்து அலுவலகங்கள் இன்றைக்கு இயங்கிக் கொண்டிருக்கின் றன. இதற்காக நான் உங்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

இன்றைய நிலையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங் களுக்கு நிரந்தரமான கட்டிடங்கள் இல்லை. முக்கிய தஸ்தா வேஜ்கள் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன. ஆகை யால் அந்த அலுவலகங்களுக்கு சென்னையிலும் மற்ற இடங் களிலும் புதிய கட்டடங்களைக் கட்டித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போன்று சுற்றுப்புறச் சூழலைப் பாதுகாப்பதற்கு காடுகள் வளமாக இருக்க வேண்டுமென்று கருதப்படுகிறது. இந்த நிலையில் மரங்கள் தேவையில்லாமல் வெட்டப்படுவது தடுக்கப்படவேண்டும். அதற்குத் தேவையான சட்ட ஆய்வு களை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். விலை உயர்ந்த மரமான சந்தன மரங்கள் கடத்தலை இந்த ஆட்சி தடுத்து நிறுத்தியுள்ளது. அது மட்டுமல்லாமல் கொள்ளையர்களைத் தண்டிப்பதோடு நிற்காமல் அதற்குத்துணை போகும் அதிகாரிகளும் கடுமையாகத் தண்டிக்கப்படவேண்டும்.

முந்தைய ஆட்சியின்போது சமுதாயக் காடுகள் பயிர் செய்வதி லும் பராமரிப்பு செய்வதிலும் பெருத்த தவறுகள் நடந்துள்ளன. அமைச்சரவர்கள் அதில் தனிக் கவனம் செலுத்தி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய நாட்டுக்கு அந்நியச் செலாவணியைப் பெற்றுத் தரும் தேயிலை மூலம் இந்த ஆண்டு சுமார் 35 இலட்சம் ரூபாய் இலாபம் ஈட்டியுள்ளோம். விவசாயிகளை ஊக்குவிக்கின்ற வகை யிலே அதிக அளவு தேயிலை பயிர் செய்ய ஆவன செய்ய வேண்டும்.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தற்போது மூன்று கப்பல்கள் உள்ளன. அவை மின்சார வாரியத்திற்கு கரி கொண்டு வருவதற்காகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. மின் சார வாரியத்தின் தேவையை இந்தக் கப்பல்களால் பூர்த்தி செய்ய இயலவில்லை. அதனால், மின்சார வாரியம் வாட கைக்கு கப்பல்களை அமர்த்துகிறது. வட சென்னையிலே மிகப் பெரும் மின் நிலையம் அமைக்க அரசு முடிவு எடுத்துள்ளதால் அந்த அளவுக்கு கரியைக் கொண்டுவர தற்போதுள்ள கப்பல் களால் இயலாத காரணத்தால் மேலும் குறைந்தது 5 அல்லது 7 கப்பல்களை பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வாங்க வேண்டும். அப்போதுதான் உயரளவை ஓரளவுக்கேனும் நிறைவேற்ற இயலும், இதை அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தமிழக அரசை தலைமையேற்று திறம்பட நடத்திச் செல்லும் மாண்புமிகு முதல்வரின் மணிமகுடத்திலே சொருகப்பட்டிருக்கும் மற்றொரு மயிலிறகாக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையும் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களும் செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த வாய்ப்பை அளித்தமைக்கு நன்றி கூறி, அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இறுதியாக திரு. சி. ஞானசேகரன், 5 நிமிடங்களில் முடிக்க வேண்டும்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1992–93 ஆம் ஆண்டிற்கான மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிருவாகம், சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் காட்டுவளத் துறை மானியக் கோரிக்கைகள் மீதான விவாதத்தின்மீது காங்கிரஸ் பேரியக்கத்தின் சார்பாக என் கருத்துக்களை அவைமுன் எடுத்து வைக்க அனுமதி வழங்கிய தங்களுக்கு என் உளம் கனிந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இருண்டு கிடந்த அரசியல் வானில் விட்டில் பூச்சிகளாக விட்டு விட்டு, பெருமூச்சு விட்டு, தட்டுத்தடுமாறி ஆட்சிக் கட்டிலை எட்டிவிடலாம் என்று பகற்கனவு கண்டு, மனக் கோட்டை கட்டியவர்களை இருக்கும் இடம் தெரியாமல் இனி தமிழகத்தின் கருணையின்றி நிதி சேர்க்கும் வர்க்கத்திற்கு சத்தியமாக இடமில்லை, இடமில்லை, இடமில்லை (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) என்ற புரட்சிதனை எங்கள் இதய தெய்வம் ராஜீவ் காந்தியோடு இணைந்து நின்று படைத்திட்ட மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவியை அரசியல் வானில் அகலா நிலா என்று புரட்சித் தலைவர் என்றோ அடையாளம் காட்டிவிட்டுச் சென்றிருக்கிறார். ஆம். அந்த நிலா நன்றி மறவா நிலா. தனை ஈன்றெடுத்த தாயைவிட தன் அரசியல் ஆசானால் புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களையும் தமிழ்நாட்டை சுடுகாடாக மாற்றிக் கொண்டிருந்த ஒரு இயக்கத்தை வேரறுக்க தன்னோடு தோளோடு தோள் நின்று தோழமைக்கு இலக்கணம் தந்த இந்தியாவின் இளம் சிங்கம் ராஜீவ் காந்தி அவர்களையும் உளமாற மதிக்கின்ற நிலா. எனவேதான் தன் தாயின் பேரில் போக்குவரத்துக் கழகம் வேண்டாம் என்று இம்மாமன்றத்தில் அறிவித்து புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். பெயரால் வரும் 1—4—1992ஆம் தேதி காஞ்சியிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் தொடங்க ஆணை பிறப்பித்தமைக்காகவும், கூடிய விரைவில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பிரித்து '' ராஜீவ் காந்தி போக்குவரத்துக் கழகம்'' அமைக்க ஆணை பிறப்பிக்கப் போவதற்காகவும் நான் சார்ந்திருக்கிற காங்கிரஸ் பேரியக்கத்தின் சார்பாக, தியாக தீபமாம் புரட்சித் தலைவிக்கு நன்றி நன்றி என்று கூறி நன்றி மலர்களை காணிக்கையாக்குகிறேன்.

பிற்பகல் 1–00

நிழற்குடைகள் இருந்தாலும் சில நேரங்களில் நம் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களுக்கு நிறுத்தங்கள் தெரிவதில்லை. எங்கள் தங்கத் தலைவர் மறைந்த இடமான ஸ்ரீபெரும்புதூரில் எல்லாக் கழகப் பேருந்துகளும் நிற்க வேண்டும் என்ற அடியேன் கோரிக்கையை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் ஏற்று, அன்றே இம்மன்றத்தில் உத்தரவு பிறப்பித்தார்கள். நன்றி. ஆனால், ஒரு குறிப்பிட்ட கழகத்திற்குச் சொந்தக்காரர்கள் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்குச் சொந்தக்காரர்கள் என்று எண்ணும் ஓட்டுநர்களின் காதுகளில் தங்கள் உத்தரவு இன்னும் ஏறவில்லை; எனவே, தாங்கள் கருணையோடு இரண்டு நிழற்குடைகளை அந்தச் சாலையின் இரு பக்கமும் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பிலேயே கட்டினால் அப்போதாவது அவர்கள் கண்ணில் நிறுத்தம் தென்படும். பேருந்துகளை நிறுத்த அது ஏதுவாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய தமிழகத்தின் ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கின்ற தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அதற்கு ஆணை வழங்கியிருக்கிறார்கள் என்பதை அந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

திரு. சி. ஞானசேகரன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என் நெஞ்சார்ந்த நன்றியை அதற்காகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எம்.எல்.ஏ. க்கள் தங்கள் தொகுதி ஊர்களுக்கு பேருந்து வசதி வேண்டுமென்றால் மின்னல் வேகத்தில் உத்தரவு போட்டு, சாதனை மன்னனாக விளங்கும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு என் இதயம் கலந்த பாராட்டுதலை இந்த இடத்தில் சொல்லிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி,)

தேசியமயம் என்று சொன்ன மாத்திரத்தில், இப்போது 'தேசியமயம்' அங்கிங்கெனாதபடி எங்கும் உருவாகிவிட்டது, பொதுவுடைமை தத்துவம் தப்பித்தால் போதும் என்று மூலையில், ஒதுங்கும் காட்சி உலகெங்கும் பரிணமித்துக் கொண்டிருக்கிறது. தேசியமயம் என்றால் ''நஷ்டத்தில்தான் நடக்கும்'' என்ற தேசிய பயம் எல்லாத் துறைகளிலும் வந்து விட்டது. அதனால்

தான் புதிய பொருளாதாரக் கொள்கையை இந்தியத் திருநாட்டில் இந்தியாவின் காவல் தெய்வம் எழுச்சி நாயகன் மாண்புமிகு நரசிம்மராவ் அவர்கள் தான் வயதானவர் என்றாலும், இளமைத் துடிப்போடு அறிமுகப்படுத்தி தங்கத்தின் விலையை புதிய பொருளாதாரக் கொள்கையால் ஒரே நாளில் குறைத்து சாதனையைப் படைத்திருக்கிறார்கள். அதே போல மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களும் புதிய பொருளாதாரக் கொள்கையை வகுத்திருக்கிறார்கள். புதிய பார்வை, நவீனப் பார்வை, புரட்சிகரமான பார்வை அவர்களுக்கு ஏற்பட்டது கண்டு மட்டற்ற மகிழ்ச்சி அடைகிறோம். பார்வையே இல்லாதவர்கள் வேண்டுமானால் இந்த புதிய புரட்சிகரமான பொருளாதாரக் கொள்கையை விமர்சிக்கலாம், கறுப்புக் கண்ணாடி அணிந்தவர்களுக்கு எல்லாமே கறுப்பாகத்தான் தெரியும். இது நாடறிந்த உண்மை, நாட்டு முன்னேற்றத்திற்கு இன்றைய சூழ்நிலையில் தனியார் துறை சில துறைகளில் இன்றியமையாத ஒன்று என்று உணர்ந்து முதல்வர் செயல்படுகிறார்கள். தேசியமயமாக்கப்பட்டது போதும் என்று நிர்ணயம் செய்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடுவதால் தனியார் துறையைத் தொடர்ந்து அரசு அனுமதிக்க வேண்டும். தேசியமயத்திற்கு காங்கிரசும், அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகமும் எதிரானதா என்று விதண்டாவாதம் பேசுவதை வரட்டு வேதாந்திகள் தவிர்க்க வேண்டும், இன்றைய சூழ்நிலையில் லாபத்தில் துறைகளை இயக்க தனியார் துறை வழிகோலும் என்று புதிய பொருளாதாரம் நிருபித்துக் கொண்டிருப்பதால் அதையும், தேசியமயத்தோடு உடன் வைத்திருப்போம். தேசியமயம். தனியர்ர் உடைமை ஆகிய இரண்டும் இந்த அரசின் இரு கண்களாக செயல்படட்டும், நாட்டு முன்னேற்றத்திற்கு வழி கோலட்டும், வேலூரில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பணிமனை ஒன்றை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்படுத்த வேண்டுகிறேன். அங்கிருந்து தென் மாவட்டங்களுக்கு நவீன பஸ் வசதிகளை உருவாக்கித் தர வேண்டும். வெளியூர் பேருந்துகளில் காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு 325 ப்ளஸ் 35 என்று கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் பெரிதும் அல்லல்படுகின்றனர். அது சென்ற ஆண்டைவிட 100 ரூபாய் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது அதை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50 என்று குறைத்து உத்தரவு பிறப்பிக்க வேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பெரிய தனியார் கம்பெனிகளிடமிருந்து சேசிஸ், டயர், என்ஜின், கியர் பாக்ஸ் போன்ற உதிரிப் பொருட்களை வாங்கும்போது 10 சதவீதம், 15 சதவீதம் என்று கமிஷன் கொடுக்கிறார்கள். அந்த கமிஷன்கள் எங்கே சென்று ஓடி ஒளிகின்றன என்று ஆராய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கொண்ட அல்லது நீதிபதியைக் கொண்ட கமிஷன் ஒன்றைப் போட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன், அந்தக்

கமிஷன்களை கணக்கில் கொண்டு வந்து நஷ்டத்தில் ஓடும் போக்குவரத்துக் கழகங்களை காப்பாற்ற முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டாகவேண்டும்.

பிற்பகல் 1–05

கமிஷன்கள் பெற்ற எம்.டி. யாக இருந்தாலும் சரி, பர்சேஸ் மேனேஜராக இருந்தாலும் சரி, ஜெனரல் மேனேஜராக இருந்தாலும் சரி யாராக இருந்தாலும் அவர்களை சஸ்பெண்ட் செய்து அவர்கள் வீட்டின் சொத்துக்களை பறிமுதல் செய்ய வழிவகை செய்ய வேண்டும். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்ற காரணத்தால் எம்.டி. அறைகளையும். வீடுகளையும் ஏ.சி. செய்வது போன்ற செலவினங்களை உடனே தவிர்த்தாக வேண்டும்.

ஒரு ரூட்டில் தனியார் பேருந்தும். கழகப் பேருந்தும் இயக்குகிறபோது கழகப் பேருந்தின் டிரைவர்கள், நடத்துனர்கள், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் எல்லாம் ஒன்று சேர்ந்து ஒரு பஸ்சுக்கு ஒரு நாளைக்கு பல நூறு ரூபாய் என்று லஞ்சம் பெற்றுக் கொண்டு, தனியார் பஸ் உரிமையாளர்களிடம் அவற்றைப் பெற்றுக்கொண்டு தங்கள் நேரத்தை தனியார் பஸ்சுக்கு விட்டுக் கொடுத்து கொள்ளை லாபம் அடிக்கிறார்கள். மேலும் கழகப் பேருந்துகளில் ஏற வேண்டிய ஜனங்களை எல்லாம் தனியார் துறைக்கு தாரை வார்த்துக் கொடுத்து விட்டு நஷ்டத்தில் கழகத்தை ஓட்ட வைக்கிறார்கள். இதுபோன்ற ஊழியர்களை பிரான்ச் மேனேஜர், டிவிஷனல் மேனேஜர், ஜெனரல் மேனேஜர், மேனேஜிங் டைரக்டர் என்று பல அதிகாரிகளிடம் முறையிட்டும் பலன் இல்லை. அதைக் கட்டுப்படுத்தக்கூடிய திறமை அவர்களுக்கு இல்லையா என்று தெரியவில்லை. ஆனால் திறமை படைத்த மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் . . . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்,

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல பாயின்ட் டு பாயின்ட் ஒரு இடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்குப் போகும் பேருந்துகளை மாதந்தோறும் நாங்கள் ஆய்வு செய்து இதிலே வருகின்ற வருமானம் குறையுமானால் உடனடியாக அங்கே இருக்கின்ற டிரைவர், நடத்துநர்களை உடனடியாக மாற்றுவதற்கு உண்டான நடவடிக்கையை இந்த அரசு நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கின்ற டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய அரசு எடுத்து இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி.)

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணை தலைவர் அவர்களே, திறமை மிக்க மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இப்போதே உத்தரவு பிறப்பித்து விட்டார்கள். நன்றி.

ஐ.ஏ.எஸ். படித்த ஒருவரை 2 ஆண்டுகள் எம்.டி.யாக நிர்வாகத்தில் பணியாற்ற ஆணைசெய்யவேண்டும். நிர்வாகச் சீர்கேட்டின் காரணமாகத்தான் நஷ்டம் வருகிறது. பி.ஈ. படித்தவர்களை எடுத்து விட்டு ஐ.ஏ.எஸ். படித்தவர்களை அந்த இடத்தில் நியமிக்க முடியுமா என்று அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஐ.பி.எஸ். அதிகாரிக்கு சேர்மன் பதவியை போக்குவரத்துக் கழகத்தில் கொடுத்து தேவையில்லாமல் வைத்து இருப்பது வேதனையான ஒன்று. சட்டம் ஒழுங்கைப் பார்ப்பவர்களை, குற்றங்களைக் கண்டுபிடிப்பவர்களை ** இந்த இடத்திலே சேர்மனாக டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனில் வைத்து இருப்பதை முதலில் நாம் களைய வேண்டும். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் நிச்சயமாக அதைச் செய்வார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது.

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த காலத்தில் ஜீவா போக்குவரத்தோடு இணைத்து ஒரு மருத்துவக் கல்லூரியையும், ஒரு பொறியியல் கல்லூரியையும் அந்த இடத்தில் ஈரோட்டில் பெற்று சாதனை படைத்து இருக்கிறார்கள். அதேபோல் இப்போது இருக்கின்ற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் இருக்கின்ற அதன் தலைமை இடத்தில் ஒரு மருத்துவக் கல்லூரியையும், ஒரு பொறியியல் கல்லூரியையும்......

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தவறான தகவலைத் தருகிறார்கள். ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு மட்டுமல்ல. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இருக்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கும் அது உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

**மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசும்போது * * * என்று குறிப்பிட்டதை நீக்கும்படி உத்தரவிடுகிறேன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே தவறான கருத்தைச் சொன்னேன் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். மாற்றிக் கொள்கிறேன். இருந்தாலும் ஈரோட்டிலே அவர்கள் அந்தக் காலத்திலே அமைத்து இருக்கிறார்கள். அதுபோன்று ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய தலைமையிடத்திலேயும் ஒரு மருத்துவக் கல்லூரியையும், ஒரு பொறியியல் கல்லூரியையு அமைத்துத் தர மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அம் களுடைய அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று நான் பணிவோடு வர் வாடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காரணம் லட்சக் கணக்கில் பணத்தை அள்ளித் தந்து வெளி மாநிலங்களிலிருந்து எம்.பி.,பி.எஸ். பி.ஈ. போன்ற பட்டப் படிப்பை படித்துக் கொண்டிருக்கிற தமிழ் மக்கள் கேப்பிடேஷன் ஃபீ போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தந்து விட்டு இந்த இடத்திலேயே அவர்கள் எம்.பி.பி.எஸ்., பி.ஈ., பட்டப் படிப்பைத் தொடர அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று நான் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காட்டுவளத்திற்கு வரும்போதே நெஞ்சு கனக்கிறது. வீரப்பனின் காட்டு தர்பாரை நினைத்துப் பார்க்கையில் இதயம் வெடிப்பதைப் போல் இருக்கிறது. எத்தனை ஆண்டுக் காலம் சந்தன கடத்தல் மன்னன் என்ற பெயரோடு வீரப்பன் பல கொலைகளைச் செய்து பணத்தை ஊராரிடமிருந்து பறித்துக் கொண்டு தன் ஆட்சியை நடத்துவான். வீரப்பனை விரைவில் பிடிப்போம் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த இடத்திலே கூறியிருக்கிறார்கள். நிச்சயமாகச் செய்வார்கள். அரசுக்கு ஒரு சவாலாக போட்டி அரசை நடத்தும் வகையிலே பணத்திற்காக பலரைக் கொன்று குவித்துக் கொண்டிருக்கும் வீரப்பனை என்று நிர்மூலம் செய்யப் போகிறோம் என்று தெரியவில்லை. அவன் பெயரில் வீரம் இருக்கலாம். இந்த அரசின் வீரத்திற்கு முன்னால், திறமைக்கு முன்னால் அவன் தவிடு பொடி ஆவது என்னமோ உண்மை. ஆனால் இந்தக் கொலைகாரனை இந்த அரசு பிடித்து உடனே அடைக்காவிட்டால் மக்கள் பீதிக்கு உள்ளாகிக் கொண்டே போவார்கள்.

காவல்துறை, வனத்துறை, கருப்புப் பூனைப் படையோடு இணைந்து இன்னும் 15 நாளில் வீரப்பனைப் பிடித்து வேலூர் தொரப்பாடி சிறையில் நீங்கள் கம்பியை எண்ண வைக்க வேண்டும் என்ற பணிவன்பான வேண்டுகோளை இந்த நேரத்தில்

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

வைக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது). ஆனால் ஒன்று, அவனைப் பிடிக்கப் போகும் முன் ஹெலிகேப்டரில் சென்று பிடிக்கப் போகிறோம்; அல்லது இரு மாநிலங்கள் சேர்ந்த போலீசாரையும் பாரஸ்ட் அதிகாரிகளையும் வைத்துக் கொண்டு நாங்கள் பிடிக்கப் போகிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு விளம்பரப்படுத்திவிட்டுச் செல்லாமல் சென்றால்தான் அதைச் சாதிக்க முடியும். இல்லையென்றால், அவன் ஓடி ஒளிந்து விடக் கூடும். சந்தன மரக் கடத்தல், வேலூர் திருப்பத்தூர், ஆலங்காயம், சிங்காரப்பேட்டை, செங்கம் போன்ற பகுதிகளிலேதான் அதிகமாக இருக்கிறது. கோடிக்கணக்கான மதிப்புடைய சந்தன மரங்கள் இன்றும் வெளி நாடுகளுக்கும், வெளி மாநிலங்களுக்கும் கடத்தப்படுகிறது. வேலூரிலேதான் 120 பேர்கள் மீது இப்போது குண்டர் சட்டம் போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, கடத்தல்காரர்கள் அங்குதான் இருக்கிறார்கள் என்பது பட்டவர்த்தனமாகத் தெரிகிற கால கட்டத்தில், இங்கே சென்னையிலே இருந்து செயல்படுகிற பிரின்சிபிள் சீப் கன்சர்வேட்டர் ஆப் பாரஸ்ட் அலுவலகத்தை நீங்கள் வேலூருக்கே மாற்றி, தயவு செய்து அந்த சந்தன மரக் கடத்தலைத் தடுப்பதற்காக ஆவன செய்ய வேண்டும்.

பிற்பகல் 1–10

முதுமலை வனவிலங்கு சரணாலயத்திலிருந்து 8 கிலோ மீட்டர் பரப்பளவில் உள்ள விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் இன்று பயிர் செய்து பல ஆண்டுக்காலம் அந்த இடத்திலே வாழ்ந்தாலும் அவர்களுக்கு பட்டாக்கள் இல்லாமல் இருக்கிறது. அவர்களுக்கு உடனே பட்டாக்களை வழங்கி, அவர்கள் வெளியேற்றப்படமாட்டார்கள் என்ற உத்தரவாதத்தை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வடாற்காடு அம்பேத்கார் மாவட்டத்தில் தெக்குபட்டு என்ற இடத்தில் உள்ள சந்தன எண்ணெய் ஆலை நஷ்டத்தில் இயங்குகிற காரணத்தினாலே அதைத் தனியார் துறைக்கு-காரணம், இன்று மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் புதிய பொருளாதாரக் கொள்கையின் அடிப்படையிலே தனியார் துறைக்குக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நிச்சயமாக வரவேற்கப்பட வேண்டிய கருத்து. ஆகவே, பல கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்து கட்டப்பட்டு இருக்கிற அந்தச் சந்தன ஆலையை உடனடியாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களும் நடவடிக்கை எடுத்து, தனியார் துறைக்காவது தருவதன் மூலம் அங்கே இருக்கக்கூடிய மக்களுக்கு வேலைவாய்ப்பையும் தரலாம். அதேபோல, தமிழ்நாடு சந்தன சோப் என்ற ஒன்றை அந்த சந்தன எண்ணெய் ஆலையை வைத்துத் தயாரிக்கவும் அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வேலியே பயிரை மேய்கிறது என்பது சில கடந்த கால கதைகளாக எங்கள் பகுதியிலே இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இவ்வரசு அதை உடனே தடுத்தால்தான் காட்டு வளம் காப்பாற்றப்படும். சமூக நலக் காடுகளில் உள்ள பாரஸ்ட் அதிகாரிகளையெல்லாம் சந்தன மரக் காடுகள் உள்ள ஜவ்வாது மலையில், 10 கிலோ மீட்டர் சதுர பரப்பளவுக்கு, ஒரு வனக் காவலர் என்ற பொறுப்பு கொடுத்து காவல் பணியிலே அவர்களை ஈடுபடுத்த வேண்டும். அந்த 10 கிலோ மீட்டர் பரப்பிலே சந்தன மரங்கள் கடத்தப்படுமேயானால் அந்த வனக் காவலர் சஸ்பெண்ட் செய்யப்படுவார் என்ற அறிவிப்பை நீங்கள் தயவு செய்து இங்கே அறிவியுங்கள். வனக் காவலர் பணிக்குப் புதிய படித்த இளைஞர்களை அமர்த்தி சிறப்புப் படை அமைக்க வேண்டும். ஒவ்வொரு மலையடிவார கிராமத்திலும், கண்காணிப்புக் குழு என்று பொது மக்களை வைத்துக் கொண்டும், வனக் காவலர்களை வைத்துக் கொண்டும் நியமிக்க வேண்டும். காட்டில் உள்ள உலர்ந்த மரங்களைச் சேகரிக்க புதிய படித்த இளைஞர்களை வேலையிலே அமர்த்தி அந்த உலர்ந்த மரங்களை, விறகுகளை, காட்டிலே கிடைப்பதை விற்க வேண்டும். அப்போதுதான் விறகுத் திருட்டையும் தடுக்க முடியும். சந்தனக் கடத்தல்காரர்கள் 120 பேரைப் பிடித்து குண்டர் சட்டத்தின் கீழ் அடைத்த மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவியினுடைய அரசுக்கு நன்றி, நன்றி என்று சொல்லி, வீரப்பனையும் நீங்கள் உடனே பிடித்து குண்டர் சட்டத்திலே அடைப்பீர்கள், நாங்கள் மேலும் உங்களுக்கு நன்றியுடையவர்களாக இருப்போம் என்று சொல்லி, நன்றிதனை நவின்று விடை பெறுகிறேன். ஜெய் ஹிந்த்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

*மாண்புமிகு டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சந்தனக் கடத்தல்காரன் வீரப்பன் தமிழகத்திலேயே குடியிருந்தால் இந்நேரம் பிடித்து முடித்திருப்போம் என்பதை மட்டும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வேறு மாநிலத்தில் குடியிருப்பதால் அந்த மாநிலத்தின் காவல் துறையோடும், வனத் துறையோடும் சேர்ந்துதான் இந்த நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டிய கட்டத்தில் இருக்கிறோம் என்பதையும் நான் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று பல்வேறு மானியக் கோரிக்கைகள் மீது 10 உறுப்பினர்கள்

தங்களுடைய ஆழ்ந்த கருத்துக்களை இங்கே எடுத்து உரைத்து இருக்கின்றார்கள். அதே போல மாமன்றத்திலே இருக்கின்ற உறுப்பினர்கள் பல்வேறு வெட்டுத் தீர்மானங்களை இந்தத் துறையின் சார்பாகக் கொடுத்து இருக்கின்றார்கள். இந்தத் துறையின் சார்பாக கொடுக்கப்பட்டுள்ள அனைத்து வெட்டுத் தீர்மானங்களுக்கும், ஒவ்வொருவருக்கும் பதில் சொல்லுகின்ற சூழ்நிலை, தகுதி எங்களைப் போன்றவர்களுக்கு இல்லை. அந்த ஆற்றலும், தகுதியும், தமிழகத்தில், ஒருங்கே அமைந்திருக்கின்ற நம்முடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி ஒருவருக்குத்தான் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இருக்கிறதே தவிர, இந்திய நாட்டினுடைய வரலாற்றில் வெட்டுத் தீர்மானங்களுக்கு பதில் அளித்த ஒரே ஒரு முதலமைச்சர் இருக்கிறார் என்று சொன்னால், அது புரட்சித் தலைவியைத் தவிர யாரும் கிடையாது (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே. மாமன்றத்திலே இருக்கின்ற உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கின்ற வெட்டுத் தீர்மானங்கள் சிலவற்றிற்காவது எங்களுடைய கருத்துக்களை உங்கள் மத்தியிலே குறிப்பிட்டு அதிலே நீங்கள் நிறைவு பெறுவீர்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

இங்கே அன்பிற்குரிய மாமன்ற உறுப்பினர்கள் பல்வேறு கருத்துக்களை எங்கள் மத்தியிலே கோடிட்டுக் காட்டி இருக்கிறார்கள். ஆழ்ந்த சிந்தனைக்குரிய கருத்துக்களை மாமன்ற உறுப்பினர்களாக இருக்கின்ற நீங்கள் காட்டுகின்ற கருத்துக்களை நான் கூர்ந்து கவனித்துக்கொண்டிருக்கின்ற நேரத்திலே, இங்கே வந்திருக்கின்ற மாமன்ற உறுப்பினர்கள் பல்வேறு இடங்களிலே புதிதாகப் பேருந்து வசதிகள் தேவை என்பதைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள் ; அதேபோல நகரப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்குப் பணிமனைகள் வேண்டுமென்றும் கேட்டிருக்கிறீர்கள். அதேபோல, புதிய இடங்களிலே பணிமனைகள் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்றும் கேட்டிருக்கிறீர்கள் ; அதேபோல இங்கே இருக்கின்ற மாமன்ற உறுப்பினர்கள் பல்வேறு பேருந்துகளிலே பயணம் செய்கிற பொழுது அந்தப் பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளாக இருக்கின்றன, புதுப்பிக்க வேண்டுமென்றும் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள் ; நகரப் பேருந்துகளுக்குத் தனியாக அதற்கு ஒரு சாயம் பூசப்பட வேண்டுமென்று கருத்துக்களைக் கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறீர்கள்.

பிற்பகல் 1-15

அதேபோல இங்கே வந்திருக்கின்ற உறுப்பினர் பெருமக்கள் வனத் துறையைப் பற்றியும் இங்கே வெட்டுத் தீர்மானங்களைச் சில பேர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர் வரவில்லை.. வனத் துறைக்கு எப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு வழங்கப்பட வேண்டும். அதே நேரத்தில் கொள்ளையர்களிடத்திலேயிருந்து வனத் துறையிலே வளர்கிற மரங்களை எப்படிப் பாதுகாக்கப்பட வேண்டுமென்ற நிலையையும் இங்கே கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள்.

அதேபோல, உறுப்பினர்கள் கொளச்சலைப் பற்றியும் இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறீர்கள்.

அதேபோல, சிங்காரம் போன்ற உறுப்பினர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பலவற்றை கொடுத்திருக்கிறார்கள். எனவே, மாமன்றத்திலேயிருக்கின்ற உறுப்பினர் பெருமக்களுக்கும் தங்களுடைய ஆழ்ந்த கருத்துக்களை எடுத்து வைத்திருக்கின்ற உறுப்பினர் பெருமக்களுக்கும், வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக்கின்ற உறுப்பினர் பெருமக்களுக்கும் எங்களுடைய துறையின் சார்பாக உங்களுக்குப் பதில்களை அளிப்பேன் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் மகிழ்ச்சியோடு சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆகவே, அன்பிற்குரிய நண்பர்கள் பல்வேறு கருத்துக்களை கோடிட்டுக் காட்டுகிற நேரத்தில் முதன் முறையாகப் போக்குவரத்துத் துறையிலே பல்வேறு மாற்றங்களை உருவாக்குவதற்குப் போக்குவரத்துத் துறை இரண்டரை ஆண்டுக் காலம் திக்கற்றுக் கிடந்த போக்குவரத்துத் துறையில் இன்றைக்குப் புதிய மறுமலர்ச்சியை உருவாக்கிய சரித்திரம் நம்முடைய தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்குத்தான் சாருமே தவிர, யாருக்கும் போய்ச் சேராது.

இங்கே நண்பர்கள் குறிப்பிடுகிற நேரத்தில் மாவட்டம் தோறும் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்க வேண்டுமென்று சில உறுப்பினர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்றவுடன் 100 நாட்கள் சாதனையாக அவர் பொறுப்பேற்றவுடனேயே 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இருந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களை 16ஆவதாக ஒரு புதிய போக்குவரத்துக் கழகத்தை மாற்றிய பெருமை நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களைச் சாரும்.

அந்த அளவிற்கு போக்குவரத்துத் துறையில் நாள்தோறும் ஒரு கோடியே ஐம்பது இலட்சம் மக்கள் அதிலே பயணம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த அளவிற்கு இந்தத் துறை மக்களோடு ஒன்றியிருக்கிற ஒரு துறையாக, மக்களைப் பாதுகாக்கின்ற ஒரு துறையாக, மக்கள் நேசிக்கக்கூடிய ஒரு துறையாக இந்தத் துறை இன்றைக்குத் திகழ்ந்து கொண்டிருக்கிற ஒரு பாங்கினை நாம் கண்கூடாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இன்றைக்கு இங்கே கூட உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகின்ற நேரத்தில். போக்குவரத்துத் துறையிலே இன்னும் நட்டத்தைக் காட்டிக் கொண்டிருக்கிறீர்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இரண்டரை ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்னால் பெரும் நட்டத்திலே இருந்த நிலையை மாற்றி, இன்றைக்குப் போக்குவரத்துத் துறையிலே ஓரளவுக்குக் கட்டணத்தைஉயர்த்திய காரணத்தினாலேதான், இன்றைக்கும் போக்குவரத்துத் துறையிலே 27 கோடி ரூபாய் நட்டத்திலே

இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் தக்க வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

குறிப்பாகப் பல்வேறு புள்ளி விவரங்களை உங்களுக்குத் தருவது இந்த நேரத்திலே சாலப் பொருத்தமாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்,

வேறு மாநிலங்களோடு நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்தில் பல்வேறு மாநிலங்களிலே இருக்கிற துறையோடு போக்குவரத்துத் துறையை வைத்துக் கொண்டிருக்கிற அமைச்சர் பெருமக்கள். பல்வேறு மாநிலங்களிலே இருந்து வருகின்ற பயணிகள், நம்முடைய தமிழகத்தினுடைய போக்குவரத்துத் துறை நாம் எண்ணிப் பார்க்கிறபொழுது இதுபோன்று பராமரிக்கக்கூடிய ஒரு போக்குவரத்துத் துறை இந்தியத் திருநாட்டிலே எங்கும் கிடையாது; அது புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சியிலேதான் இருக்கிறது என்று அத்தனை பேரும் பாராட்டுகின்ற அளவிற்கு ஒரு பெருமை பெற்ற போக்குவரத்துக் கழகமாக இன்றைக்கு இந்தக் கழகம் விளங்கிக் கொண்டிருக்கிற பாங்கினை நீங்கள் கண்கூடாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறீர்கள், பல்வேறு புள்ளி விவரங்களை உங்களுக்குத் தருவது இந்தச் சபையிலே சாலப் பொருத்தமாக இருக்குமென்று நான் கருதுகிறேன்,

பிற்பகல் 1-20

இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே தேவையான அளவிற்கு, பேருந்துகளை விட்டிருக்கிறோம், இருந்தாலும் கூட கூடுதலான பேருந்துகளை விடுவதற்கு. நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக ஆந்திர மாநிலத்தை எடுத்துக் கொண்டால் 6 கோடியே 6 இலட்சம் பேர் இருக்கிற அந்த மாநிலத்தில் இன்றைக்கு இயக்கப்படுகின்ற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 16 496 தான், அசாம் மாநிலத்தை நாம் குறிப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது. 2 கோடியே 39 லட்சம் பேர் இருக்கிற அந்த இடத்தில் 3.864 பேருந்துகள்தான் இயக்கப்படுகின்றன, பீஹார் மாநிலத்தில், 7 கோடியே 95 லட்சம் பேர் இருக்கிற அந்த மாநிலத்தில், 11,941 பேருந்துகள்தான் இயக்கப்படுகின்றன. குஜராத் மாநிலத்தில், 3 கோடியே 94 லட்சம் பேர் இருக்கிற இடத்தில், 20 ஆயிரம் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன, கர்நாடக மாநிலத்தில், 4 கோடியே 28 லட்சம் பேர் இருக்கிற இடத்தில், 19,997 பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன, கேரள மாநிலத்திலேயும் அதுபோலத்தான், அதேபோல், மத்தியப் பிரதேசத்தை எடுத்துக் கொண்டால். 5 கோடியே 57 லட்சம் பேர் இருக்கிற இடத்தில், 16,716 பேருந்துகள்தான் அங்கே இயக்கப்படுகின்றன, மகராஷ்டிரத்தை எடுத்துக் கொண்டால், 7 கோடியே 16 லட்சம் பேர் இருக்கிற இடத்தில். 25 ஆயிரம் பேருந்துகள்தான் இயக்கப்படுகின்றன. அதேபோல்: பல்வேறு மாநிலங்களை நாம்

ஒப்பிட்டுப்பார்க்கிறபோது, தமிழகத்தினுடைய மக்கள் தொகை 5 கோடியே 83 லட்சம் பேர் ; இருந்தாலும்கூட, தமிழகத்திலே இன்றைக்கு இயக்கப்படுகிற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 19.327 என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மேற்கு வங்காளம் என்று சொல்லப்படுகிற கம்யூனிஸ்ட் தத்துவத்தைப் பேசுகிற அந்த மாநிலத்தில் — நான் இங்கு குறிப்பிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன் — 6 கோடியே 18 லட்சம் பேர் இருக்கிற அந்த மாநிலத்தில், இயக்கப்படுகிற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 17.311 தான். நான் இதையெல்லாம் எதற்காகக் குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறேன் என்று சொன்னால், கம்யூனிஸ்ட் சித்தாந்தங்களைப் பேசுகிற மாநிலங்களை, பல்வேறு மக்கள் தொகை இருக்கிற மாநிலங்களை நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்தில், நம்முடைய மாநிலத்தில் இயக்கப்படுகிற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, நம்முடைய மக்களின் தேவைக்கேற்ப இன்றைக்கு இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம், அந்த அடிப்படையிலே, நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையிலே, இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறபோது, பேருந்துக் கட்டணத்தை நாம் உயர்த்தியிருக்கிறோம் என்று சொல்லி, பல்வேறு இயக்கங்கள் இன்றைக்கு பேசிக் கொண்டிருக்கின்றன, அந்தப் பல்வேறு இயக்கங்களை நாம் எண்ணிப் பார்க்கிறபோது, அவர்கள், சாலையோரங்களிலே இருந்து கொண்டு, பேசிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் ; சட்டசபைக்கே அவர்கள் நுழையாத ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கித் தந்த பெருமை, இந்திய நாட்டினுடைய வரலாறு— புரட்சித் தலைவி அவர்களைத்தான் சாரும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எத்தனையோ ஆட்சிக் காலங்களை நாம் பார்த்திருக்கிறோம். புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் பொறுப்பிலே இருந்தபோது. எதிர்க்கட்சி வரிசையிலே அன்றைக்கு இருந்தவர்கள் எல்லாம் அமர்ந்திருந்த காலம், அன்றைய காலம், ஆனால், இன்றைக்கு எதிர்க்கட்சி வரிசையிலே திராவிட முன்னேற்றக் கழகமே இல்லை ; இன்றைக்கு அது தகர்த்து எறியப்பட்டு இருக்கிற சரித்திரம், நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியிலே இருக்கிறது என்பதையும் இது ஒரு சரித்திர வரலாறு என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே, தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலே, 1–11–1991 முதல் நாம் பஸ் கட்டணத்தை எப்படி ஏற்றியிருக்கிறோம் என்று சொன்னால், முதற்கட்டமாக 10 கிலோ மீட்டருக்கு குறிப்பாக 0.70 பைசா— ரூ, 1.25, 20 கிலோ மீட்டருக்கு மேலே, ரூ. 2.20 30 கிலோ மீட்டர் வரையிலும் ரூ. 2.70 தான், ஆனால், கேரள மாநிலத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது, 0.70 முதற்கட்ட கட்டணம். இரண்டாவதாக, 10 கிலோ மீட்டர் வரையிலும் ரூ. 1,30 என உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது, அதேபோல, 20 கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 2.60 என உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். 30 கிலோ மீட்டருக்கு கேரள மாநிலத்தில்

ரூ. 3,90 என உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது, அதேபோல கர்னாடக மாநிலத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது—ஒவ்வொரு மாநிலத்தையும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்தில். நம்முடைய தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலே. இந்திய நாட்டினுடைய வரலாற்றில், குறைந்த கட்டணத்தில் இயக்கக் கூடிய மாநிலம், தமிழகம்தான் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

சில நண்பர்கள் சொல்லக்கூடும், டெல்லியிலே குறைந்த கட்டணத்திலே இன்றைக்குப் பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லக்கூடும். டெல்லியிலே பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு, ஒரு ஆண்டிற்கு 200 கோடி ரூபாய் மானியமாக, அந்த மாநிலத்திற்கு மத்திய அரசு வழங்கிக் கொண்டிருக்கிற நிலைமையை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். ஆகவே, பேருந்தைப் பொறுத்தவரையிலே, சிறந்த முறையில் பேருந்துகளை இயக்கக்கூடிய மாநிலமாக. ஆற்றல் மிக்க முதலமைச்சராக இன்றைக்கு நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இங்கேகூட, அன்றைக்கு திராவிட முன்னேற்றக் கழக நண்பர்கள் சில நேரங்களிலே பேசினார்கள். பேசுகிறபோது, தேசிய மயக் கொள்கையைப் பற்றி சுட்டிக் காட்டினார்கள், 1971-ஆம் ஆண்டு அதைக் கொண்டுவந்தபோது. 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் உள்ள நிறுவனங்களைத் தான் எடுத்துக் கொண்டார்கள். அதற்குப் பிறகு 1973-ஆம் ஆண்டு, தேசியமயக் கொள்கையை படிப்படியாக அவர்கள் கொண்டுவருகிற நேரத்தில். தேசியமயக் கொள்கை என்ற ஒரு கொள்கையை அவர்கள் வகுத்துத்தான் சட்டமன்றத்திலே நிறைவேற்றினார்களே தவிர, நடைமுறையிலே கொண்டுவந்த பெருமை நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களைத் தவிர. யாருக்கும் அந்தச் சரித்திரம் கிடையாது என்பதை சில புள்ளி விவரங்களோடு உங்களிடத்திலே கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புவது என்னுடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

இன்றைக்கு நாம் இதை எண்ணிப் பார்க்கிறபோது, புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு. எத்தனைப் பேருந்துகளை தமிழகத்திலே இயக்கி இருக்கிறார்கள் என்பதற்கு, பல்வேறு புள்ளி விவரங்களை உங்களிடத்திலே கோடிட்டுக் காட்டுவது என்னைப் போன்றவர்களுடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன். தமிழகத்தைப் பொறுத்த வரையிலே, இன்றைக்கு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப் பேற்ற இந்தக் குறிப்பிட்ட காலத்திலே, ஏறத்தாழ 282 புதிய வழித் தடங்களிலே பேருந்துகளை நாம் இயக்கியிருக்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதோடு நின்றுவிடவில்லை. புரட்சித் தலைவி அவர்கள் சொன்னார்கள்; ஆயிரம் மக்கள் தொகை

எங்கே இருக்கிறதோ. அந்த இடங்களுக்கெல்லாம் 1992 ஆம் ஆண்டு இறுதிக்குள், அத்தனைப் பகுதிகளுக்கும் பேருந்துகள் விடு கிறோம் என்று துணிவோடு சொன்ன முதலமைச்சர்— நம் இந்திய நாட்டிற்கே உள்ள வரலாறு— நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களைத் தவிர, அந்த வரலாறு யாருக்கும் கிடையாது என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக் கிறேன்.

இங்கேகூட, நண்பர்கள் குறிப்பிடுகிற நேரத்தில், பல்வேறு கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங் களிலே நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம் என்று சில நண்பர்கள் இங்கே பேசினார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப்படுகின்ற பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை வேறு. தனியார்களிடத்திலே இருக்கிற பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை வேறு என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-25

போக்குவரத்துக் கழகங்களே ஒரு பேருந்தை இயக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் அதற்கு 7½ பேர்கள் தேவை என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. ஆனால் இதையே தனியார்கள் 2 பேரை வைத்துக்கொண்டு இயக்கலாம். ஒரு ஓட்டுநர், ஒரு நடத்துநர் இருந்தால் போதும். இங்கே தேர்வு செய்யப்பட்ட பொறியாளர்களைக் கொண்டுதான் ஒர்க்ஷாப்பிலே பணியாற்ற முடியும். தனியார் இடத்திலே ஓரளவு தொழில் தெரிந்தவர் களை வைத்து பணியமர்த்தி இயக்க முடியும். ஆகவே, தனியார் களுக்கும், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் பல்வேறு வேறு பாடுகள் இருக்கின்றன. அதோடு மட்டுமல்ல, தனியார்கள் இன்று கொள்ளை இலாபம் அடிக்கும் நோக்கோடு பேருந்து களை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு சட்டமன்றத் திலே குறிப்பிட்டு கேட்கிறபோது சில இடங்களிலே பேருந்துகள் இயக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், நம்முடைய புரட்சித் தலைவி எனக்கு இட்ட கட்டளை ''இன்று சொன்னால் நாளை மறு தினத்திலே பேருந்து இருந்தால் இயக்க வேண்டும்'' என்று கட்டளையிட்டிருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆக, பேருந்துகள் இருக்கின்ற இடங்களில் எல்லாம் நாம் இன்றைக்குப் பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டுதான் இருக்கிறோம்.

வரலாற்றைப் புரட்டிப் பார்க்கும்போது, டீசல் தட்டுப் பாட்டின் காரணமாக, 1,005 பேருந்துகளை தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் நிறுத்தினார்கள். ஆனால், சரித்திரம் இன்று மாறி யிருக்கிறது. புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பு ஏற்ற பிறகு, 1,005 பேருந்துகளை கிராமங்களில் நிறுத்தி விட்டீர்களா? உடனே அதை இயக்க வேண்டும் என்று சொன் னார்கள். அந்தக் கருத்தின் அடிப்படையில் தான் இன்றைக்குப் புரட்சித் தலைவி ஆட்சிப் பொறுப்பேற்ற பிறகு அந்தப் பேருந்து

களை இயக்க வேண்டுமென்று சொன்னவுடனேயே இயக்கி
னோம். 51 பேருந்துகளைத்தான் அங்கே நாம் இயக்க முடிய
வில்லை. அதற்குக் காரணம்; அங்கே பாதை வசதி சரியாக
இல்லை. அந்த அளவுக்கு இந்த அரசு துணிவோடு பல்வேறு
நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறது. இந்திய நாட்
டிற்கே ஒரு உதாரணமாக தமிழகத்திலே இன்றைக்குப் போக்கு
வரத்துக் கழகங்கள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைப்
பார்க்கின்றோம். அன்றைக்குக் கூட கோட்டையிலே நம்
முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் முதன் முதலில் ஒரு பேருந்தை
இயக்குகிற போது, டீசல் தட்டுப்பாடு இந்தியாவிலே வரவிருக்
கிறது. உலகெங்கிலும் பார்க்கிறபோது பல ஆண்டு காலத்திற்குப்
பிறகு டீசல் தட்டுப்பாடு வருகின்ற போது-- வாகனங்களை நாம்
எப்படி இயக்குவது என்பதைச் சிந்திக்கின்ற ஒரு அரசாக நமது
புரட்சித் தலைவி அரசு இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே
சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். டீசல் தட்டுப்பாடு வருவதற்கு
முன்னால், நாம் ஒரு தொலைநோக்குப் பார்வையோடு திட்டங்
களை வகுத்திருக்கிறோம். 'நேசுரல் கேஸ்' என்று சொல்லப்படு
கிற, நரிமணத்தில் எடுக்கப்படுகிற 50 சதவீதம் நேசுரல் கேஸை
வைத்துக் கொண்டு, மீதம் 50 சதவீதம் இருக்கின்ற டீசலைப்
பயன்படுத்திக் கொண்டு புதிதாகப் பேருந்துகளை இயக்கிய
சரித்திரம் இந்திய நாட்டின் வரலாற்றிலேயே நமது புரட்சித்
தலைவி ஆட்சியிலேதான் நடைபெற்றிருக்கிறது என்பதை இந்த
நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.
(மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோல, படிப்படியாக 1,000 பேருந்துகளை
விரிவுபடுத்த இருக்கிறோம். நல்ல முறையில் அந்தப் பேருந்துகளை
இயக்கியவுடன், 10,000 பேருந்துகளாக மாற்றுவதற்கு இந்த
அரசு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும் என்பதையும் இந்த நேரத்தில்
தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல, சோழன், சேரன், பல்லவன் போன்ற
போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இன்றைக்கு பேட்டரி மூலம்
புதிய பேருந்துகளை இயக்குவதற்காக பல்வேறு நடவடிக்கை
களை நாம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே, சுற்றுப்
புறச் சூழல் காரணத்தால், சென்னை மாநகரம் போன்ற நகரங்
களில் டீசலை வைத்துக் கொண்டு வாகனங்களை இயக்குவது
எவ்வளவு கடினம் என்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். சுற்றுப்
புறச் சூழலைப் பாதுகாக்க வேண்டுமென்ற கருத்தின் அடிப்படை
யிலே பல்வேறு நடவடிக்கைகளை இந்தத் துறை ஏற்றுக் கொண்
டிருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக்
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, புரட்சித் தலைவி அவர்கள்
ஆட்சிப் பொறுப்பு ஏற்ற பிறகு இந்தத் துறையிலே பல்வேறு
மாற்றங்களைச் செய்து, இந்தத் துறை செவ்வனே இயங்கி
வருகிறது என்பதைத் தாங்களே இன்று கண்கூடாகப் பார்த்துக்
கொண்டிருக்கிறீர்கள். அதே நேரத்தில், நான் ஒரு கருத்தைச்
சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றைக்குப் பேருந்துக்

கட்டணத்தை ஏன் உயர்த்தியிருக்கிறீர்கள் என்று மாண்புமிகு
உறுப்பினர்கள் கேட்கிற போது அந்த நண்பர்களுக்கு, மன்ற
உறுப்பினர்களுக்கு உங்கள் வாயிலாக ஒரு கருத்தைத் தெரிவிக்கக்
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போராட்ட காலங்களிலே எரிக்கப்பட்ட பேருந்துகளின்
எண்ணிக்கையைப் பார்க்கும்போது உண்மையிலேயே என்னைப்
போன்றவர்கள் மட்டுமல்ல, புரட்சித் தலைவி அவர்களே
சில நேரங்களிலே சிந்தித்துக் கண்ணீர் விட்டிருக்கிறார்கள்.
அந்த அளவுக்குப் பேருந்துகளை, தமிழகத்தில் போராட்டம்
என்கிற பெயரால் எரிக்கின்ற காட்சியைக் கண்கூடாகப் பார்த்துக்
கொண்டிருக்கிறோம். இங்கேகூட மாண்புமிகு உறுப்பினர்
அவர்கள் குறிப்பிட்டார். இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கட்ட
ணத்தை உயர்த்தியிருக்கின்றீர்கள். அது தேவைதானா?
இது மக்கள் மீது வரிச் சுமையைச் சுமத்துவது போல் ஆகாதா?
இது நியாயம் தானா என்று கேட்கின்ற அந்த உறுப்பினரைப்
பார்த்துக் கேட்கின்றேன். உங்கள் காலத்தில் பல்வேறு புள்ளி
விவரங்களை எடுத்துச் சொல்கிறபோது, பாட்டாளி மக்கள்
கட்சியின் சார்பாக நடத்தப்பட்ட போராட்டத்தின்போது
எரிக்கப்பட்ட பேருந்துகள் 26. அதை நீங்கள் மறந்து விடக்
கூடாது. அதே நேரத்தில் சேதப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளின்
எண்ணிக்கை 562 என்பதையும் இந்த நேரத்தில் நான் கோடிட்டு
காட்ட விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்—தலைமை)

ஆக, ஒரு பேருந்து 5 இலட்சம் ரூபாய் என்று சொன்னால்,
பல கோடி ரூபாய் பெறுமான பேருந்துகளை நீங்கள் சேதம்
செய்திருக்கிறீர்கள். அதை மறந்து விடக் கூடாது. ஆனால்,
இங்கே மன்றத்திலே வந்து பேசுகின்றபோது நீங்கள் கருத்துக்
களைச் சொல்கிறீர்கள். இந்த மன்றத்திலே பஞ்ச தந்திரக்
கதை பூனை போல, தந்திரமாகச் செய்கிறீர்கள். ஆனால்
வெளியே சென்று நீங்கள் பேசுகின்றபோது நீங்கள் என்ன செய்து
கொண்டிருக்கிறீர்கள் என்பதை எண்ணிப் பார்க்கின்ற நேரத்
தில், வயலிலே கரும்புத் தோட்டத்திலே புகுந்த யானை
போல நாச வேலை செய்கிறீர்கள். (மேசையைத் தட்டும்
ஒலி). ஆனால் நண்பருக்கு ஒன்று சொல்வேன். யானை
மேலே ஏறி வருகின்ற யானைப் பாகர்களுக்கு ஒரு தகவலைச்
சொல்வேன். யானையை அடக்குகின்ற அங்குசம் யாரிடம்
இருக்கிறது என்று சொன்னால் நம் புரட்சித் தலைவியினுடைய
கையிலே இருக்கிறது என்பதை எப்போதும் மறந்து விடாதீர்கள்.
அந்த அளவிற்கு புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சி இன்று
தமிழகத்திலே இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்ற பாங்கினை
நீங்கள் பார்க்கிறீர்கள். (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன் அனுமதியோடு பேரவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : ஆகவே அந்த அளவுக்கு ஒரு ஆற்றல் மிக்க முதலமைச்சர் கையிலே தமிழகம் இருக்கிறது என்பதை மறந்துவிடக் கூடாது. ஆகவே புரட்சித் தலைவியைப் பார்த்து நீங்கள் போராட்டம் நடத்தி இந்த ஆட்சியை இறக்கி விடலாம் என்று கருதுகிறீர்கள். தமிழகத்தினுடைய வரலாற்றில் 20 ஆம் நூற்றாண்டில் இவர்தான் முதலமைச்சர், 21 ஆம் நூற்றாண்டில் இவர்தான் முதலமைச்சர் என்ற சரித்திரத்தை படைக்கக்கூடிய புரட்சித் தலைவியாக இருக்கிறார் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி).

ஆகவே ஆற்றல்மிக்க முதலமைச்சருடைய திருக்கரத்தால் இன்றைக்கு போக்குவரத்து கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்றவர்களுக்கு பல்வேறு அறிவிப்புகளை விடவேண்டும் என்று அவருடைய திருக்கரத்தினால் அனுமதி வழங்கியிருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்திலே அதைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையில் 15 போக்குவரத்து கழகங்களுடன் 16-வது போக்குவரத்துக் கழகமாக உருவாக்கப்பட வேண்டும் என்று சொல்லி நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவராகிய மறைந்த தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் பெயரால் வருகின்ற ஏப்ரல் 1 ஆம் தேதி காஞ்சிபுரத்தில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் திறக்கப்படும் என்று இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளிகளைப் பொறுத்து, முந்தைய ஆட்சிக் காலங்களில் அன்றைக்கு பொறியியல் கல்லூரி, மருத்துவக் கல்லூரி உருவாக்கப்பட்டதைப் போல, தமிழகத்திலே நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கின்ற தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் 3 இடங்களிலே பாலிடெக்னிக் கொண்டுவர வேண்டும் என்று உத்தரவு வழங்கியிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒரு ஒப்பற்றத் தலைவி நம்முடைய தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அந்த அடிப்படையிலே இதைத்தான் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் சொன்னார்கள். ''வியர்வை சிந்துகின்ற தொழிலாளியின் மார்பிலே அரசாங்கம் சந்தனத்தைப் பூசவேண்டும்''

என்று பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்த அண்ணாவினுடைய தத்துவங்களை நிறைவேற்றுகிற தலைவியாக ''உழைப்போரே உயர்ந்தவர்'' என்ற தத்துவத்தை காண்பிக்கின்ற தலைவியாக புரட்சித் தலைவி அவர்கள் விளங்கிக் கொண்டு இருக்கின்ற பாங்கினை நாம் இன்றைக்கு கண்கூடாக பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி). ஆற்றல் மிக்க முதலமைச்சராக, ஏழைகளுடைய கண்ணீரைத் துடைக்கின்ற முதலமைச்சராக தமிழகத்திலே நமது முதலமைச்சர் அவர்கள் இருக்கின்ற காரணத்தினாலேதான், இன்றைக்கு அவர்கள் பொறுப்பேற்ற குறுகிய காலத்திலே தொழிலாளர்களுடைய குடும்பத்திலே வாழ்ந்து கொண்டிருக்கின்ற அந்த குழந்தைகளினுடைய கண்ணீரை துடைப்பதற்காக தொழிலாளர்களுக்காக 3 பாலிடெக்னிக்குகளை ஒன்று தர்மபுரியிலே இருக்கின்ற பர்கூரிலே, மற்றொன்று சென்னையிலே, மற்றொன்று திருநெல்வேலி மாவட்டத்திலே உருவாக்குவதற்காக இன்றைக்கு உத்தரவு வழங்கிய ஒப்பற்ற தலைவி தான் நம்முடைய தமிழகத்தினுடைய முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போலத்தான், இன்றைக்கு பொறியியல் கல்லூரி, 2, 3 ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்னாலே தொடங்கப்பட்ட பொறியியல் கல்லூரி, அது பெரியார் மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற சித்தோட்டிலே இருக்கிறது. அதிலே பணியாற்றுகின்ற அந்தத் 90 தொழிலாளர்கள் குடும்பத்தைச் சார்ந்த மாணவர்கள் இன்றைக்குப் பயின்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு வழங்கப்பட்ட மொத்த எண்ணிக்கை 150 இடங்கள் தான். ஆனால் புரட்சித் தலைவி அவர்களிடத்திலே நான் பேசுகிறபோது தனியாருக்கு 150 இடங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே தொழிலாளர்களே வாழ்ந்து கொண்டிருக்கின்ற இந்த பொறியியல் கல்லூரிக்கு கூடுதலாக இடம் வேண்டும் என்று கேட்டேன். அப்போது எவ்வளவு வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். நீங்கள் எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் தாருங்கள் என்று சொன்னவுடனே இங்கே இருக்கின்ற தனியார் கல்லூரிக்கும் தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கு அவர்களாக முன்வந்து நடத்துகின்ற கல்லூரிக்கும் 240 இடங்களை நான் தருகிறேன் என்று சொன்ன ஒரே ஒரு தலைவி தான் நம்முடைய புரட்சித்தலைவி என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 90 மாணவர்கள் படித்துக் கொண்டிருந்த தொழிலாளர்களின் குடும்பத்தில் இன்றைக்கு 120 மாணவர்கள் படிக்கின்ற அளவுக்கு ஒரு முதலமைச்சரால் உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்ற ஒரு சரித்திரம் இன்றைக்கு தமிழகத்தின் பொன்னேடுகளிலே என்றைக்கும் பொறிக்கப்பட இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல, இங்கே இருக்கின்ற தொழிலாளர்களின் குடும்பங்களை எண்ணிப் பார்க்கின்ற நேரத்தில், பணிாளர்கள்

தன்னிச்சையாக ஓய்வுபெறும் திட்டத்தின் கீழ் விருப்பு ஓய்வு ஊதியம் (Volentary retairement) எடுக்கின்ற நேரத்திலே, அந்த தொழிலாளர்களுக்கெல்லாம். இன்றைக்கு முன்னாலே ஆட்சிக் காலங்களிலே ரூ, 7.500 ஆண்டு ஒன்றுக்கு கொடுக்கப்பட்டதை, ரூ, 8.500 ஆக மாற்றிய பெருமை நம்முடைய புரட்சித் தலைவி ஆட்சியிலேதான் நடந்திருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேலும் பணிக்காலத்தில் இறந்த பணியாளர்களின் குடும்பத்திற்கு வழங்கப்படும் கருணை தொகை ரூ. 40,000/-லிருந்து ரூ. 60,000/மாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் என்பது, தமிழகத்திலே இருக்கின்ற அத்தனை பகுதிகளுக்கும் ஓடுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகம் என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்கிறோம், ஆகவே' சென்னையிலே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கின்ற பஸ்கள் சரியான முறையிலே பராமரிக்கப்படவில்லை என்ற கருத்தைச் சொன்ன உடனே. நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உத்தரவு வழங்கினார்கள். பலமாடிக் கட்டிடமாக அதை மாற்றியமைக்க வேண்டும் என்று நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களின் உத்தரவின் பேரில், நவீன முறையிலே அதை மாற்றுவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல்வேறு துறைகளைப் பொறுத்தவரையிலும் பல்வேறு திட்டங்களை நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இன்றைக்குத் தந்துகொண்டு இருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையிலேதான் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இன்றைக்கு பல்வேறு சாதனங்களை இந்த துறை தந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1.35

அதேபோல போக்குவரத்துத் துறையிலே தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் புதிய கிளைகளை அமைப்பதற்காக புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இன்றைக்கு உத்தரவை வழங்கியிருக்கிறார்கள். அந்தக் கிளை முதலில் கோவை மாவட்டத்திலே 1991 மார்ச் திங்களிலே ஆரம்பிக்கப்பட்டது, அதற்குப் பிறகு 1992-93-வது ஆண்டு மேலும் மூன்று கிளைகளை உருவாக்க வேண்டுமென்று புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆணை பிறப்பித்திருக்கிறார்கள், அவற்றை ஈரோட்டிலும், மதுரையிலும் மற்றும் திருச்சியிலும் உருவாக்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுடிருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோல இங்கே இருக்கிற நண்பர்கள் குறிப்பிடுகிற போது பென்சன் பற்றியும் சொன்னார்கள், பல்லாண்டுக் காலமாக தொழிலாளர்களுக்கு பென்சன் வழங்க வேண்டுமென்ற கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள், முதலில் மத்திய அரசால் அறிவிக்கப்பட்டு பிறகு மத்திய அரசு அதை வாபஸ் பெற்றிருக்கிறது. ஆகவே, நாங்கள் ஆய்ந்து கொண்டிருக்கிறோம், பென்சனைப் பற்றி ஆய்ந்த பிறகு நல்ல முடிவினை நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கிற புரட்சித் தலைவியினுடைய தலைமையிலே அது நிறைவேற்றப்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி), ஆகவே. அந்த அளவுக்கு நல்ல பல திட்டங்களை இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே நாம் தீட்டி சாதனை படைத்துக்கொண்டிருக்கிற காட்சிகளை நீங்கள் கண்கூடாக பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறீர்கள், அதோடு நின்றுவிடவில்லை.

உறுப்பினர்கள் இங்கே குறிப்பிடுகிறபோது ஒன்றை குறிப்பிட்டார்கள், 50 சிசி. 2 வீலர் என்று சொல்லப்படுகிற டி.வி.எஸ். 50 போன்றவற்றை உற்பத்தி செய்ய பல்வேறு துறைகளைச் சார்ந்த 30 கம்பெனிகள் இருக்கின்றன, அவற்றிலே 50 சிசி-க்குக் கீழே இருக்கிற வாகனங்களைத்தான் உற்பத்தி செய்கிறார்கள். ஆனால் இங்கே இருக்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அன்றைக்குப் பேசுகிறபோது ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதற்கு இன்றைக்குப் பதில் சொல்லலாம் என்று நினைத்துத்தான் அன்றைக்கு நான் பதில் சொல்லவில்லை. அவர் குறிப்பிடுகிறபோது, டி.வி.எஸ். 50 ஒன்றுக்குத் தான் வரி விலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னார். அப்படியானால் நான் அவரிடத்திலே ஒன்று கேட்க விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு இந்த வாகனங்களை 4½ லட்சம் பேர் பயன்படுத்துகிறார்கள். யாருக்காக இந்த வரி விலக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது ? இந்த 4½ லட்சம் பேரும்தான் வரி விலக்கிலிருந்து விடுபடுகிறார்களே தவிர, தனியாக இருக்கிற டி.வி.எஸ். 50-க்கு மட்டும் அல்ல என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்,

அதே உறுப்பினர் அன்றைக்குக் குறிப்பிட்டது பற்றி ஒரு கருத்தை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். ''எதிர்க் கட்சிகள் அங்கம் வகிக்கிறோம் என்ற காரணத்திற்காக, யாராவது எடுத்துச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இருக்கும் சூழ்நிலை இருப்பதால் இந்தப் பரிதாபத்துக்கு இவர்கள் எல்லாம் ஆளாகியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேனே தவிர வேறு அல்ல'', இதை யார் சொன்னது தெரியுமா ? மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களே, 1974-லே அவர் அமைச்சராக இருந்தபோதுதான் இதைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார். எதிர்க் கட்சிகள் எல்லாம் பரிதாபமாக இருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார் என்று சொன்னால் அது எப்போது என்றால் அவர் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக 1974-ல் இருந்தபோது சொல்லியிருக்கிறார்

என்றால் அந்தக் கருத்து இப்போது உங்களுக்குப் பொருந்தும் என்று நான் கருதுகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). அந்த அளவுக்கு பல்வேறு மாற்றங்களை நாங்கள் இன்றைக்கு உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

அதேபோல மோட்டார் வண்டி நிர்வாகச் சட்டங்கள் என்ற அடிப்படையில் உங்கள் மத்தியில் ஒரு கருத்துக்களைக் கோடிட்டுக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது இந்தத் துறையைப் பற்றி பல்வேறு கருத்துக்களை இங்கே கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். நம்முடைய மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு இந்தத் துறையிலே பல்வேறு மாற்றங்களை உருவாக்கி பல்வேறு தவறுகள் களையப்பட வேண்டும் என்பதற்காக 8 ஆம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே இருக்கிற வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் அத்தனையும் சொந்தக் கட்டிடங்களிலே இயங்கும் என்று சொல்வதற்குக் காரணமே அதிலே தவறுகள் ஏற்படக் கூடாது என்பதற்காகத்தான். அதுபோல 'யூனிட்' அலுவலகங்களைப் பொறுத்தவரையிலும் 9 ஆம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்திற்குள்ளேயே 10 ஆயிரம் வாகனங்கள் எங்கே எல்லாம் பதிவு செய்யப்படுகின்றனவோ அங்கே எல்லாம் யூனிட் அலுவலகங்கள் உருவாக்கப்பட வேண்டுமென்று போன நிதிநிலை அறிக்கையிலேயே அறிவித்திருக்கிறார்கள். அதைப் படிப்படியாக நாங்கள் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். அத்தோடு நாங்கள் நின்றுவிடவில்லை.

இன்றைக்கு இந்தத் துறையிலே தவறுகளே ஏற்பட்டு விடக் கூடாது என்பதற்காக—வழக்கு மன்றத்தில் வழக்கு ஒன்று இருக்கிறது— 42 ஆய்வாளர்கள் பணியிலே அமர்த்தப்பட வேண்டும். ஆனால் அது சர்வீஸ் கமிஷனில் 2½ ஆண்டுக் காலமாக நிலுவையில் இருக்கிற காரணத்தால் 8 பேர் வழக்கு மன்றத்திற்குச் சென்று தடையாணை வாங்கியிருக்கிற காரணத்தால் அந்த இடத்தைப் பூர்த்தி செய்ய முடியாமல் வாகன ஆய்வாளர்கள் கிரேட்-2 என்று சொல்லப்படுகிற அந்தப் பணியிடங்களை நாங்கள் பூர்த்தி செய்ய முடியாமல் தவித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அந்த 42 இடங்களைப் பூர்த்தி செய்கிறபோது, தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், நினைத்ததை முடிக்கக் கூடிய ஆற்றல் பெற்ற முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியில் எந்தத் தவறும் நடைபெறவில்லை என்று சரித்திரத்தை நாங்கள் மாற்றிக் காட்ட முடியும் என்கிற அளவிற்கு நாங்கள் பணியாற்றிக்கொண்டிருக்கிறோம்.

அதைப்போலத்தான் சென்னையிலே இட நெருக்கடி இருக்கிறது. சென்னையிலே இருக்கின்ற வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலே காலதாமதம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்கிற நிலைமையை மாற்றும் வகையில் 'கம்ப்யூட்டர்' முறையைக் கொண்டு யார் ஒருவருக்கு இன்றைக்கு லைசன்ஸ் வேண்டுமென்று சொன்னாலும் அவருக்கு அதனை 24 பணி நேரத்திலேயே, எந்த

மாநிலத்திலேயும் இல்லாத அளவிற்கு வழங்குவதற்கு, ஏப்ரல் இறுதிக்குள்ளாக கம்ப்யூட்டரை அங்கே பொருத்தி, பணிகளை உடனடியாக செவ்வனே செய்வதற்குண்டான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறோம் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆக இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் பல்வேறு சாதனைகளை நாங்கள் இன்றைக்குப் படைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இங்கே உறுப்பினர்கள் ஒன்றைக் குறிப்பிட்டார்கள். மணல் லாரிகளின் வேகம் அதிகம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அந்த வேகத்தைத் தடுப்பதற்கு பல்வேறு நடவடிக்கைகளை நாங்கள் மேற்கொண்டிருக்கிறோம். அந்த லாரிகளை சரியான முறையில் எஃப்.சி. செய்யவில்லை என்றால், அந்த லாரிகளை நிறுத்துவதற்கு நடவடிக்கைகளை நாங்கள் மேற்கொண்டிருக்கிறோம். 842 பேர்கள் மீது வழக்குகள் தொடரப்பட்டிருக்கின்றன. கடுமையான நடவடிக்கையை இந்த அரசு எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1.40

இங்கே உறுப்பினர்கள் குறிப்பிடுகிற நேரத்தில், புட்போர்டில் தொங்கிக் கொண்டு செல்கிறார்கள். படியில் தொங்கிக் கொண்டு செல்கிறார்கள் என்ற கருத்தை இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். யார் அப்படி அதிகமாகப் பயணம் செய்கிறார்கள் என்றால் மாணவர்கள்தான் அதிகமாக அப்படிச் செய்கிறார்கள். கண்டக்டர் சென்று, உள்ளே செல்லுங்கள் என்று சொன்னாலும், அவர்கள் செல்வதில்லை. ஆகவே காவல் துறை மூலமாக ஏறத்தாழ ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்டவர்கள்மீது வழக்கு தொடரப்பட்டிருக்கிறது என்பதை இங்கே கோடிட்டுக்காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாணவிகளும் அப்படிப்பட்ட வழக்கிலே ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு படியிலே தொங்கிச் செல்வது என்பது சென்னையிலே உல்லாசமாக இருக்கிறதென்பது உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் நம்முடைய தமிழகத்தில் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு பல்வேறு மாற்றங்களை நாம் உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். பழைய ஆட்சிக் காலங்களில் பழைய பேருந்துகளை மாற்ற முடியவில்லை என்ற நிலையை மாற்றி, இன்றைக்கு இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு 1,842 பேருந்துகளைப் புதுப்பித்துத் தந்திருக்கிறோம். அதைப்போல வருகிற நிதியாண்டில், 1992 நவம்பர் மாதத்திற்குள் 2,000 புதிய பேருந்துகளை தமிழகத்தில் விடுவதற்கு நாங்கள் நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆக பல்வேறு சாதனைகளை தமிழகத்தில் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு படைத்திருக்கிறார்கள். நாங்கள் அவர்களிடத்திலே சென்று பல்வேறு நிலைகளைச் சொல்கிறபோது,

ஒரு தாராள மனப்பான்மையோடு பல்வேறு திட்டங்களை நிறை வேற்றுவதற்கு உறுதுணையாக இருந்து கொண்டிருக்கிற பாங் கினை நாங்கள் கண்கூடாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

அடுத்து, வனத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் சாதனை படைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். வனத் துறையைப் பொறுத்த வரையில், இங்கே நம்முடைய உறுப்பினர்கள் குறிப்பிடுகிற நேரத்தில், சந்தன மரக் கடத்தலைத் தடுப்பதிலே மிகச் சிறப்பாகப் பணியாற்றிய அலுவலர்களுக்கு சிறப்புப் பரிசு தரக்கூடாதா என்று கேட்டார்கள். புரட்சித் தலைவி அவர்களிடத்திலே கேட்கிறபோது, 5,000 ரூபாய் வழங்கலாமா என்று கேட்டேன். இல்லை, 10,000 ரூபாய் தாருங்கள் என்று சொன்னார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) சிறப்புப் பரிசாக 10,000 ரூபாய் வழங்கலாம் என்ற உள்ளம் இருக்கிறதே, அதை நான் எண்ணிப் பார்க்கிறேன். கொள்ளையர்களிடமிருந்து அந்த மரங்களை பாதுகாக்கக்கூடிய அந்த அலுவலர்களுக்கு 10,000 ரூபாய் வழங்கலாம் என்ற ஒரு இறையுள்ளம் கொண்ட முதலமைச்சராக புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இருப்பதைப் பார்க் கிறபோது உண்மையிலேயே உளப்பூர்வமாக வாழ்த்தவும், பாராட்டவும் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, நம்முடைய அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு சேதப்பட்ட பேருந்துகள் பற்றி நான் குறிப்பிட்டுக் காட்டினேன். மொத்தத்தில் 1,263 பேருந்துகள் சேதப்படுத்தப்பட்டன. அவற்றில் 31 பேருந்துகள் எரிந்து விட்டன. பேருந்துகள் ஒரு பகுதி எரிந்து விட்டன. ஐந்து யெல்லாம் எண்ணிப் பார்க்கிறபோது, ஈடு செய்ய முடியாத அளவுக்கு அரசாங்கத்திற்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என் பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏறத்தாழ 3, 3-1 2 கோடி ரூபாய் சேதப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதை எண்ணிப்பார்க்கும் போது ஒரு இயக்கத்தை நடத்துகிற வர்கள் கட்டுப்பாடு இல்லாமல், அந்த இயக்கத்திலே கட்டுப்பாடு இல்லாமல் எங்கே பார்த்தாலும் பேருந்து களை தீ வைத்துக் கொளுத்துவது, பேருந்துகளின் கண்ணாடிகளை உடைப்பது, டெப்போக்களில் புகுந்து பேருந்துகளை தீ வைத்துக் கொளுத்துவது, கண்டக்டர், டிரைவர், பயணிகளை இறக்கி விட்டு தீ வைப்பது போன்ற இப்படிப்பட்ட நாச வேலைகள் செய்வதை எண்ணிப் பார்க்கும்போது, உடனடியாக இதற்குக் கடுமையான நடவடிக்கையை அரசு எடுக்க இருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதைப்போல எந்தக் கட்சி யைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும், அதிலே ஈடுபடுகிறவர்கள் யாராக இருந்தாலும், அந்தக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களிடத்திலே நஷ்ட ஈடு பெறுவதற்கு இந்த அரசு தயங்காது என்பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

பிற்பகல் 1–45

*மாண்புமிகு டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இத்தகைய போராட்டங்கள் நடைபெறுகின்றபோது, பேருந்துகளைத் தீயிட்டு அழிப்பது, சேதப்படுத்துவது போன்ற காரியங்களை அந்தக் கட்சிகளின் தொண்டர்கள்தான் செய்கிறார்கள். ஆனால் அந்தக் கட்சி களின் தலைவர்கள் தூண்டுதலின்பேரில்தான், அவர்களுடைய அறிவுறுத்தலின் பேரில்தான் அவர்கள் இதைச் செய்கிறார்கள். பெரும்பாலும் இத்தகைய காரியங்களில் ஈடுபடுகிற கட்சித் தொண்டர்கள் யாராக இருந்தாலும், அவர்கள் ஏழைகளாகத் தான் இருப்பார்கள். எனவே, அரசு உத்தேசித்துள்ளது என்ன வென்றால், இதுபோன்ற சேதங்களை விளைவிப்பவர்கள் எந்தக் கட்சியின் உறுப்பினர்களானாலும் அந்தக் கட்சிகளின் தலைவர்களிடம் அந்த நஷ்டயீட்டைப் பெறுவதற்கு ஒரு சட் டத்தைக் கொண்டுவரவேண்டுமென்று நம்முடைய அரசு கருதி யிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அத்துடன் கடந்த 8 மாத காலத்தில் இத்தகைய சேதங்களை ஏற்படுத்தி யது பெரும்பாலும் பாட்டாளி மக்கள் கட்சி மற்றும் திராவிட மூன்னேற்றக் கழகம் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெளிவு படுத்த விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு தமிழகத்தின் ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கிற புரட்சித்தலை விக்கு தமிழக மக்கள் சார்பாகவும் நான் நன்றியைத் தெரி வித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். காரணம் உங்கள் வரிப்பணத்தால் வாங்கப்படுகிற பேருந்துகள் இப்படி சேதப் படுத்தப்படுவதிலிருந்து பாதுகாப்பைத் தந்திருக்கிற நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கிற தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சார்பாகவும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ள நாங்கள் கடமைப்பட்டிருக் கிறோம்.

அதேபோல் வனத்துறையைப் பொறுத்தவரையில் பல் வேறு மாற்றங்களை உருவாக்குவதற்காக இன்றையதினம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள். வனத் துறையில் கொள்ளைக்காரர்கள் எப்படி வருகிறார்கள் என் றால், நவீன ஆயுதங்களை வைத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள் என்று பல்வேறு உறுப்பினர்கள் இங்கே சொன்னார்கள். இறையுள்ளம் கொண்ட நமது முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள், வனத்துறையில் பணியாற்றும் பணியாளர்களின் பாதுகாப்பிற்கும், வனத்துறையில் ஏற்படுகிற திருட்டுக்களைத் தடுப்பதற்கும், நவீன ஆயுதங்கள் வாங்குவதற்காக 30 லட்சம் ரூபாயைத் தந்திருக்கிற பெருமை புரட்சித் தலைவி அவர் களையே சாரும். குறிப்பாக 70 லட்சம் ரூபாய் மொத்தத்

தொகை இதற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. கம்பியில்லாத் தந்தி சாதனங்கள், நவீன ஆயுதங்கள், வாகனங்கள் வாங்குவதற் காக 1992–93 ம் ஆண்டு இத்துறைக்காக அவர்கள் அளித்திருக் கிறார்கள் என்றால் இந்த அரசு நிகழ்த்தியிருக்கிற பல்வேறு சாதனைகளிலும் உயர்ந்த சாதனையாக இது இருக்கிறது என் பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல பத்திரிகைகளில் படித்துப் பார்த்தேன். வேண்டு மென்றே அரசை இழிவுபடுத்துவதற்காக சில பத்திரிகைகளில் எழுதியிருக்கிறார்கள். 5 கோடி ரூபாய் சந்தன மரங்கள் காண வில்லை என்று எழுதியிருக்கிறார்கள். அந்த நண்பர்களுக்குச் சொல்லவேண்டும். சந்தன மரம் வருவாய், சென்ற ஆண்டு 11 கோடி ரூபாய். இந்த ஆண்டு இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற தற்குப் பிறகு அது 23 கோடி ரூபாயாக உயர்ந்து அந்த அளவுக்கு சந்தன மரங்கள் ஏலம் போயிருக்கின்றன. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதை எண்ணிப் பார்க்கிறபோது, இந்த அரசு எவ் வளவு கூர்மையாக சந்தன மரக்கடத்தலைத் தடுக்கிறது என் பது புரியும். 11 மாத காலத்தில் சந்தன மரக் கடத்தல் வழக்கு கள் பதிவு செய்யப்பட்டவை எண்ணிக்கை 2,046. அதனுடைய மதிப்பு ரூ. 11,77,00,000. பறிமுதல் செய்யப்பட்ட வாக னங்கள் எண்ணிக்கை 618. திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர் பேசுகிறார்களே, அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்தில் 4 பேர்கள் தான் குண்டர்கள் சட்டத்தில் இத்தகைய குற்றங்களுக்காகக் கைது செய்யப்பட்டார்கள். ஆனால் புரட்சித் தலைவி ஆட்சி யில் 120 பேர் குண்டர்கள் சட்டத்தில் இன்றையதினம் இந்த குற்றங்களுக்காக கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதை மறந்துவிடக்கூடாது. இப்படி இந்த அரசு செய்து கொண்டிருக் கின்ற காரியங்களை எண்ணிப் பார்க்கிறபோது, குற்றங் களுக்கு எதிராக கடுமையான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ் பேசும் போது கூட பாராட்டினார்கள். அந்த அளவுக்கு பல் வேறு சாதனைகளை இந்த அரசு செய்து கொண்டிருக்கிறது. வாகனங்களில் வேகமாக வரும் வனக் கொள்ளையர்களை தடுக்க முடியவில்லை என்று புரட்சித் தலைவி அவர்களிடம் சொன்னோம். சொன்னவுடன் 2 கோடி ரூபாய்க்கு வாகனங் கள் வாங்க இந்த அரசு உத்தரவளித்திருக்கிறது என்று சொன் னால் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அது மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவியைத் தவிர யாரும் செய்திருக்க முடியாது என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதைப்போல, இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு கைத்துப்பாக்கிகள் அதிக எண்ணிக்கையில் வாங்க உத்தேசிக் கப்பட்டது. இந்த அரசு பொறுப்பேற்பதற்கு முன்பு

இந்தத் துறையில் இருந்த மொத்த கைத்துப்பாக் கிகளின் எண்ணிக்கை 354 தான். அதிலே வேலையற்றதாக இருப்பது 145. ஆனால் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப் பேற்றதற்குப் பிறகு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இன்றைக்கு 350 புதியதாக வாங்கலாம் என்று உத்தரவிட்ட தலைவிதான் நமது ஒப்பற்ற தலைவி புரட்சித் தலைவி என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). இப்படிப் பார்க்கிற நேரத்தில் 1992–93க்குள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களிடத்தில் சரண்டர் செய்கின்ற துப்பாக்கிகள் உடனடியாக இந்தத் துறைக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று சொல்லி நம்முடைய புரட்சித் தலைவி நேற்று முன்தினம்தான் ஆணையைப் பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). இப்படி வனத்துறையிலே பணியாற்றும் பணியாளர்களுக்கு தேவைக்கேற்ப ஆயுதங்களை தரு வதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறது, அவர்கள் தங்களை தற்காத்துக்கொள்வதற்காக என்று இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இப்படி புரட்சித் தலைவி பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு பல்வேறு சாதனைகளை படைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்.

பிற்பகல் 1–50

சமூகக் காடு வளர்ப்புத் திட்டத்தில் இன்றைக்குப் பல்வேறு சாதனைகளை தமிழகம் புரிந்து கொண்டிருக்கிறது. உலக நாடுகளில் இருக்கின்ற வல்லுநர்கள் சிலபேர் ஆர்ட்டிகிள் எழுதுகிற நேரத்தில் ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். உலகத்திலே இருக்கின்ற மரங்கள் குறைவதன் வாயிலாக, பனிப் பிரதேசமாக இருக்கின்ற மலைகளிலே வெப்பத்தின் காரணமாக உருகி கடலோர பகுதிகளில் இருக்கின்ற நகரங்கள் மூழ்குகின்ற சூழ்நிலை ஏற்பட இருக்கிறது. சூரிய வெப்பத்தின் காரணத்தால் மரங்கள் அழிவதால் மனிதனை அழிக்கின்ற பல் வேறு நோய்கள் ஏற்பட வாய்ப்பு இருக்கின்றது. அதே போல மனிதன் சுவாசித்துக் கொண்டிருக்கிற பிராணவாயு கூட கிடைக்காத சூழ்நிலை ஏற்படும் என்ற கருத்துக்களைச் சொல்லி யிருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையிலேதான் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நெடுநோக்குப் பார்வையோடு பல்வேறு சாதனைகளை படைக்கும் அளவில் நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டிருக் கிறார்கள். உலக நாடுகளின் தலைவர்களும் இதனைக் கருத்திலே கொண்டு 20 ஆண்டுக் காலத்திற்குள்ளே மரங்கள் அதிகமாக நட நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று வல்லுநர் கள் எழுதியிருந்தார்கள்.

உலக நாடுகளில் உள்ள தலைவர்கள் எல்லாம் இதைப் பார்க்கிறார்களோ இல்லையோ தெரியவில்லை, ஆனால் நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கின்ற தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி இதற்காக விரைந்து நடவடிக்கை

எடுத்து ஐந்து கோடி ரூபாய் திட்டத்தில் சமூகக் காடுகளை வளர்க்க புதிய சாதனையை படைக்கிற வகையில், தனியாரை ஊக்குவிக்கும் வகையில் ஒரு நிறுவனத்தை உருவாக்க இருக்கிறார். அதிலே நான்கே பணியாளர்கள்தான் இருப்பார்கள். இங்கே யிருக்கின்ற பல்வேறு நிறுவனங்களைப் போல அல்ல, நான்கே பணியாளர்களைக் கொண்ட நிறுவனம்தான், தனியார் காடு களை வளர்க்கும் நேரத்தில் அந்தக் காடுகளில் இருக்கின்ற 'சாயிலை' எடுத்து வந்து 'டெஸ்ட்' செய்து அவர்களுக்குத் தேவையான கடன் உதவியை செய்கின்ற வகையில் புதியதாக ஐந்து கோடி ரூபாய் இதற்காக நிதி ஒதுக்கி புதிய சாதனையை படைத்திருக்கிறார் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள், தமிழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் ஏறத்தாழ 25,000 எக்டேர் நிலத்தில் புதிய சமூகக்காடுகள் வளர்க்கும் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த தனியாரை ஊக்குவிக்க நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நடவடிக்கையை மேற்கொண்டிருக் கிறார் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்,

அதே போல பெண்களுக்கு முன்னுரிமை தருகின்ற வகையில் சமூகக் காடுகள் வளர்ப்புத் திட்டத்தில் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியில் 20 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் பத்தாயிரம் எக்டேர் நிலப்பரப்பில் ஒரு இலட்சம் வேலை நாட் களுக்கு வாய்ப்பு அளிக்கும் வகையிலே பெண்களுக்கே முழுமையாக வேலை வாய்ப்பைத் தரும் வகையில் காடுகளில் இருக்கின்ற வளத்தை பாதுகாக்கும் வகையில் விதைகள் தூவுவதற்காக நட வடிக்கைகள் மேற்கொண்டு ஆயிரம் காலத்து பொன் வசந்தமாக நம்முடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியில் புதிய திட்டத்தை துவக்கியிருக்கிறோம் என்பதை கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதே போலத் தான் வான் வழியில் விதை தூவல் போன்ற புதிய திட்டங்களையும் இன்றைக்கு இந்த அரசு செய்து கொண் டிருக்கிறது. ஐம்பதாயிரம் எக்டேர் பரப்பளவில் வான் வழியில் விதை தூவல் திட்டத்தை உருவாக்கி அதிலே வனத் துறை மேலும் பெருகும் வகையில் பல்வேறு திட்டங்களை நாம் ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறோம்.

வண்டலூரில் இருக்கின்ற ஆராய்ச்சிக் கூடத்திற்காக பத்து இலட்சம் ரூபாய் செலவில் புதிய கட்டிடத்தைக் கட்டுவதற்காக அனுமதி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அதே போலத் தான் வனத் துறையிலே பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு ரிஸ்க் அலவன்ஸ் வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். அப்படி அவர்கள் ரிஸ்க் அலவன்ஸ் வேண்டும் என்று கேட்டபோது அவர்களை ரிஸ்கிலே விட்டுச் சென்றவர்கள் எத்தனையோ பேர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்களுக்கெல்லாம் ரிஸ்க் அலவன்ஸ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது

நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவி தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சிக் காலத்திலேதான் என்று நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசை யைத் தட்டும் ஒலி). காடுகளில் வாழ்ந்து கொண் டிருக்கும் மிருகங்களோடு, கொள்ளையர்களோடு எதிர்த்துப் போராடுகிறவர்கள் திரும்ப வீட்டுக்கு வருவார்களோ, இல்லை யோ என்று கண்ணீரை வடித்துக் கொண்டிருக்கிறவர்களுடைய கண்ணீரைத் துடைத்தது நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவி தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவிதான். மாதம் தோறும் அவர்களுக்கு ரிஸ்க் அலவன்ஸ் 20 ரூபாய் வழங்கலாம் என்று சொல்லி ஆறாயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட பணியாளர்களுக்கு ரிஸ்க் அலவன்ஸ் கொடுத்திருப்பது புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலேதான் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்,

பிற்பகல் 1.55

அதேபோல யானைகளைப் பாதுகாக்கிற வகையில் இந்த அரசு பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறது. அதே போல சலீம் அலி என்ற பறவை வல்லுநர் பெயரில் ஒரு புதிய ஆய்வு மையத்தை உருவாக்கி அதன் வாயிலாக சுற்றுப்புற சூழ் நிலையைப் பற்றியும், இயற்கை அறிவு பற்றியும் ஆய்வு செய்து வன உயிர்களைப் பாதுகாக்கவும், அதே நேரத்தில் சுற்றுப்புற சூழலை பாதுகாக்கவும் மற்றும் வனத்தின் அவசியத்தை அறிவுறுத்தவும் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை இன்றைக்கு நாங்கள் மேற்கொண்டிருக்கிறோம், ஆகவே, இந்தத் துறையைப் பொறுத்த வரையிலும் பல்வேறு சாதனைகளை இந்தத் துறை படைத்துக்கொண்டு இருக்கிறது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். தமிழ்நாடு தேயிலைத் தோட்டக் கழகம் பல்வேறு சாதனைகளை இன்றைக்கு தமிழகத்திலே படைத்துக் கொண்டிருக்கிறது, 3 ஆயிரம் ஹெக்டேரில் புதிய தேயிலைத் தோட்டத்தை அமைப்பதற்கு 70 கோடியே 88 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் இன்றைக்கு புதிய திட்டத்தை வகுத்து தொழிற் சாலையை உருவாக்குவதற்கு நீலகிரி மாவட்டத்திலே நட வடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை (மேசை யைத் தட்டும் ஒலி) இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேபோல, இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலும் மீண்டும் வருகிற 1992—93 ஆம் ஆண்டு வால்பாறை, நீலகிரி போன்ற இடங்களில் கூடுதலாக 4 தேயிலை தொழிற்சாலைகளை உருவாக்குவதற்கும் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக் கிறேன். இந்தத் துறையைப் பொறுத்த வரையிலும் பல்வேறு சாதனைகளை நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இன் றைக்கு படைத்து வருகிறார்கள்.

இங்கே மாமன்ற உறுப்பினர்கள் பல்வேறு வெட்டுத் தீர்
மானங்களைக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள், அந்த வெட்டுத்
தீர்மானங்களுக்கு ஓரளவிற்கு நான் பதில் சொல்லி இருக்கிறேன்.
ஆகவே, மாமன்ற உறுப்பினர்கள் அந்த வெட்டுத் தீர்மானத்
தைத் திரும்பப் பெற்று, இங்கே ஏற்கப்பட இருக்கிற மானியக்
கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தருமாறு அன்போடு கேட்டு
விடைபெற்றுக் கொள்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்,

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ச. இராமச்சந்திரன்,

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, (குறுக்கீடு), மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்
களே, என் மீதும் பரிதாபம் காட்டக்கூடிய ஒருவர் போக்கு
வரத்துத் துறை அமைச்சர் உருவத்தில் இருக்கிறார் என்பதில்
நான் மிக்க பெருமை அடைகிறேன், மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.
நான் கேட்க விரும்புவது, பேருந்துகளில் கட்டண உயர்வின்
மூலம் கடந்த 6 மாத காலத்தில் சுமார் 113 கோடி ரூபாய்
கூடுதலாக வருமானம் கிடைத்து இருக்கிறது. இருந்தும்.
போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 27 கோடி ரூபாய் நஷ்டத்தில்
இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன. சென்ற சட்டமன்றக்
கூட்டத் தொடர் முடிந்தவுடன், கடந்த ஆண்டு போக்கு
வரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே நடந்தன என்ற காரணத்தி
னால் பேருந்துக் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டது. அதேபோல
இந்த ஆண்டும் உயர்த்தப்படுமா அல்லது உயர்த்தப்பட
மாட்டாது என்ற உறுதியினை இந்த நாட்டு மக்களுக்கு மாண்பு
மிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களோ அல்லது
மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களோ அறிவிப்பார்களா? இது
ஒன்று....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஒன்று என்று சொல்லிக்
கொண்டு போய்க் கொண்டிருக்கிறீர்களே?

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிரு தலைவர் அவர்களே,
போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்—இல்லை—மாண்பு
மிகு முதல்வர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்தப் பேருந்து
களை எல்லாம் கொளுத்துகிறார்கள். அதற்கு எங்களிடத்
திலே சொத்துக்களை எல்லாம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று
மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இல்லை, இல்லை. 'அந்தக்
கட்சித் தலைவர்' என்று சொன்னார்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கட்சித் தலைவர்களிடமிருந்து
நஷ்ட ஈடு கோரிப் பெறப்படும் என்று தான் இங்கே குறிப்

பிட்டேனே தவிர, அவர்களிடமிருந்து சொத்துக்கள் எல்லாம்
அபகரிக்கப்படும் என்று சொல்லவில்லை. (மேசையைத் தட்டும்
ஒலி)

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்
அவர்கள் 1974 ஆம் ஆண்டு நான் சொன்னதைச் சொன்னார்கள்.
அந்தக் காலக் கட்டத்தில்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் எங்கோ போகிறீர்
கள்....

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : என்னை சொல்ல விடுங்களேன்.
நான் ஒன்றும் தப்பாகச் சொல்லப் போவதில்லை. அந்தக்
காலக் கட்டத்தில்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இல்லை, நீங்கள் எங்கோ
போகிறீர்கள். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள்
தப்பாகச் சொல்வதெல்லாம் அவைக்கு வெளியேதான் சொல்
கிறார் போலும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அந்தக் காலக் கட்டத்தில்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இல்லை. அவர் 1974
என்பதை வேறு ஒரு இடத்தில் சொன்னார். இது தொடர்பாக
அவர் சொல்லவில்லை. (குறுக்கீடு) வேறு ஒரு தொடர்பிலே
அதைச் சொன்னார்.

திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: அதைத்தான் சொல்ல வந்தேன்..

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அதையும் இதையும்
சேர்த்து முடிச்சுப் போட வேண்டாம்.

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : இல்லை, இல்லை. அதையும்
இதையும் சொல்லவில்லை. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர்
எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலிருந்து
நீக்கப்பட்டபோது, நான் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக
இருந்த போதும் இந்தமாதிரி பஸ்களைக் கொளுத்துவது எல்லாம்
நடந்தது. ஆனால், இத்தகைய விசித்திரமான சிந்தனை
அன்றைக்கு அந்த அரசுக்கு ஏற்படவில்லை என்பதை மட்டும்
தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர்: மாண்புமிகு கல்விஅமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு போராட்டம் நடக்கின்ற போது பொதுச் சொத்துக்கள் சேதம் அடைந்தால் போராட்டத்தை நடத்துகின்றவர்கள் பொறுப்பு ஏற்க வேண்டுமென்கிற கொள்கையை மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அறிவித்து இருக்கிறார்கள். ஆனால், இந்த நேரத்தில் நாம் ஒன்றை மறந்து விடக் கூடாது. ராஜீவ் காந்தி கொலை செய்யப்பட்ட போது ஏற்பட்ட அத்தனை சேதங்களுக்கும் அரசாங்கத்தைப் பொறுப்பு ஏற்கச் சொல்லி இன்றைக்கு நீதிமன்றம் தீர்ப்பு வழங்கி இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த முறையே நீடிக்குமேயானால் அரசாங்கம்தான் திவால் ஆகும்.

திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே..

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இருங்கள். (குறுக்கீடு) இதிலே வேறு ஒன்றும் இல்லை. மாண்புமிகு மக்கள் நல் வாழ்வுத் துறை அமைச்சர்.

பிற்பகல் 2.00

மாண்புமிகு திரு, சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களை கட்சியை விட்டு வெளியே அனுப்பியபோது நடந்த சம்பவத்தை அப்போது அங்கே அமைச்சராக இருந்த காரணத்தால் அதற்கு இப்போது கொஞ்சம் வக்காலத்து வாங்குவதைப் போல அவர்கள் சொன்னார்கள், அப்போது என்ன நடந்தது என்றால் புரட்சித் தலைவருக்கு என்று ஒரு தனிக் கட்சி இல்லை, நாட்டு மக்களே இந்த அநியாயத்தை ஏற்றுக் கொள்ளாமல் செய்த காரியம், எனவே, அதை புரட்சித் தலைவர் மீது நீங்கள் குறையாக சொல்ல முடியாது, இன்றைக்கு நீங்கள் திட்டமிட்டு ஒரு தலைவர் செய்கிற காரியத்தில்—மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் சொன்னார்கள்—ஒரு தலைவர் திட்டமிட்டு வகுத்துக் கொடுத்து இப்படி அரசாங்கத்தினுடைய சொத்துக்களுக்கு நாசம் செய்கிற காரணத்தால், எந்தக் காரணமும் இல்லாமல் செய்கிற காரணத்தால், அதை வசூலிக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்களேயொழிய வேறு ஒன்றும் அல்ல.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்,

*மாண்புமிகு டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முன்பு நமது இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் எம். ஜி. ஆர். அவர்கள் தி. மு. கழகத்தி

[illegible]ந்து வெளியேற்றப்பட்டபோது இங்கே மாண்புமிகு சு[illegible]காதாரத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கோடிட்டுக் காட்டியதைப் போல, அன்றைக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கென்று தனி இயக்கம் இருக்கவில்லை. எனவே, அன்றையதினம் பேருந்துகள் சேதப்படுத்தப்பட்டன, கொளுத்தப்பட்டன என்றால்— It was a spontaneous uprising of the people (Thumping of the desks). அன்றையதினம் பொதுமக்கள் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின்பால் வைத்திருந்த அளவுகடந்த அன்பினாலும், பற்றினாலும், யாருடைய தூண்டுதலும் இல்லாமல், அவர்களாகவே கொதித்தெழுந்து அத்தகைய காரியங்களில் ஈடுபட்டார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதற்கு ஒருவரையும் தனிப்பட்ட முறையில் காரணம் என்று காட்டிவிட முடியாது.

இன்றைக்கு இந்த ஆட்சி ஏற்பட்ட பிறகு, இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, திட்டமிட்டே இத்தகைய காரியங்கள் நடத்தப்படுகின்றன. ஆரம்பத்தில் ஒரு சம்பவம் சட்டமன்றப் பேரவைக்குள் நடைபெற்றதாகக் காரணம் [illegible]ட்டி அதற்காக பாட்டாளி மக்கள் கட்சியின் நிறுவனத் [illegible]லைவர் உண்ணாவிரதம் இருந்தார். அந்த உண்ணாவிரதம் இருந்த நாட்களில் எத்தனை பேருந்துகள் கொளுத்தப்பட்டன, எத்தனை பேருந்துகள் சேதப்படுத்தப்பட்டன என்றால் மொத்த கணக்கு ஏற்கனவே அரசிடம் இருக்கிறது, அந்த விவரங்களை இந்த அவையிலும் வெளியிட்டிருக்கிறேன். அந்த ஒரு போராட்டத்தின் போது மட்டும்—அது போராட்டம் என்று கூட சொல்ல முடியாது. திட்டமிட்டு செயல்பட்ட காரணத்தால் அன்று மட்டும் 50 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் அரசுக்கு ஏற்பட்டது. அதன் பிறகு கர்நாடகாவில் தமிழர்கள் தாக்கப்பட்டார்கள், அப்போது அவர்களை காப்பாற்றுவதற்காக அவர்களுக்கு வேண்டிய உதவிகளைச் செய்வதற்காக எல்லா நடவடிக்கைகளையும் இந்த அரசு மேற்கொண்டிருந்தது, நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு மேற்கொண்டிருந்த நேரத்தில் பாட்டாளி மக்கள் கட்சியின் நிறுவனத் தலைவர் ஒரு வாகன ஊர்வலத்தை— a procession of vehicles — நடத்தினார், ஏறத்தாழ ஆயிரம் வாகனங்களில் 5,000 கட்சித் தொண்டர்களை பெங்களூருக்கு அழைத்துச் செல்லப் போவதாக அறிவித்தார்கள். அன்றையதினம் அது அங்குள்ள கர்நாடகத்தில் உள்ள தமிழர்களை மேலும் பாதிக்கும் என்ற காரணத்தால் அதை இந்த அரசு தடை செய்ய முடிவு செய்தது.

அன்றையதினம் அந்தக் கட்சித் தலைவர்கள் மீண்டும் [illegible]கைது செய்யப்பட்டார்கள். அந்த நேரத்தில் மீண்டும் தமிழகம் எங்கும் அரசுக்குச் சொந்தமான பேருந்துகள் தீயிட்டுக் கொளுத்தப்பட்டன ; சேதப்படுத்தப்பட்டன. These are all planned acts of sabotage and destruction and not spontaneous uprisings of the people.

அது மட்டுமின்றி ஒரு குறிப்பிட்ட அரசியல் கட்சி
திட்டமிட்டே செய்த காரியங்கள் இவை. எனவே தான்
இத்தகைய சம்பவங்களை திட்டமிட்டே பொது சொத்துக்
களுக்கு சேதம் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று செய்யப்படுகிற
காரியங்களை அன்றையதினம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள்
தி.மு.கழகத்திலிருந்து வெளியேற்றப்பட்டபோது நடை
பெற்ற சம்பவங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்ப்பது எந்தவிதத்
திலும் பொருத்தமாகாது ; அது சரியல்ல என்பதைச்
சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

எனவே இத்தகைய சம்பவங்கள் நடைபெறுகிற போது,
இத்தகைய நிகழ்ச்சிகள் நடைபெறுகிறபோது எல்லோருக்கும்
தெளிவாகத் தெரிகிறது. அரசுக்கும் தெளிவாகப் புரிகிறது.
இந்தக் கட்சி தான் இதற்கு காரணம். இந்தக் கட்சியின்
தலைவர்கள் தான் அவர்களுடைய தொண்டர்களை இத்தகைய
காரியங்களில் ஈடுபடுமாறு தூண்டி இருக்கிறார்கள். அவர்களை
வற்புறுத்தி இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு கட்டளையிட்டு
இருக்கிறார்கள் என்பது தெரிய வருகிறது. அத்தகைய
நேரங்களில், ஒரு ஜனநாயக நாடு என்றால் அரசியல் நடத்து
வது வேண்டுமானால் ஜனநாயக உரிமையாக இருக்கலாம்,
ஒரு கட்சி நடத்துவது ஜனநாயக உரிமையாக இருக்கலாம்,
ஒரு போராட்டம் நடத்துவது, பொதுக் கூட்டம் நடத்து
வது, இவைகள் எல்லாம் கூட ஜனநாயக உரிமையாக இருக்
கலாம். ஆனால் பொதுச் சொத்துக்களுக்கு சேதம் விளை
விப்பது என்பது நிச்சயமாக ஜனநாயக உரிமை அல்ல.
(மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அத்தகைய ஒரு உரிமையை
எந்தக் கட்சிக்கும் வழங்க இந்த அரசு தயாராக இல்லை.
எனவே, எதிர்காலத்தில் எந்த அரசியல் கட்சியாக இருந்
தாலும் சரி, திட்டமிட்டே பொதுச் சொத்துக்களுக்கு சேதம்
விளைவித்தால் அந்தக் கட்சியின் தலைவர்களிடமிருந்து
அந்த நஷ்டயீடு பெறப்படும், அதற்கான சட்டம் கொண்டு
வரப்படும் என்பதை இந்த நேரத்தில் திட்டவட்டமாக அறி
விக்க விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)
(குறுக்கீடு),

பிற்பகல் 2.05

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இதிலே மேற்கொண்டு
விவாதம் வேண்டாம். நீங்கள் கேட்டீர்கள். நீங்கள்
கேட்டதற்குப் பதில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். போக்கு
வரத்துத் துறை அமைச்சர் உங்களுடைய இன்னொரு பகுதிக்குப்
பதில் சொல்கிறார்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் குறிப்பிடுகின்ற
நேரத்தில் ரூ. 27 கோடி பேருந்துக் கழகத்திலே நஷ்டம்

எப்படி ஏற்படுகிறது என்ற காரணத்தைச் சொன்னார்கள்.
இன்றைக்கு நம்முடைய தமிழகத்தினுடைய முதல்வர்
புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு,
1991-92-ம் ஆண்டில் மாற்றியமைக்கப்பட்ட பேருந்துகளின்
எண்ணிக்கை 1,500 ஆகும். 1992-93-ல் அது 2,000 ஆகும். ஆக
மொத்தம் 3,500 பேருந்துகள் மாற்றியமைக்க இருக்கிறோம்.
ஒவ்வொரு பேருந்துக்கும் ரூ. 5 இலட்சம் என்றாகிறது. அதை
மறந்து விடக்கூடாது. நீங்களும் இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றிருக்
கிறீர்கள். அது தவிர, பல்வேறு இடங்களிலே பணிமனை
களை நாங்கள் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே
பல்வேறு புதிய திட்டங்களை இந்தப் போக்குவரத்துக்
கழகங்கள் செய்ததன் காரணத்தால் இன்றைக்கு
அந்த ரூ. 27 கோடி நஷ்டம் என்ற புள்ளிவிவரம் உங்களுக்குத்
தரப்பட்டிருக்கிறது. (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மற்ற உறுப்பினர்
களுக்கும் வாய்ப்புக் கொடுக்கவேண்டும்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, பொதுச் சொத்துக்களுக்கு சேதம்
விளைவிப்பதனைப் பற்றி நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர்
அவர்கள் சில தீர்மானமான கருத்துக்களை இந்த அவையின்
பரிசீலனைக்குத் தந்திருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் இந்த
நாடு இருக்கின்ற பொருளாதாரச் சிக்கலில் மத்தியிலும்,
மாநிலத்திலும் பற்றாக்குறை பட்ஜெட் போட்டு மக்கள் மீது
ஒரு மிகப் பெரிய வரிச் சுமையை சுமத்தி வைத்து, நாம்
எல்லாம் வேதனைப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிற வேளையில் எந்த
அரசியல் கட்சியாக இருந்தாலும், போராட்டம் என்கிற
பெயராலே பொதுச் சொத்தை நஷ்டப்படுத்துவது என்பதை
அனுமதிக்கவே முடியாது என்கின்ற உறுதியினை இன்றைய
தினம் எடுத்த முதல்வர் அவர்களை நான் நெஞ்சாரப் பாராட்
டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).
அவர்கள் கடந்த ஒரு வருடமாக இதற்கு ஒரு சட்டம்
கொண்டுவருகிறேன் என்று சொல்லிக்கொண்டே இருக்கிறார்
கள். எங்களுடைய கோரிக்கை எல்லாம் இந்த
சட்டமன்றத் தொடரிலேயே நீங்கள் அந்தச் சட்டத்தைக்
கொண்டுவரவேண்டுமென்பது தான்.

அதுமட்டுமல்லாமல் அப்படி ஒரு சட்டத்தைக்
கொண்டு வந்து பொதுச் சொத்துக்களுக்கு நஷ்டம் விளைவிப்
பவர்கள் யாராக இருந்தாலும், அவர்கள் மீது நடவடிக்கை
எடுக்கின்ற சட்டம், இந்தியாவிற்கே வழி காட்டக் கூடிய
சட்டமாக அமையும். அது தமிழகத்தினுடைய சட்டப்
பேரவையிலிருந்து புறப்பட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

அதில் இன்னொரு கருத்து, முதலமைச்சரவர்கள் சொல்
கின்றபோது சேதம் விளைவிக்கின்ற அரசியல் கட்சிகளைச்

சேர்ந்த தலைவர்கள் மேல்நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டு மென்று சொன்னார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் எங்கள் சொத்துக்களை ஏன் நீங்கள் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று அவர்களை அதிலே சம்பந்தப்படுத்துகிறார்கள். 'அப்பன் குதிருக்குள் இல்லையென்று' ஒரு கதை சொல்வார்கள். (சிரிப்பு) அதைப்போல் அவர்கள் எதற்கு அந்த வார்த்தைகளைச் சொல்லவேண்டுமென்று தெரியவில்லை. அரசியல் நடத்து கின்ற பெயரிலே பொதுச் சொத்தை சேதப்படுத்துவதை இனிமேல் யாராக இருந்தாலும் அதை அனுமதிக்கமுடியாது என்பதில் — It needs a very bold decision and I am very happy that this bold decision comes from you, the Chief Minister of Tamil Nadu. அதில் நான் பெருமைப்படுகிறேன். இந்த சட்டமன்றத் தொடரிலேயே அந்தச் சட்டமுன்வடிவு கொண்டுவரவேண்டு மென்று நான் உங்களை மிகப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்பு மிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது இந்த ஆண்டு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவீர்களா என்று கேட்டார் கள். நம்முடைய தமிழகத்தினுடைய முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அது தேவையில்லை என்ற கருத்தை இங்கே வலியுறுத்தியிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத் தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொது சொத்துக்களுக்கு நாசம் விளைவிக்கக்கூடாது என்பதில் இரு வேறு கருத்து இல்லை. ஆனால், அதற்கான, பொது சொத்துக்களுக்கு நாசம் விளைவிப்பதற்கான காரணங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு, அவை அகற்றப்பட வேண்டும். அதற்கான முறைகளை தெளிவாகச் சிந்தித்து சட்டம் கொண்டுவர வேண்டும். சட்டம் கொண்டுவந்தால் அது வேறு, ஆனால் நான் சொல்வது' Spontaneous uprising உதாரணத்திற்கு**

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் கேளுங்கள், ஒரு அசம்பாவிதம் அன்றைக்கு நடைபெற்று, அதிலே நான் ஒரு தீர்ப் பெல்லாம் வழங்கியிருக்கிறேன்.** அதனால் அது அவைக் குறிப் பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது. மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர்

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எதிர்பாராத விதமான சம்பவம் நடை பெறுவது என்பது ஒன்று. ஆனால் செல்கிற இடம் எல்லாம் வன்முறையைத் தூண்டி விடுவது போல் பேசிவிட்டு அதனுடைய விளைவுகள் ஏற்படுகின்ற நேரத்தில் அதைச் சந்திக்கத் தயாராக இருக்க வேண்டுமென்பது மற்றொன்று. நண்பர் இராமச்சந்திரன் அவர்களும், அவருடைய கட்சி யினுடைய நிறுவனரும் கடந்த 2, 3 நாட்களாக தமிழகத் திலே பல்வேறு பகுதியிலே சுற்றுப் பயணம் மேற்கொண் டார்கள். சென்ற இடமெல்லாம் வன்முறையைத் தூண்டி விடும் வகையில் அவர்கள் பேசிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக நிலக்கோட்டை தொகுதியிலே நம்முடைய— எங்களுடைய கட்சியின் உறுப்பினர் திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் அவர்கள் மீதும். அவர்களைச் சேர்ந்தவர்கள் மீதும் வன்முறையை ஏவி விடுகின்ற வகையிலே அவர்கள் அங்கே பேசி இருக்கிறார்கள். நேற்றைய தினத்திலேயிருந்து தொடர்ந்து என்னிடத்திலே பொன்னம்மாள் அவர்கள் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவருடைய வீட்டில் குண்டு வைப்போம் என்று மிரட்டியிருக்கிறார்கள். குண்டு வைப்பதற்கான வாய்ப்புகள் இருப்பதாக அந்த அம்மையார் என்னிடத்திலே சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே இதுபோன்ற வன்முறைப் பேச்சுக்களைப்பற்றி இராமச்சந்திரன் அவர்களும், அவருடைய கட்சியின் நிறுவனத் தலைவர் அவர்களும் அந்தத் தொகுதியில் பேசியிருக்கிறார்கள்.

கோவையிலே வன்முறையைத் தூண்டி விடுவது போன்று பத்திரிகையாளர்களுக்கு பேட்டி கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைத்தான் தடுத்து நிறுத்த வேண்டும். அது யாராக இருந்தாலும் நிச்சயமாக பொது வாழ்க்கையிலே வன்முறைக்கு இடமிருக்கக்கூடாது என்பதிலே நாம் மிகத் தெளிவாக இருக்க வேண்டும். அதற்காக எடுக்கப்படுகின்ற எந்த நடவடிக்கையாக இருந்தாலும், அந்த நடவடிக்கையை நான் வரவேற்கிறேன்.

பிற்பகல் 2.10

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வழக்கு தொடரு வதற்காக இல்லை. வன்முறையைத் தூண்டி, அந்த பொதுச் சொத்திற்கு வன்முறை காரணமாக சேதம் ஏற்படுகிற போது எடுக்கிற நடவடிக்கையைத்தான் முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். திரு. இரா. புதுநயினார் ஆதித்தன்.

திரு. இரா. புதுநயினார் ஆதித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், நமது தமிழகத்தின் முதல்வராக இருக்கிற

டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள், போக்குவரத்துக் கழகத்
தின் சார்பாக 3 பாலிடெக்னிக் கல்லூரிகளுக்கு அனுமதி
அளித்து இருக்கிறார்கள் என்று கூறினார்கள். அப்படிக்
கூறுகிற போது, நெல்லை மாவட்டத்திலே, திருநெல்வேலி
யிலே அமைப்பதாகக் கூறினார்கள். ஆனால், புரட்சித்
தலைவி அவர்கள் எனது சேரன்மாதேவி தொகுதிக்கு....
(குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நெல்லை மாவட்டம்
என்றுதான் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்பு
மிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருநெல்வேலி மாவட்டம்
என்றுதான் குறிப்பிட்டேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வி. கே. சின்ன
சாமி.

திரு. வி. கே. சின்னசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய தமிழக முதல்வர், இதய
தெய்வம், புரட்சித் தலைவி அவர்கள், 'இன்று உயிர் போனாலும்
போகும், அது நாளை போனாலும் கவலையில்லை
கொள்கை நிறைவேற்று தோழா' என்ற கொள்கையினுடைய
அடிப்படையிலே, அவர்கள் இன்றைக்கு தன்னுடைய கொள்
கையை நிறைவேற்றி வருகிற நேரத்திலே, வனத்துறையிலே
பிடிக்கின்ற அனைத்து வாகனங்களையும் பறிமுதல் செய்ய
வேண்டும், மத்திய அரசு அதற்கு உடனடியாக உத்திரவு வழங்க
வேண்டும் என்பதற்காக அந்த உத்திரவிற்காக, கோப்புகள்
அனுப்பப்பட்டு, இன்றுவரை அது வந்து சேரவில்லையா?
அல்லது வந்திருக்கிறதா என்பதை நான் தெரிந்து கொள்ள
விரும்புவதோடு, நம்முடைய உறுப்பினர் ஞானசேகரன்
அவர்கள் அதைத்தான் குறிப்பிட்டார்கள். (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் அமைச்சரிடம்
தான் விளக்கம் கேட்க வேண்டும். திரு. ஞான
சேகரனிடம் விளக்கம் கேட்கக்கூடாது. மாண்புமிகு அமைச்சர்
அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்பு
மிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மத்திய உள்துறை அமைச்ச
ரிடத்தில் அந்தக் கோப்பு இருக்கிறது. நம்முடைய தமிழகத்தி
டைய முதல்வர், புரட்சித் தலைவி அவர்கள், கர்நாடக

மாநிலத்திலே இருப்பதைப் போல, கொள்ளை அடித்து
வருகிற அந்த வாகனத்தை அரசுக்கே சொந்தமாக ஆக்க
வேண்டும் என்று, இப்போது பரிந்துரை செய்து, மத்திய
அரசிடத்திலே அது இருக்கிறது. உறுப்பினர்
குறிப்பிட்டதைப் போல, ஒரு வார காலத்தில், மத்திய அரசிடத்
திலிருந்து அது பெற்றுத் தரப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே
நான் மகிழ்ச்சியோடு சொல்லிக் கொள்ள கடமைப்பட்டு
இருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி ஏ. எஸ். பொன்
னம்மாள் அவர்கள் பற்றிய பிரச்சினை வந்த காரணத்தால், அவர்
கள் சில விளக்கங்கள் தர விரும்புகிறார்கள். அவர்கள் இப்
போது பேசுவார்கள்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, கடந்த, 2, 3 நாட்களுக்கு முன்பாக, என்
னுடைய தொகுதியில் இருக்கிற, வன்னியர் இனத்தைச்
சார்ந்த மக்கள், ரொம்ப உழைப்பாளிகள், அப்பாவி மக்கள்,
தவறே செய்யாத மக்கள், அங்கே சென்று, மதிப்பிற்குரிய மாண்பு
மிகு உறுப்பினர் இராமச்சந்திரன் அவர்களும், மதிப்பிற்குரிய
ராமதாஸ் அவர்களும், அந்தச் சின்ன சின்ன ஊர்களிலே சென்று,
கூட்டம் போட்டு, அவர்கள் அங்கே என்ன பேசியிருக்கிறார்கள்,
'நான் தான் விடுதலைப் புலியினுடைய தலைவன், என்னை
வேண்டுமானால், இந்த அம்மா, முதல்வர் (குறுக்கீடு)
சுடட்டும் (குறுக்கீடு) What I hear (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உங்களுக்குச் சொல்
வதற்கு வாய்ப்பு கொடுக்கிறேன்.

Thirumathi A. S. PONNAMMAL: Speaker Sir. What I heard..
(Interruption) Please Sir......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தயவு செய்து, அதற்குப்
பிறகு நீங்கள் மறுப்பதாக இருந்தால், மறுக்கலாம். அதற்குச்
சொல்கிறேன். (குறுக்கீடு). அவர்களுடைய தொகுதியில் நடந்
தது என்று எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொல்லிவிட்டார்
கள். (குறுக்கீடு). அதற்குப் பிறகு நீங்கள் மறுக்கலாம். மறுப்
பதற்கு உங்களுக்கு வாய்ப்பு உண்டு. (குறுக்கீடு). மாண்புமிகு
எதிர்க்கட்சித் தலைவர்.

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன்: நேற்றே எழுதிக்
கொடுத்த கடிதம், அதை நான் என்னுடைய அறையிலே
வைத்து இருக்கிறேன். (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர் சொல்வதற்கு அனுமதியுங்கள். அவர் சொல்லட்டும். (குறுக்கீடு). அவர் சொன்னதற்குப் பிறகு உங்களுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லுங்கள்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : . . என்று அங்கே, சின்னச் சின்ன கிராமங்களிலே அந்த அப்பாவி மக்களிடத்திலே பேசப் பட்டு இருக்கிறது. எனக்குத் தொலைபேசி மூலமாக—இப்படி வந்து பேசுகிறார்களே, என்று எனக்குத் தகவல் வந்தது.

அதுமாத்திரம் அல்லாமல், அங்கே இந்த பாட்டாளி மக்கள் கட்சியைச் சேர்ந்த அரிசன சமுதாயத்திலே பி.ஏ. படித்துவிட்ட ஒரு சிங்கம் என்ற பையன், சிரகம்பட்டி—அவர்களும் அந்தக் கூட்டத்திலே சென்று கலந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். கலந்து, பிறகு மதுரையிலே 5, 6 பேர்களோடு சேர்ந்து, அங்கே பாட்டாளி மக்கள் கட்சிக் கூட்டம் நடத்துவதற்கு என்னுடைய தொகுதியிலே ஏற்பாடு செய்தார்கள். எனக்கு ஒரு பயம் வந்தது. ஏற்கனவே, அதாவது தேவாரம், மீனாட்சிபுரம் போன்ற பகுதிகளிலே இந்த பாட்டாளி மக்கள் கட்சி கூட்டம் போட்டு, 1990-வது ஆண்டிலே, அந்த அரிசன மக்களுடைய குடிசைகள், 19 ஊர்களில் கொளுத்தப் பட்டு, 333 பேர்களுக்கு மேல் வீடுகளை இழந்து தவித்தார்கள். அங்கேயிருந்து எல்லாம் அவர்கள் தந்தி அடித்தார்கள்.

Destroyed Paller Villages start Immediately.

என்று 20-க்கும் மேற்பட்ட தந்திகள் எனக்கு ஜாதி இந்துக்களால் அனுப்பப்பட்டன. பிறகு நான், இங்கேயிருந்து ஒரு காரை எடுத்துக் கொண்டுபோய், அந்த ஏரியா முழுவதும் சுற்றிப்பார்த்து அவர்களை சமாதானப்படுத்தி; மேற்கொண்டு விரிவாகப் போய்விடாமல் சமாதானப்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காக, சமாதானப்படுத்தி, ஓரளவிற்கு இன்றைக்கு நிலைமை அங்கே சுமுகமாக இருக்கிறது. அதேபோன்று, நிலக்கோட்டை தொகுதியிலே, இந்த அப்பாவி ஏழை மக்கள், அவர்களும் ஏழை மக்கள், அதாவது, அரிசன சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் ஏழை மக்கள், அதேபோன்று, இந்த வன்னிய இனத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் உழைப்பாளி மக்கள், ஏழை மக்கள் சாதாரண மக்கள், யாருக்கும் கெடுதல் செய்யாத மக்கள்.

பிற்பகல் 2-15

அவர்களிடத்திலே இந்த கூட்டம்போட்டு பேசி யாராவது பேசி ஒரு பிரச்சினையை உண்டாக்கி விடுவார்களேயானால் பிரச்சினைகள் வேறு மாதிரி ஆகிவிடும் என்று அந்தக் கூட்டத்தை தடுத்து நிறுத்துவதற்கு நான் கலெக்டரிடத்திலும், எஸ்.பி. அவர்களிடத்திலும் சொல்லி அந்தக் கூட்டத்தை நடத்த விடாமல் தடுத்தேன். அதன் பிறகு இப்போது என்னுடைய தொகுதி

யிலே சென்ற முறை கூட்டம் போட்டு பேசிய காரணத்தாலே அந்த சிங்கம் என்ற நபர் மதுரையிலே பேசி அவரோடு சிநேகிதமாக இருந்த ஒரு பெண்ணை அனுப்பி அழகன்பட்டிக்கு சென்று பொன்னம்மாள் எம்.எல்.ஏ. வீடு எங்கே இருக்கிறது என்று பார்த்து, இப்படி இருக்கும் என்று வரைபடம் எல்லாம் போட்டுக் காட்டி எப்படியாவது கண்டு பிடித்து குண்டு வைத்து அந்த வீட்டைத் தகர்த்து விட வேண்டும் என்று சொல்லி அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அந்த பெண் டவுன் பஸ்ஸிலே எங்கள் ஊருக்கு வந்திருக்கிறாள். எங்களுடைய வீட்டிலே எங்கள் அப்பா இல்லை. நான் கல்யாணம் பண்ணிய எங்கள் மாமா இல்லை. அவர்கள் எல்லாம் இறந்து விட்டார்கள். என் கூட பிறந்த அண்ணன் தம்பி கிடையாது. எனக்கு ஒரு மகன். அவன் இங்கே இருக்கிறான் என் கூட. ஆனால் என் தங்கை என்னை விட 8 வயது சிறியவள். அந்த வீட்டிலேயிருந்து எல்லாப் பொறுப்புகளையும் பார்த்துக் கொள்வது அவள் தான். என்னுடைய பேரக் குழந்தைகள் இருக்கின்றன. என் மகன் இறந்து விட்டான், என் மருமகள் இறந்து விட்டாள், தாயும் தகப்பனும் இல்லாத 4 பேரக் குழந்தைகள் என்னிடத்திலே இருக்கின்றார்கள். அங்கே என்னுடைய வீட்டிலே வேலை செய்கிற ஆட்கள் தான் இருக்கிறார்கள். அங்கே சென்று அந்தப் பெண் பார்த்து விட்டு அவளுக்கே இரக்க சிந்தனை வந்து அவள் என் தங்கையிடத்திலே அம்மா என்னை ஏதோ இங்கே அனுப்பினார்கள்— என்னைக் கல்யாணம் செய்து கொள்வது என்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டபோது அந்த சிங்கம் என்ற நபர் அந்த பொன்னம்மாள் வீட்டிலே குண்டு வெடித்து தகர்க்க வேண்டும் அந்த வேலையை நீதான் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லி என்னை அனுப்பியிருக்கிறார்கள் என்று அந்தப் பெண் சொல்லியிருக்கிறாள். என்னுடைய தங்கை ரொம்ப நிதானமாக பார்த்து விட்டு, என்ன செய்வது என்று அவளுக்கு பயம். ஏனென்றால் படிக்காத பெண். அவள் பார்த்து விட்டு சரி நீ கொஞ்சம் உட்காரு அம்மா சாப்பிடுகிறாயா என்று ஒரு ரூம் பக்கத்திலே உட்கார வைத்து விட்டு, உடனேயே போன் செய்து தக்க அதிகாரிகளுக்குச் சொல்லி போலீஸ் ஸ்டேஷனுக்கு சொல்லி அவர்கள் எல்லாம் வந்து அந்தப் பெண்ணை விசாரித்தார்கள். அந்தப் பெண்ணை விசாரித்து சோதனை பண்ணியிருக்கிறார்கள். அந்தப் பெண் இப்போது நான் குண்டு கொண்டு வரவில்லை. ஆனால் இந்தக் குடும்பத்தைப் பார்த்தால் இந்தக் குடும்பத்தையா கொல்ல வேண்டும், இந்தக் குடும்பத்தை அழிக்க வேண்டுமா என்று எனக்கு மனசு வரவில்லை என்று சொல்லி இன்றைக்கு அந்தப் பெண் போலீஸ் ஸ்டேஷனிலே இருக்கிறாள்.

இதை நான் ஏன் சொல்கிறேன் என்றால் அந்தச் சாதாரண மக்களை தூண்டிவிடுகிறார்கள். நாங்கள் என்ன செய்தோம்? ஏதாவது அரசியலில் இருந்து நாங்கள் பணம் சம்பாதித்துக் கொண்டோமா? அரசியலிலிருந்து யாரையாவது ஏமாற்றினோமா? எங்காவது மக்களை சாகடிக்கக்கூடிய நிலைமையை உண்டாக்கினோமா? என்னுடைய மிகச் சிறிய வயதில் நான் எம்.எல்.ஏ.

ஆனேன். 1952-லே எனக்கு ஓட்டு கிடையாது. படித்துக் கொண்டிருந்தேன். ஐ வாஸ் ய டைப்ரைட்டிங் ஸ்டூடண்ட். ஆனால் 57-லே எனக்கே நான் ஓட்டுபோட்டு இந்தச் சட்டமன்றத்திற்கு எம்.எல்.ஏ.-வாக வந்தேன். என் குடும்பத்தை அழிப்பதற்கு என்ன இருக்கிறது. என் சொந்த 12 ஏக்கர் நிலத்தை மக்களுக்காக புறம்போக்காக தானம் செய்த குடும்பத்தைச் சேர்ந்த என்னையும் என் குடும்பத்தையும் அழிக்க வேண்டுமென்று பாட்டாளி மக்கள் கட்சியைச் சார்ந்த ஒரு நபர் இப்படி தூண்டுவார்களேயானால் இந்தக் கொடுமை எங்கே போய் முடியும் என்பதைத்தான் நான் இங்கே மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடத்திலேயும் இந்த மாமன்றத்திலேயும் எனது வேண்டுகோளாக பணிவோடு வைக்கிறேன். எனவே இதை இல்லை என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்ல முடியாது. அப்படிச் சொல்வது உண்மைக்குப் புறம்பானது என்று நான் கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா : மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் அவர்கள் இங்கே கூறிய விவரம் விசாரிக்கப்பட்டு அதன்மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ச. இராமச்சந்திரன்

திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சொன்ன விசாரணையை நான் முழு மனதுடன் வரவேற்கிறேன். ஏனென்றால் சிங்கமோ, அசிங்கமோ யாரும் என்னுடன் அங்கு வரவும் இல்லை. ஒன்றும் இல்லை. இதுபோன்ற நிகழ்ச்சியே நடக்கவில்லை. பேச்சும் நடக்கவில்லை. அந்தப் பேச்சை நான் டேப் ரிக்கார்ட் பண்ணியிருக்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் பொன்னம்மாள் அவர்கள் ஏதோ தொலை பேசியிலே சொன்னார்கள் என்று எல்லாம் சொல்லுகிறார்கள். நான் அவர்களையும் நன்றாக அறிவேன். ஆகையினாலே அவர்கள் மீது மதிப்பு உள்ளவன். அவர்களைப் பற்றி நாங்கள் ஒன்றுமே சொல்லவில்லை. ஏதோ ஒரு சிங்கத்தை வைத்து அந்தம்மாவினுடைய குடும்பத்தையே தகர்ப்பதற்கு முயற்சி என்றார்கள். அது பாட்டாளி மக்கள் கட்சியா, அந்த சிங்கம் இதிலே இருக்கிறாரா ? இருந்தால் என்ன பொறுப்பிலே இருக்கிறார், அல்லது என்ன காரணம்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அந்தத் தொகுதியினுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்—அவர் இருக்கிறார். அந்தக் கூட்டத்திலே என்ன பேசினார்கள் என்று சொல்வதற்கு அவர்கள் பொறுப்பு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் ஒரு நல்ல பாரபட்சம் அற்ற நிலையில், வேண்டுமென்றால், நீதிபதியை வைத்தே விசாரணை நடத்தட்டும், அதற்கு நாங்கள் தயார்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது ; இப்போது வாக்கெடுப்பு.

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிருவாகம். வெட்டுத் தீர்மானம் வலியுறுத்தப்படுகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. மா. சுந்தரதாஸ் .

திரு. மா. சுந்தரதாஸ் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. மா. சுந்தரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் 7,44,81,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்றும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ஆம் என்க. (ஆம்.)

மறுப்போர் இல்லை என்க. (இல்லை.)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம் . தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

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

பிற்பகல் 2.20

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும். வெட்டுத் தீர்மானம் வலியுறுத்தப்படுகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஆர். சிங்காரம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 11,03,69,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்றும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ' ஆம் ' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை ' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

(மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

(இ) கோரிக்கை எண் 45—காட்டுவளத் துறை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 45—காட்டுவளத் துறை. வெட்டுத் தீர்மானம் வலியுறுத்தப்படுகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு.

திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"காட்டுவளத் துறை பற்றிய 45 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 36,35,74,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ' ஆம் ' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ' இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

(மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

(ஈ) கோரிக்கை எண் 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு, வெட்டுத் தீர்மானம் வலியுறுத்தப்படுகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. எச். எம். ராஜு.

திரு. எச். எம். ராஜு : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. எச். எம். ராஜு அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 54,33,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ' ஆம் ' என்க. (ஆம்)

[பேரவைத் தலைவர்] [1992 மார்ச் 24

மறுப்போர் ' இல்லை ' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

(மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

(உ) கோரிக்கை எண் 59—காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 59—காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு. வெட்டுத் தீர்மானம் வலியுறுத்தப்படுகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ப. ரங்கநாதன். இருக்கையில் இல்லை.

திரு. ப. ரங்கநாதன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப் பெற்றதாகக் கருதப்படுகிறது.

"காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 59 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 38,76,68,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ' ஆம் ' என்க. (ஆம்).

மறுப்போர் ' இல்லை ' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெற்றது.

(மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

7. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) பேரவை அலுவல்கள் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு.

இன்று கூடிய அலுவல் ஆய்வுக் குழுக் கூட்டத்தின் முடிவின்படி பேரவையின் இந்தக் கூட்டத் தொடர் நிகழ்ச்சி நிரலில் கீழ்க்கண்ட மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன என்பதை அவைக்கு அறிவிக்கின்றேன்.

26—3—1992 வியாழக்கிழமை அன்று நிதி சம்பந்தப் பட்ட அலுவல்கள் முடிந்தவுடன் இன்று மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் அவர்களால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட இரண்டு சட்டமுன்வடிவுகள் ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் படும். 10—4—1992 அன்று எடுத்துக் கொள்ளவிருக்கும் மானியக் கோரிக்கைகள் 23—கூட்டுறவு மற்றும் 35—நுகர் பொருள் வழங்கல் 8—4—1992 அன்று எடுத்துக்கொள்ளப் படும். 8—4—1992 அன்று எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டிய மானியக் கோரிக்கை எண் 30—சமூக நலன் 10—4—1992 அன்று எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடி வுற்றன. பேரவை மீண்டும் நாளை (25—3—1992) காலை 9-30 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 2.24 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

10. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

(அ) சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

34. அயல்நாட்டு வேலைவாய்ப்பு நிறுவனத்தின் 1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான பன்னிரண்டாவது ஆண்டறிக்கை (1956-ஆம் ஆண்டு நிறுவனச் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 1/1956) 619-ஏ பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப் பெற்றது). (தமிழ், ஆங்கிலம்).

35. தமிழ்நாடு சிறுதொழில் வளர்ச்சி நிறுவனத்தின் 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான இருபத்தொன்றாவது ஆண்டறிக்கை (1956 ஆம் ஆண்டு நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 1/1956) 619-ஏ பிரிவின்கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப் பெற்றது) (தமிழ், ஆங்கிலம்).

(ஆ) அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் ஏனைய தாள்கள்.

37. கோரிக்கை எண் 32—பிற்படுத்தப்பட்டோர் மற்றும் மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் நலத் துறை பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1992-93, (தமிழ், ஆங்கிலம்),

38. கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1992-93. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

39. கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு, 1992-93, (தமிழ், ஆங்கிலம்).

40. கோரிக்கை எண் 45—காட்டுவளத் துறை குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு மற்றும் கோரிக்கை எண் 59—காட்டுவளம் குறித்த மூலதனச் செலவு, 1992-93. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

41. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு, 1992-93. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

42. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் சாதனை விளக்க அறிக்கை, 1992-93. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

43. காட்டுவளத் துறையின் சாதனை அறிக்கை, 1992-93. (ஆங்கிலம்).

44. பிற்படுத்தப்பட்டோர் மற்றும் சிறுபான்மையினர் நலன் மற்றும் மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் மற்றும் சீர்மரபினர் நலத் துறை பற்றிய சாதனை அறிக்கை, 1992-93. (ஆங்கிலம்).

61—ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிருவாகம் 1992-93-ஆம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு:

I. போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம்:

நவீன போக்குவரத்து ஒரு இடத்திலிருந்து பிறிதொரு இடத்திற்கு எளிதில் சென்று வர வகை செய்கிறது. இது, பொருளாதார, சமூக, அரசியல் ஆகிய துறைகளின் முன்னேற்றத்திற்கு வழி வகை செய்கிறது என்பது அனைவராலும் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட முக்கியமான அம்சமாகும். ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்திற்கு செல்ல முடியாத நிலை என்பது வறுமையை நீடிக்கச் செய்கிறது. எளிதில் செல்லக் கூடிய நிலை வளத்தைத் தருகிறது. தற்போதைய சிக்கலான பொருளாதார முன்னேற்றப் பாதையில் பயணிகள் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்து நம் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதில் முக்கிய பொறுப்பு வகிக்கிறது. நவீன போக்குவரத்து இல்லையாயின் நவீன உற்பத்தியும் வழங்கலும் இயலாமற் போகும். ஒரு சமுதாயம் எந்த அளவுக்கு வளமும் வலுவும் பெற்றிருந்தாலும் நவீன போக்குவரத்தின் துணை இல்லையாயின் அந்த வசதிகளால் எவ்விதப் பயனும் இல்லாமற் போகும். ஆக, போக்குவரத்து என்பது ஒரு அடிப்படை செயற்பாடாக திகழ்கிறது. மனித உடலுக்கு இரத்த ஓட்டம் எவ்வளவு அவசியமோ அதுபோல் போக்குவரத்து சமுதாயத்திற்கு அவசியமாகிறது.

எல்லாவகை போக்குவரத்து முறைகளும் அவற்றிற்குரிய வழிகளில் சேவைசெய்த போதிலும், சாலைப் போக்குவரத்து மக்களிடையே பிரபலமாகி வருகிறது. இதற்குக் காரணம் எளிதாகக் கிடைத்தல், இப்பக்கத்தில் நீக்கு போக்குள்ள தன்மை, தனிப்பட்டவர்களின் தேவைக்குப் பயன்படுத்திக் கொள்ளத்தக்க தன்மை, ஒவ்வொரு தனி நபருக்கும் இதன் சேவை கிடைக்கப் பெறுதல், நம்பகத் தன்மை ஆகியவையே யாகும். வேளாண்மையை முக்கிய தொழிலாகக் கொண்ட நம் மாநிலத்தில் சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவத்தைப் பற்றி வலியுறுத்திக் கூற வேண்டியதில்லை. எனவே, சாலைப் போக்குவரத்து முறையின் வளர்ச்சியிலும், மேம்பாட்டிலும், அதன் திறம்பட்ட நிருவாகத்திலும் மாநில அரசு எப்போதும் உன்னிப்பாகக் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. இந் நோக்கத்தை எய்த, அரசு, அவ்வப்போது பல்வேறு சட்ட, நிருவாக நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது.

II. போக்குவரத்துத் துறையின் நோக்கமும் செயல்பாடும்:

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளையும், தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் விதித் துறைகளையும்,

அவற்றின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகளையும் செயல்படுத்துவது, போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணியாகும். இத் துறையின் முக்கிய நடவடிக்கைகள் பற்றிய விவரம் வருமாறு :—

(1) வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல்.

(2) ஓட்டுநர் உரிமம் மற்றும் நடத்துநர் உரிமம் வழங்குதல்.

(3) பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்த ஊர்திகள், சரக்கு வண்டிகள், தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகள் ஆகியவற்றிற்கு அனுமதி வழங்குதல்.

(4) போக்குவரத்து வண்டிகளுக்குத் தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குதல்.

(5) வரி வசூல் செய்தல்.

(6) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின் விதித்துறைகள் மீறப்பட்டுள்ளனவா என்பதை அறிய வண்டிகளைச் சோதனை செய்தல்.

(7) விபத்துக்களில் சம்பந்தப்பட்ட வண்டிகளைப் பார்வையிடுதல்.

(8) மாநிலங்களுக்கு இடையே செய்து கொள்ளப்படும் பன்மாநில ஒப்பந்தங்கள்.

(9) சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு.

(10) விபத்து நிவாரண முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு நிவாரண உதவி அளித்தல் முதலியன.

அரசுக்கு வருவாய் அளிக்கும் ஆதாரங்களில், மோட்டார் வண்டிகள் வரி முக்கியமானதொன்றாகும்.

III. நிருவாக அமைப்பு :

மேற்சொன்ன பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக, கட்டுக்கோப்பான நிருவாக அமைப்பு ஒன்று உள்ளது. நிருவாக அமைப்பின் விளக்கப்படம் இணைப்பு—1ல் காணலாம். போக்குவரத்து ஆணையாளர் இந்த அமைப்பின் நிருவாகத் தலைவராவார்; தலைமையிடத்தில் அவருக்கு உதவியாக போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவரும், போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் நால்வரும், ஏனைய அலுவலர்களும் உள்ளனர். சிறந்த முறையில் நிருவகிக்க வேண்டுமென்பதைக் கருத்திற்கொண்டு இம்மாநிலம் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலத்திற்கும் ஒரு போக்குவரத்

துத் துணை ஆணையாளர் தலைமை வகிப்பார். மேலும், மண்டலங்கள் 30 வட்டாரங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டு, அவ்வட்டாரம் ஒவ்வொன்றும் ஒரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் இயங்குகிறது. அவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதாவது மாவட்ட ஆட்சியரின் செயலராகவும் செயல்படுகிறார். இத் துறை ஆற்றும் பணி, பொது மக்களைச் சென்றடைவதற்காக மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளரின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் மாவட்டங்களிலுள்ள வெவ்வேறு இடங்களில் 25 பிரிவு அலுவலகங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மக்கள் நலனில் மிகுந்த அக்கறை கொண்டுள்ள இவ்வரசு மயிலாடுதுறை, ஆரணி ஆகிய இடங்களிலும் சென்னை மாநகரில் 4 இடங்களிலும் ஆக ஆறு புதிய பிரிவு அலுவலகங்களை அண்மையில் தொடங்கியுள்ளது.

இத்துறையின் முறைப்படுத்தும் பணி தலைமையிடத்தில் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளரின் நிருவாகத் தலைமையின் கீழ் செயல்படுத்தப்படுகிறது. மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களும் இப்பணியைக் கவனித்து வருகின்றனர். செயற்பாட்டுப் பணியாளர்களும், 15 சோதனைச் சாவடிகளைச் சேர்ந்த பணியாளர்களும் இடைவிடாது கண்காணித்து, வருவாய் இழப்பு ஏற்பட வாய்ப்பிருப்பின் அதனைத் தடுத்து விடுகின்றனர்.

மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் ஆணைகளுக்கு எதிராக மேல் முறையீடுகள், மறு ஆய்வு மனுக்கள் வந்தால் அவற்றை விசாரிக்கும் பொருட்டு, மாவட்ட நீதிபதி ஒருவரின் தலைமையில் மாநில போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் ஒன்று சென்னையில் செயல்படுகிறது.

IV. சாலைகளில் செல்லும் பல்வேறு போக்குவரத்துகள் :

(அ) 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ், பின்வரும் வகையைச் சேர்ந்த வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன;

(1) பயணிப் பேருந்துகள்.

(2) ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பேருந்துகள்)

(3) சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.

(4) ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.

(5) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்ஸி கேப்ஸ்)

(6) சரக்கு வண்டிகள்.

(7) தனியார் பணியாளர்கள் வண்டிகள் (Private Service Vehicles).

1. பயணிப் பேருந்துகள்: இம்மாநிலத்தில், மொத்தம் 19,445 பயணிப் பேருந்துகள் இருக்கின்றன. அவற்றில், 13,946 பேருந்துகள் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களைச் சேர்ந்தவை. 5,499 பேருந்துகள் தனியாருக்கு சொந்தமானவை. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்படி பேருந்து அனுமதிகள் தாராளமாக வழங்கப்பட வேண்டும். அவ்வாறு ஒரு முறை வழங்கப்பட்ட பேருந்து அனுமதி, 5 ஆண்டுகளுக்குச் செல்திறன் உடையதாகும். பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணங்களை அரசு அவ்வப்போதும், தேவை ஏற்படும்போதும் நிர்ணயிக்கின்றது. எரி பொருட்கள், உதிரிப் பாகங்கள் ஆகிய வற்றின் விலை உயர்வு மற்றும் பணியாளர்களுக்கான ஊதிய உயர்வு போன்றவற்றைக் கருத்திற்கொண்டு, பயணிப்பேருந்து களுக்கான கட்டணம் அண்மையில் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. தற் போது அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள கட்டண விதங்கள் குறித்த விவரங் கள், இணைப்பு-அ-ல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இக்கட்டண உயர்வு, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் நிதி இடர்ப்பாட் டினைச் சமாளிப்பதற்கு உதவும்.

எனினும், தேசியமயமாக்கும் கொள்கை குறித்து முடிவெடுக் கும்வரை தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு பர்மிட்டுகள் எதுவும் புதிதாக வழங்கப்படுவதில்லை. நான்கு மாதங்களுக்கு தற்காலிக பேருந்து அனுமதிகள் தற்காலிக அடிப்படையில் புதுப்பிக்கப்படுகின்றன.

2. ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னிப் பேருந்துகள்) :

இம்மாநிலத்தில் 31—12—1991 அன்றைய நிலவரப்படி 197 ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்—ஆம்னி பேருந்துகள் உள்ளன. ஆனால் 1990 ஆம் ஆண்டு டிசம்பரில் இப்பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 152 ஆகும். வழங்கப்பட்ட பேருந்து அனுமதிகள் 5 ஆண்டு களுக்குச் செல்திறன் உடையவை ஆகும். குறிப்பிட்ட ஒரு நோக்கத்திற்காகவே இப்பேருந்துகள் இயக்கப்பட வேண்டுமே தவிர பயணிப் பேருந்துகளாக இயக்கப்படக்கூடாது.

3. சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் :

இருவகையான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் இயங்குகின்றன. இந்தியாவில் எப்பகுதிக்கும் செல்ல அனுமதிக்கப்படுபவை ஒரு வகை. மாநிலத்திற்குள் மட்டும் இயங்க அனுமதிக்கப்படுபவை பிறிதொரு வகை. அனைத்திந்திய அளவிலான அனுமதி பெற்ற

வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 1,202 ஆகும். மாநில அளவிலான அனுமதி பெற்ற வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 21,904 ஆகும். வழங் கப்பட்ட அனுமதிகள், 5 ஆண்டுகளுக்குச் செல்திறன் உடை யவை ஆகும்.

4. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் :

மனுதாரா, வலலல ஒன்றையும் ஓட்டுநர் உரிமமும் வைத் திருக்க வேண்டும் என்ற நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு, தற்போது தாராளமாக ஆட்டோ அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. ஆட் டோ அனுமதி வழங்கும் விதிகளை எளிதாக்கியுள்ளதால், 1989 ஆம் ஆண்டில், 25,875 ஆக இருந்த ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கை தற்போது 40,665 ஆகப் பெருகியுள்ளது. அரசு, அண்மையில் ஆட்டோ ரிக்ஷாவுக்குரிய கட்டணத்தை உயர்த்த அனுமதியளித்துள்ளது. ஆட்டோ கட்டண உயர்வு குறித்த விவரங்கள், இணைப்பு ஆ-ல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

5. வாடகை மோட்டார் வண்டி (மேக்ஸி கேப்ஸ்) :

தற்போது 6,943 வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் இருக் கின்றன. அவற்றில் 6,632 வண்டிகள் மாநில அனுமதியும் 311 வண்டிகள் அனைத்திந்திய அனுமதியும் பெற்றவையாகும். மத்திய அரசு அண்மையில் இவ்வகை வண்டிகளை அறிமுகப் படுத்தியுள்ளது. இவ்வண்டிகளில் பயணஞ் செய்ய அனுமதிக்கப் படும் எண்ணிக்கை 12+1 (பேர்) ஆகும். இவற்றிற்கு வழங்கப் படும் அனுமதிகள், 5 ஆண்டுகளுக்குச் செல்திறனுடையவை ஆகும்.

6. சரக்கு வண்டிகள் :

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் வழங்கப்பட்ட அனைத்திந்திய அனுமதி பெற்ற சரக்கு வண்டிகளும் மாநில அனு மதி பெற்ற சரக்கு வண்டிகளும் இயங்கி வருகின்றன. அனைத் திந்திய அனுமதி பெற்ற 15,074 வண்டிகளும் மாநில அனுமதி பெற்ற 85,604 வண்டிகளும் தற்போது இயங்குகின்றன.

7. தனியார் பணியாளர்கள் வண்டிகள் (Private Service Vehicles):

தற்போது 632 தனியார் பணியாளர் வண்டிகள் உள்ளன. இவ்வண்டிகள் முக்கியமாக கம்பெனிகளால், தங்களது பணி யாளர்களை அவரவர் வீட்டிலிருந்து தொழிற்சாலைகளுக்கும் பணி முடித்தவுடன் மீண்டும் அவரவர் வீடுகளுக்கும் அழைத்துச் செல்லப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

V. வண்டிகளின் எண்ணிக்கை பெருக்கமும் போக்குவரத்து வசதிகளும் :

வண்டிகளின் எண்ணிக்கைப் பெருக்கத்தை மக்கள் தொகைப் பெருக்கத்துடன் ஒப்பிடலாம். கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ள வண்டிகளின் எண்ணிக்கைப் பெருக்கத்தைப் பார்த்தால், இத் துறைக்குள்ள பிரச்சினைகளின் பரிமாணம் புரியும்.

வண்டிகளின் எண்ணிக்கை.

ஆண்டு.	போக்குவரத்து வண்டிகள்.	சரக்கு வண்டிகள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
1981 ..	82,845	2,38,235	3,21,080
1982 ..	88,309	2,86,813	3,75,122
1983 ..	95,503	3,13,089	4,08,592
1984 ..	1,03,984	3,77,339	4,81,323
1985 ..	1,18,896	4,21,321	5,40,217
1986 ..	1,32,643	5,25,828	6,58,471
1987 ..	1,46,705	6,94,380	8,41,085
1988 ..	1,60,639	8,44,601	10,05,240
1989 ..	1,86,525	9,62,359	11,48,884
1990 ..	1,95,392	12,16,029	14,11,421
1991 ..	2,08,391	13,30,352	15,38,743

"பெருந்து வசதி இல்லாத இடம்" என்ற சொற்களை போக்குவரத்து அகராதியிலிருந்து நீக்கி விடுவதே அரசின் உறுதியான நோக்கமாகும். அறிக்கை ஆண்டில் 0.61 இலட்சம் மக்கள் பயன்பெறும் வகையில் 96 கிராமங்கள் அடங்கிய 12 புதியவழித் தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன.

(i) பொது மக்களுக்குப் பேருந்து போக்குவரத்து வசதிகள்:

சிறப்பான பேருந்து வசதிகளைச் செய்வதே தற்போதுள்ள அரசின் கொள்கையாகும். இக்கொள்கையை நிறைவேற்றும் வகையில், போக்குவரத்துத் துறை, பொது மக்களுக்குச் சிறப்பான பேருந்து வசதிகளைச் செய்து தருவதில் எப்போதுமே கவனம் செலுத்தி வருகிறது. புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதி பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை, பயனடையும் மக்களின் எண்ணிக்கை ஆகிய விவரம் வருமாறு :—

தொடர் எண்.	பேருந்துகளின் விவரம்.	ஆண்டு விவரம்.	
		1990—91	1991—92 (31-12-1991 வரை).
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	19,058	19,445
2.	வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	17,096	17,323
3.	உற்றுழிப் பேருந்துகள் ..	1,962	2,122
4.	வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை.	9,456	9,468
5.	புதிய வழித்தடங்கள் ..	93	12
6.	பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை.	117	96
7.	பயனடைந்த மக்களின் எண்ணிக்கை(இலட்சத்தில்).	1.02	0.61

நிரந்தரமாக பேருந்து வசதிகளைச் செய்து தர இயலாத இடங்களுக்கு அரசு சிறு பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றது. இந்த சிறு பேருந்துகளுக்குச் சலுகை வீதத்தில், காலாண்டிற்கு, இருக்கை ஒன்றிற்கு ரூ. 50 வரி விதிக்கப்படுகிறது. தற்போது 76 சிறு பேருந்துகள் இயங்கிவருகின்றன. இவை தவிர, சந்தைக்குச் செல்லும் கிராம மக்களின் தேவையை நிறைவு செய்வதற்காக, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பயணி—சரக்கு வண்டிகளை இயக்கி வருகின்றன. அவசியம் ஏற்படுகையில் இந்த வசதி அதிகரிக்கப்பட்டு வருகின்றது. அண்மையில், இத்தகைய 5 பயணி பேருந்துகள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இயங்க அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வண்டிகளுக்கு, இருக்கை ஒன்றுக்கு, காலாண்டிற்கு, ரூ. 50 என்கிற சலுகை வீதத்தில் வரி செலுத்தவும் அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

(ii) சரக்கு வண்டிகள் ;

வணிக, வர்த்தக வளர்ச்சியை மேம்படுத்துவதற்கு மாநிலத்திற்குள்ளேயே ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்திற்கும் ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்கும் சரக்குகளை அனுப்புவது மிகவும் முக்கியமானதாகும். தொழில் வளர்ச்சியைக் கருத்தில் கொண்டு, அரசு, சரக்கு வண்டிகளுக்கு அனுமதி வழங்குவதை எளிமையாக்கியுள்ளது. வழங்கப்பட்ட சரக்கு வண்டிகள் அனுமதி விவரம் வருமாறு :—

	31—12—1990 அன்றுள்ளபடி.	31—12—1991 அன்றுள்ளபடி.
சரக்கு வண்டிகள் (இம்மாநில அனுமதி பெற்றது).	72,594	85,604
தேசிய அனுமதி பெற்ற சரக்கு வண்டிகள்.	13,731	15,074
	86,325	1,00,678

(iii) மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து ஒப்பந்தங்கள் :

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் போக்குவரத்து தங்குதடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, மாநில அரசுகள் தங்கள் மாநிலங்களில் அனுமதிக்கப்பட வேண்டிய, பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள், வாடகைக் கார்கள் எத்தனை என்பது குறித்து விரிவாக விவாதித்த பின்னர் அண்டை மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளுகின்றன. இவ்வாறு மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வதால், ஏற்படும் முக்கிய அனுகூலம் யாதெனில், அந்தந்த மாநில அரசுகளின் பேருந்துகள், ஒருமுனை வரி செலுத்துவதன் பேரில், பரிமாற்ற ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டுள்ள மாநிலங்களில் செல்ல இயலும். இதன் பொருட்டு செல்லும் தடவைகளின் எண்ணிக்கை, செல்ல வேண்டிய கிலோமீட்டர் தொலைவு ஆகியவை பரிமாற்ற ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டுள்ள மாநில அரசுடன் கலந்தாலோசனைசெய்து கருத்தொருமித்த பின்னரே முடிவு செய்யப்படுகின்றன. இதே போன்று, சரக்கு வண்டிகள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றிக்கும், ஒவ்வொரு மாநிலமும் வழங்க வேண்டிய அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை விவாதித்த பின்னர் முடிவு செய்யப்படுகிறது. கருநாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், பாண்டிச்சேரி, ஆகிய அரசுகளுடன் பல்மாநில ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. தேவை ஏற்படும்போதெல்லாம் மேற்கூறிய மாநில அரசுகளுடன் துணை ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன.

சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்த வண்டிகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகளுக்கு மேலொப்பமிடுவதற்கு அண்டை மாநிலங்களுடன் செய்து கொண்டுள்ள ஏற்பாடுகள் பின்வருமாறு :—

பின்வரும் மாநிலங்களுக்கிடையே.	சரக்கு வண்டிகள்.		ஒப்பந்த வண்டிகள்.	
	அரசு வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	சாதாரண வாடகைக் கார்கள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரப் பிரதேசம்.	5,250	150	50	100
ஆந்திரப்பிரதேசம்—தமிழ்நாடு.	5,250	150	50	100
தமிழ்நாடு—கருநாடகம்.	3,000	150	100	200
கருநாடகம்—தமிழ்நாடு	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு—கேரளா.	2,500	200	350	500
கேரளா—தமிழ்நாடு.	2,500	200	350	500
தமிழ்நாடு—பாண்டிச்சேரி.	3,000	வரம்பு ஏது மில்லை.	வரம்பு ஏது மில்லை	வரம்பு ஏது மில்லை.
பாண்டிச்சேரி—தமிழ்நாடு.	300	,,	,,	,,

போக்குவரத்து பணிகளைப் பெருக்குவதற்காக, வரைவு துணை ஒப்பந்தங்கள் அந்தந்த மாநில அரசுடன் கலந்தாலோசித்து வெளியிடப்பட்டுள்ளன. அவை விரைவில் முடிவு செய்யப்படும்.

(v) நாட்டுடைமையாக்கல் : [1992 மார்ச் 24

பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை
1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டுவரப்பட்டது. அனுமதி வைத்
திருப்போர் வழக்குத் தொடர்ந்ததால், நாட்டுடைமையாக்கும்
திட்டத்தை விரைவில் செயல்படுத்த இயலவில்லை. எனவே நாட்
டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைந்து செயல்படுத்தும் வகை
யில் 50-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளை வைத்துள்ள தனியார்
உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், தமிழ்நாடு 1971
ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள்
(கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ், கையகப்படுத்தப்பட்டன.
பயணிப் போக்குவரத்து பேருந்துகள் அனைத்தையும், ஐந்
தாண்டுகளுக்குள் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை அரசு,
1972-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டுத் திங்களில் அறிவித்தது. இச்செயல்
நோக்கத்தை எய்துவதற்காக தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு பய
ணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்)
சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் பய
ணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்து
வதற்கு இச்சட்டம் வகை செய்கிறது. பின்னர் தமிழ்நாடு
1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்து
கள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம்
17/1984) கொண்டுவரப்பட்டது. ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறை
வான எண்ணிக்கையில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க அனு
மதி பெற்றிருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு மேற்
சொன்ன சட்டத்தின் விதித் துறைகளிலிருந்து விலக்களிக்க, இச்
சட்டத்தில் வகை செய்யப்பட்டது.

எனினும், 1976-ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு, நாட்டுடைமை
யாக்கும் கொள்கையில் மாற்றம் செய்யப்பட்டது.
பொதுமக்களின் நலன் கருதி, நீண்ட நாட்களாகப் பேருந்து இதனால்,
இயக்கப் பணிகளில் ஈடுபட்டு வரும் குறைந்த எண்ணிக்கையில்
பேருந்துகளை வைத்திருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்கள்,
கள் இயக்கி வரும் வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க அனு அவர்
மதிக்கப்பட்டனர். திட்டம் ஏற்பளிக்கப்பட்டபோது, பேருந்து
களை இயக்க குறிப்பாக அனுமதிக்கப்பட்டவர்கள் அல்லாத தனி
யார் உரிமையாளர்கள், அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில்
அல்லது ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட வழித்தடத்துடன் குறிப்பிட்ட
தொலைவு வரையில் இணைந்து செல்லும் வழித்தடங்களில் தங்
களுடைய பேருந்துகளை இயக்க இயலாது என்று, 1987-ஆம்
ஆண்டில் உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்
தின் மேற்சொன்ன தீர்ப்பின் காரணமாக, பெரும்பாலான தனி
யார் உரிமையாளர்கள் தங்களுடைய பேருந்துகளைத்
தொடர்ந்து இயக்க முடியவில்லை. தனியார் பேருந்துகள்
அனைத்தையும் கையகப்படுத்த அரசிடம் நிதி வசதி இல்லாத
தால், தனியார் உரிமையாளர்கள் அனைத்துப் பேருந்துகளை
யும் தொடர்ந்து இயக்க, தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்
டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்ட முன்வடிவை

அரசு நிறைவேற்றியது. 13—11—1987 அன்று நிறைவேற்றப் பட்ட இந்த சட்ட முன்வடிவு, குடியரசுத் தலைவரின் இசைவைப் பெறுவதற்காக, மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டது. புதிய தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதி அளிக்கவும் வரைவுத் திட்டங்கள், ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டங்கள் ஆகிய வற்றின் கீழ்வரும் வழித்தடங்களில் சிறிய அளவில் பேருந்துகளை இயக்கும் உரிமையாளர்களின் அனுமதியைப் புதுப்பிக்கவும் அனுமதிகளை மாற்றியமைக்கவும் இச்சட்ட முன்வடிவு வகை செய்தது.

புதிய அரசு பதவியேற்ற 1989 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில்தான் இச்சட்ட முன்வடிவிற்கு இசைவு பெறப்பட்டது. இது நாட்டுடைமையாக்கத்திற்கு எதிரான கொள்கை என் பதால் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெற்ற இந்தச் சட்ட முன் வடிவை வெளியிட வேண்டாம் என்று அப்போதிருந்த அரசு முடிவு செய்தது. ஆகவே, அப்போதைய அரசு அவசர சட்டத்தை வெளியிட்டு ஒப்புதல் பெற்ற இந்த சட்ட முன் வடிவை ரத்து செய்தது. பின்னர் அவசரச் சட்டம் தமிழ்நாடு சட்டம் 6/1991 ஆக கொண்டுவரப்பட்டது.

1991 ஆம் ஆண்டு ஜுன் திங்களில் புதிய அரசு பதவியேற் றது. 1987 ஆம் ஆண்டில் வகுக்கப்பட்ட கொள்கையை பொது வாகப் பின்பற்றுவதே இந்த அரசின் கொள்கையாகும். பொதுமக்களின் நலன் கருதி தனிப்பட்ட உரிமையாளர்கள் தற் போது இயக்கி வருகின்ற வழித்தடங்களிலேயே அவர்கள் பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்கலாம் என அனுமதிக்க தற் போதைய அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அரசு எடுத்த கீழ்க்கண்ட முடிவுகளுக்கு செயல்வடிவம் கொடுக்க, சட்ட முன்வடிவு ஒன்றைக் கொண்டு வரவும் தீர்மானித்துள்ளது:—

(1) தற்போது இருக்கின்ற தனியார் உரிமையாளர்கள் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் மட்டுமே பேருந்து களை இயக்க அனுமதிக்கப்படலாம். அவர்கள் வழித்தடங் களின் தொலைவு தற்போதைய நிலையிலேயே இருக்க வேண்டும்.

(2) தனியார் உரிமையாளர்கள் மேற்கூறிய ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித் தடங்களில் மாறுதல்கள் கோரி யிருந்தால் வரையறுக்கப்படும் நிபந்தனைகளின்படி அனுமதிக்க லாம்.

(3) அப்போதிருந்த அ.இ.அ.தி.மு.க. அரசு பின்பற்றிய தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்ட முன்வடிவில் அடங்கியுள்ளதுமான கொள்கை அதாவது ஒரு பயண முனையிலிருந்து மற்றொரு பயண முனை

வரை இயக்கி வருகிற தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடை மையாக்கி, வழித் தடத்தின் ஒரு பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்க அவர்களை அனுமதித்தல் என்ற கொள்கை பின்பற்றப் படலாம்.

(4) ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க, புது அனுமதி எதனையும் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு அளிக்க வேண்டியதில்லை.

(5) மேற்குறிப்பிட்ட அடிப்படையில் சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்படும் வரையில் புதிய அனுமதிகளும் வழித் தடத்தில் மாற்றமும் அனுமதிக்கக்கூடாது.

(6) அதைப்போன்று, சட்ட முன்வடிவு கொண்டு வரப் படும் வரை நான்கு திங்களுக்கு தற்காலிக அனுமதி அளித்தல் என்ற தற்போதைய கொள்கை பின்பற்றப்படலாம்.

இந்தச் சட்டமுன்வடிவு விரைவில் கொண்டு வரப்படும்.

VI. வரி விதிப்பு

(i) வரிவிதிப்பு :

தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை செயலுக்கு கொண்டு வந்ததன் மூலம் மோட் டார் வணடிகள் வரிகளை வசூலிக்கும் நடைமுறை சீரமைக் கப்பட்டது.

நாள்தோறும் ஓடுகின்ற கிலோமீட்டர் எதுவாயிருப் பினும் பேருந்தில் அனுமதிக்கப்படும் பயணிகள் எண்ணிக்கை, செய்து கொடுக்கப்படும் வசதிகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படை யில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கான வரி விதிக்கப்படுகிறது. ஏற்று வதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட எடை அளவின் அடிப்படையில் சரக்கு வண்டிகளுக்கு வரிவிதிக்கப்படுகிறது. மோட்டார் வேன்களுக்கும், போக்குவரத்துக்கல்லாத ஏனைய வண்டி களுக்கும் சரக்கு ஏற்றப்படாத போது உள்ள எடை அளவின் அடிப்படையிலும், மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கு அவற்றின் கனப்பரிமாண அடிப்படையிலும் (C.C.) வரி விதிக்கப்படு கிறது. 1-4-1989 அன்றும் அதற்குப் பின்னரும் பதிவு செய் யப்பட்ட இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு கட்டாயமாக ஆயுள் கால வரி விதிக்கப்படுகிறது.

அனைந்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக்கழகத்தின் தேர்தல் அறிக்கையில், 50 சிசி வரை உள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி விதிப்பது நீக்கப்படும் என அறி விக்கப்பட்டது. அவ்வாறே, இவ்வரசு பதவி ஏற்றவுடன் 50 சிசி வரையிலும், அது உட்படவும் உள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி நீக்கப்பட்டுள்ளது.

மேலும், ஒப்பந்த-ஊர்திகள் ஆம்னி பேருந்துகளுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு காலாண்டு ஒன்றுக்கு விதிக்கப்படும் வரியை ரூ. 2,000-லிருந்து ரூ. 500 ஆக இவ்வரசு குறைத் துள்ளது. அதேபோல, மாற்று பேருந்துகளுக்கு/உற்றுமிப் பேருந்துகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியும், வழக்கமான பயணிப் பேருந்துகளுக்கு செலுத்தத்தக்க வரியில் 4-ல் 3 பங்கு என இவ்வரசால் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. (முன்னர் வழக்கமான பயணிப்பேருந்துகளுக்கு செலுத்துவதைப் போல் மாற்றுப் பேருந்துகளுக்கும் அவர்கள் முழு வரி செலுத்த வேண்டியிருந்தது).

லாரி உரிமையாளர்கள் கூட்டமைப்பிடமிருந்து முறையீடு வரப் பெற்றதன் பேரில், 13,000 கி. கிராம் எடையிலிருந்து 15,000 கி. கிராம் எடை வரை சுமை ஏற்றப்பட்ட எடை யுடன் உள்ள சரக்குப் பேருந்துகளுக்கு காலாண்டுக்கான வரி ரூ. 2,490-லிருந்து ரூ. 2,190 ஆகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

சரக்குப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றுக்கு விதிக்கப்படும் வரிவிகிதங்கள் இணைப்பு II-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :

(ii) வரி செலுத்துதல் :

அந்தந்த வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் வரிகள் வசூலிக்கப்படுகின்றன ரொக்கத் தொகை கணக் கிடும் இயந்திரங்கள் (Cash Trac Machine) இந்த அலுவலங்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. அப்போது தான் பொதுமக்களுக்கு எவ்வித இடையூறும் இல்லாமல் பற்று வரவு விரைவில் முடிவாக்கப்படும். வரிவசூல் சமயத்தில் வரியை எளிதாகச் செலுத்தும் பொருட்டு சென்னை மா நகரின் பல்வேறு பகுதிகளில் கூடுதல் கவுண்டர்கள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. மேலும், வரிகளை வசூலிக்க நாட்டு டைமையாக்கப்பட்ட சில வங்கிகளுக்கும், தனியார் வங்கி களுக்கும் அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்ட ஆறு வங்கிகள் தற்போது வரி வசூலிக்கின் றன. இத்துடன் அண்மையில் 'யூகோ' வங்கிக்கும் வரியை வசூலிக்க அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

(iii) வரவும் செலவும் :

மோட்டார் வண்டிகள் வரிகள், கட்டணங்கள் வகையில் போக்குவரத்து துறை வருவாயை வசூலிக்கிறது. வண்டிகள் மீது வரிகள் விதிப்பதன் மூலம் பெரும் பகுதி வருவாய் பெறப் படுகிறது. வெவ்வேறு வகையான வருவாய்த் தலைப்பின் கீழ் பெறப்பட்ட வருவாய் குறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள அட்ட வணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

தொடர் எண்.	தலைப்பு விவரம்.	1991-92 ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு.	1992-93 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)	
1.	மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கட்டணங்கள்.	21,75,00	22,85,00
2.	தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் விதிக் கப்படும் வரிகள்.	2,35,10,00	2,57,00,00
3.	ஏனைய வரவுகள்.	15,00	15,00
	மொத்தம் ..	2,57,00,00	2,80,00,00

1991-92 ஆம் ஆண்டு போக்குவரத்துத் துறையைச் சார்ந்த நிர்வாகப் பணிக்கான செலவு ரூ. 6.43 கோடியாகும். 1992-93-ல் ரூ. 6.60 கோடி செலவாகும் என எதிர் பார்க்கப்படுகிறது.

VII நிவாரணம் மற்றும் பாதுகாப்பு :

(1) மோட்டார் வாகன விபத்துகளில் இறந்தவர்களுக்கு நிவாரணம் :

விபத்து நிவாரண (முதலமைச்சர் நிதி, ஆறுதல் நிதி உதவித் திட்டம், 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் (தவறு ஏதுமில்லா [illegible] பொறுப்பு) ஆகியவற்றின் கீழ் மோட்டார் வண்டி விபத்தில் இறந்தவர்களுக்கு நிவாரணம் வழங்கப்படுகிறது.

(2) சாலை விபத்தில் இறந்தவர்களின் அல்லது காயமுற்ற வர்களின் உறவினர்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிப்பதற் காகவே விபத்து நிவாரண முதல் அமைச்சர் நிதி 1978-79-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1991-92 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிப்பின் அடிப்படையில், கருணைத் தொகை வீதங்கள் அண்மையில் பின்வருமாறு திருத்தி அமைக்கப்பட்டுள்ளன :—

		முன்பு அளிக்கப்பட்ட தொகை.	தற்போது அனுமதிக் கப்பட்டுள்ள தொகை.
		ரூ.	ரூ.
1.	இறப்பு	1,000	3,000
2.	நிரந்தரமாக/முழு அளவில் ஏலாமை அடைதல் அல்லது இரண்டு கண்களை, இரண்டு உறுப்புகளை இழந்து விடுதல்.	800	1,500
3.	ஒரு கண்ணை அல்லது ஓர் உறுப்பை இழந்து விடுதல்.	400	1,000
4.	பிற சிறு காயங்கள்	50	100

இதற்காக, தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டி வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் பெறப்படும் மொத்த வருவாயில் 1% முதலமைச் சர் நிவாரண நிதிக்கு ஒதுக்கப்படும். மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு சட்டத்தின் கீழ் பெறப்படும் வருவாயில் ரூ. 1.5 கோடி ஒவ்வோர் நிதி ஆண்டும் விபத்து நிவாரண முதலமைச்சர் நிதிக்கு மாற்றப்படும்.

(3) ஆறுதல் நிதி உதவித் திட்டத்தின் கீழ் (1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 163 ஆம் பிரிவு) மோட்டார் வண்டி விபத்துகளில் விபத்து நிகழ்ந்தவுடன் நிற்காமல் வேக மாகச் சென்றுவிடும் ஊர்தி ஓட்டுநர் விபத்து குறித்த வழக்கில் பாதிக்கப்பட்டோருக்கு இழப்பீடு கொடுக்கப்படுகிறது. இதில் இறந்தவர்களுக்கு ரூ. 8,500-ம் கடுமையான காயமுற்ற வர்களுக்கு ரூ. 2,000-ம் இழப்பீடாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கூறப்பட்டுள்ளவாறு நிவாரணம் அளிக்க, இந்திய பொது காப்புறுதிக் கழகமும், காப்புறுதி நிறுவனங்களும் ஏற்பாடு செய்கின்றன.

(4) மோட்டார் வண்டிகளினால் ஏற்படும் விபத்துக்களினால் இறப்பு ஏற்படும்போது அல்லது நிரந்தர ஏலாமை ஏற்படும் போது வண்டியின் சொந்தக்காரர் இழப்பீடு வழங்குவதற்கு, 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 140 ஆம் பிரிவு வகை செய்கிறது. விபத்தில் இறந்து விட்டவர் செய்த தவறு காரணமாக அவ்விபத்து ஏற்பட்டிருந்தாலும், வண்டியின் சொந்தக்காரர் இழப்பீடு கொடுக்கும் பொறுப்பை பாதிக்காது. விபத்தில் இறந்துவிடும் நேர்வில் ரூ. 25,000-ம் நிரந்தர ஏலாமை ஏற்படும் நேர்வில் ரூ. 12,000-ம் இடைக்கால இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கப்படத்தக்கதாகும்.

(ii) சாலைப் பாதுகாப்பு :

அதிகரித்து வரும் சாலை விபத்துகளைத் தடுப்பதற்கான வழிவகைகளை கண்டறியும் பொருட்டு, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், பிற அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்டு, 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 215ஆம் பிரிவின் கீழ் வரையறுக்கப்பட்டுள்ள சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. விபத்துகளைத் தடுக்கும் நோக்கத்துடன நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானங்களைச் செயல்படுத்த இயலும் வகையில் இக்குழு பல்வேறு துறைகளுடன் நெருங்கிய தொடர்பு வைத்து வருகிறது.

சாலைப் பாதுகாப்பு வாரம் :

தேசியசாலைப் பாதுகாப்புக் குழுவின் பரிந்துரையின் பேரில் தமிழ்நாடும் 1992 ஜனவரி 1ஆம் நாள் முதல் 7ஆம் நாள் வரை சாலைப் பாதுகாப்பு வாரத்தைக் கொண்டாடியது. அப்போது சாலைப் பாதுகாப்பு விதிகளைப் பின்பற்ற வேண்டிய அவசியத்தை சாலையைப் பயன்படுத்துவோர் உணரச் செய்ய பல நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன.

ஓட்டுநர்களுக்கு '' பாதுகாப்பு அறிவுறுத்தல் இயக்கம் '' மாணவர்களுக்கு '' சாலைப் பாதுகாப்பு '' குறித்த உரைகள், பொது மக்களுக்குக் கருத்தரங்குகள், பட்டிமன்றங்கள், தொலைக்காட்சி மூலம் தொகுதி விவாதம், அகில இந்திய வானொலி மூலம் தகவல் அளிக்கும் உரைகள் ஆகியவை சாலைப் பாதுகாப்பு வாரத்தின்போது மேற்கொள்ளப்பட்ட சில முக்கிய நடவடிக்கைகளாகும்.

தவிர, இரத்தத் தொகுதிக்கான சிறப்பு இயக்கங்கள், ஓட்டுநர்களுக்கு கண் பரிசோதனை செய்தல், முன்பக்க விளக்குகளில் கருப்பு ஸ்டிக்கர்களை ஒட்டுதல் ஆகியவையும் மேற்கொள்ளப் பட்டன. சாலைப் பாதுகாப்பு பற்றிய தகவல் பரவலாக விளம்பரப்படுத்தப்பட்டது.

(iii) போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு :

மாநிலம் முழுவதும் தக்க போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணி கள் குறித்துக் கருத்துத் தெரிவிப்பதில் போக்குவரத்து பொறி யியல்-நிருவாகப் பிரிவு ஈடுபட்டுள்ளது. இதில் இரண்டு போக்கு வரத்துப் பொறியியல் கோட்டங்கள் உள்ளன. ஒன்று சென் னையிலும், மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளன. மா நிலத்தில் உள்ள நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தேசிய நெடுஞ் சாலைக் கோட்டங்கள், தமிழ்நாடு நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சிக் கோட் டங்கள் ஆகியவற்றுக்கு போக்குவரத்து மேம்பாடுகள் குறித்துக் கருத்துத் தெரிவிப்பது, போக்குவரத்து பாதுகாப்பு செயற்குறிப்பு களை அளிப்பது ஆகிய பொறுப்புகள் இந்தப் பிரிவிடம் உள்ளன. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் காவல் துறை அதி காரிகளுக்கு இது தொழில்நுட்ப ஆலோசனை நல்குகிறது.

(iv) விதிகளைச் செயல்படுத்துவதில் காவல் துறையினரின் பங்கு :

மோட்டார் வண்டிகளுக்கு உரிமங்கள், அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குவது தொடர்பான அதிகாரங்கள் போக்குவரத்துத் துறை யிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மோட்டார் வண்டிகள் சட் டங்கள், விதிகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்துவது, குறிப்பாக போக்குவரத்தை முறைப்படுத்துவது என்ற பணி காவல் துறை யிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

இச்சட்டங்களைச் செவ்விய முறையில் செயல்படுத்துவதற்காக மாநிலத்தில் மாவட்டத் தலைமையிடங்களிலும், முக்கியமான மாநகரங்கள்/நகரங்களிலும் போக்குவரத்துக் காவல் துறைப்பிரிவு கள் செயல்படுகின்றன. இச் சட்டங்கள்/விதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் வழக்குகளைப் பதிவு செய்ய, காவல் துறை சப்-இன்ஸ்பெக் டர்கள் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரிகளுக்கும் அப்பதவிக்கு மேற்பட்ட பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரிகளுக்கும் அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து நிருவாகத்தில் போக்கு வரத்துக் காவல் துறையினரின் கடமைகள் இரண்டுவிதச் செயல் பாடுகளாக அமைந்து உள்ளன.

(i) தடுப்பு நடவடிக்கை :

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் பல்வேறு விதித்துறை களைத் திறமையாக செயல்படுத்தல்; முக்கியமான போக்கு வரத்து இடங்களை நிருவகித்தல்; பொதுமக்களுக்குப் போக்கு வரத்து விதிகளை தெரியப்படுத்தல்.

(ii) தண்டனை நடவடிக்கை :

தவறு செய்த ஓட்டுநர்கள் மேல் வழக்கு பதிவு செய்து, அவர்களுக்குத் தண்டனை வாங்கிக் கொடுத்தல்.

போக்குவரத்துக் காவலரின் பணி முக்கியமான சாலை சந்திப்புகள், விபத்து ஏற்படக்கூடிய பகுதிகள் ஆகியவற்றிலும், போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள பள்ளி/கல்லூரி பகுதிகள் முதலிய இடங்களிலும் அதிலும் குறிப்பாக நெரிசல் நேரங்களில் போக்குவரத்தை ... ப்படுத்த பயன்படுத்தப்படுகிறது.

போக்குவரத்து விதி ளை மீறுபவர்கள் மீது அதாவது உரிமமின்றி ஓட்டுபவர்கள், "L" பலகை மாட்டாமல் ஓட்டக்கற்றுக் கொள்பவர்கள், வரி வில்லை இல்லாதவர்கள் ஆகியோர் மீதும், மிகை வேகம், மிகைச்சுமை, மிகை எடை, காவலர் சைகைக்குப் பணியாமை, தவறான பக்கத்தில் வாகனங்களை முந்துதல், ஆயுள் காப்புறுதி செய்யாமல் ஓட்டுதல், கண் மூடித்தனமாக சாலை விதிகளைப் புறக்கணித்து ஓட்டுதல்,பேருந்து களில் படிக்கட்டில் பயணம் செய்தல், குடிபோதையில் ஓட்டுதல், மிக அதிக ஒலியெழுப்பும் ஒலிப்பானைப் பயன்படுத்துதல், அதிக புகையை வெளியேற்றுதல், கண்கூசச் செய்யும் முகப்பு விளக்கு கள், போதிய ஒளியற்ற முகப்பு விளக்குகள் ஆகியவற்றை கொண்டிருத்தல் முதலிய தவறுகளைச் செய்பவர்கள் மீது காவல் துறையினர் நடவடிக்கை எடுத்து, வழக்குப் பதிவு செய் கின்றனர்.

VIII. இவ்வரசு ஆட்சிக்கு வந்தபின்னர் மேற்கொள்ளப்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க மேம்பாட்டுப் பணிகளில் சில :

போக்குவரத்துப் பணிகளை நவீனப்படுத்துதல், வசதிகளைப் பெருக்குதல் முதலியவற்றின் மூலம், இவ்வரசு பொது மக்களுக் குச் சிறந்த பணியாற்றி வருகிறது. அதனை நிறைவேற்றுவதற்காக எடுக்கப்பட்ட மூன்று புதிய நடவடிக்கைகள் வருமாறு :—

(1) கணிப்பொறிமயமாக்குதல்.

(2) கவுண்டர் முறை.

(3) குறித்த காலப் பணி நடவடிக்கை.

(i) கணிப்பொறிமயமாக்குதல் :

இவ்வரசு, சென்னை மாநகரிலுள்ள நான்கு வட்டாரப் போக்கு வரத்து அலுவலகங்களில் கணிப்பொறிகளை (Computers) நிறுவுவதற்கு 12.50 இலட்சம் ரூபாய் அனுமதித்துள்ளது. பணியைக் குறித்த நேரத்தில் எவ்விதக் குறைபாடின்றி முழுமை யாக விரைவாக ஆற்ற நினைக்கும் இந்த யுகத்தில் கணிப்பொறி யின் பயன்பாடு பெரிதும் உதவும். கணிப்பொறியின் உதவியோடு போக்குவரத்துத் துறை, பொதுமக்களுக்கு உரியவாறு, பயனுள்ள முறையில் சிறந்த சேவை செய்ய முடியும்.

(ii) கவுண்டர் முறை (Counter system) :

வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலிருந்து தரகர்களை நீக்கவும், பொதுமக்களின் தேவைகளை அன்றன்றே பூர்த்தி செய்யவும், போக்குவரத்துத் துறை, அனைத்து அலுவலகங்களி லும் கவுண்டர் முறையைக் கொண்டுவந்துள்ளது. இம்முறை யின்மூலம் உடனுக்குடன் செய்யப்பட வேண்டிய சில திட்டவட்ட மானப் பணிகள் தெளிவாக வரையறுக்கப்பட்டுள்ளன. அவ் வினங்களில், பொதுமக்கள் தங்களுடைய விண்ணப்பங்களை மட்டும் கொடுக்க வேண்டும். அவர்கள் தேவை உடன் பூர்த்தி செய்யப்படும். பொதுமக்கள் இம்முறையின் பயனை இப்போது உணர்ந்துள்ளனர்.

(iii) குறித்த காலப் பணி நடவடிக்கை :

சென்னை மாநகர வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங் களில் முன்னரே பணிச் சுமை பெருகியுள்ள நிலையில் மேலும் விற்பனையாளர்கள் பதிவு செய்வதற்காகப் புதிய வண்டிகளைக் கொண்டு வருவதால் அந்த அலுவலகத்தின் பணிச் சுமை மேலும் பெருகியுள்ளது. இத்தகைய இடர்ப்பாட்டினை களைய புதிய முறை ஒன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. அதன் மூலம் விற் பனையாளர்கள், மைய இடத்தில் வண்டிகளைப் பதிவு செய்ய இயலும். அங்கு பதிவு செய்யும் பணியை நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள் கவனிக் கின்றனர். இத்திட்டத்தின் செயல்பாட்டினை ஆய்வு செய்த பின்னர், ஏனைய பெரிய மாநகரங்களுக்கும், நகரங்களுக்கும் இத்திட்டம் விரிவுபடுத்தப்படும்.

(iv) 1991-92ஆம் ஆண்டில் அனுமதிக்கப்பட்ட செயற்குறிப்புகள்:

அரசு, பின்வரும் செயற்குறிப்புகளை 1991–92ஆம் ஆண்டு பகுதி-II திட்டமாக ஏற்று, அவற்றிற்கு அனுமதியளித்துள்ளது:

(1) பொதுமக்கள் சென்னை மாநகரில் வட்டாரப் போக்கு வரத்து அலுவலகங்களுக்குச் செல்ல நீண்ட தூரம் பயணம் செய்ய வேண்டியிருப்பதால் ஏற்படும் இடர்பாட்டைக் களை வதற்காக அரசு, சென்னை மாநகரில், நான்கு போக்குவரத்துப் பிரிவுகளைத் தொடங்க அனுமதியளித்துள்ளது. நான்கு போக்கு வரத்துப் பிரிவு அலுவலகங்கள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. அவை, பெரம்பூர், வளசரவாக்கம், தண்டையார்பேட்டை மற்றும் திருவல்லிக்கேணி ஆகிய இடங்களில் அமைந்துள்ளன.

(2) பிற மாநிலங்களிலிருந்து வரும் வண்டிகள் மோட்டார் வண்டி வரி ஏய்ப்பு செய்வதைத் தடுக்கும் பொருட்டு, பின்வரும் குறிப்பிட்ட சில பகுதிகளில் சோதனைச் சாவடிகளை ஏற்படுத்த அரசு அனுமதித்துள்ளது :—

கோபாலபுரம்	(கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்).
இராணிப்பேட்டை	(வட ஆற்காடு-அம்பேத்கார் மாவட்டம்).
பர்கூர்	(பெரியார் மாவட்டம்).

இச்சோதனைச் சாவடிகள் அனைத்தும் செயல்பட்டு வருகின்றன.

(3) அதிகாரங்களைப் பரவலாக்கும் நோக்கத்துடனும், பொதுமக்களுக்கு சிறந்த வசதிகளுக்கு வகை செய்யும் நோக்கத்துடனும், மயிலாடுதுறை, ஆரணி ஆகிய இடங்களில் பிரிவு அலுவலகங்களைத் தொடங்க அரசு அனுமதியளித்துள்ளது. தஞ்சாவூர் மாவட்டத்திலுள்ள தாரமங்கலம், சீர்காழி, மயிலாடுதுறை ஆகிய வட்டங்களைச் சேர்ந்த பொதுமக்களின் தேவையை மயிலாடுதுறை பிரிவு அலுவலகமும், திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்திலுள்ள செய்யாறு, ஆரணி, வந்தவாசி ஆகிய இடங்களைச் சேர்ந்த மக்களின் தேவையை ஆரணி பிரிவு அலுவலகமும் நிறைவு செய்கின்றன.

(4) பொதுமக்களுக்கு உதவும் நோக்குடன், திருப்பூர், விழுப்புரம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள பிரிவு அலுவலகங்களை தனி அதிகாரம் பெற்ற வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களாக அரசு நிலை உயர்த்தியுள்ளது.

(5) நீலகிரி, தருமபுரி, புதுக்கோட்டை, நாமக்கல் ஆகிய இடங்களிலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு புதிய ஜீப்புகள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன.

(v) மாசு கட்டுப்பாடு :

மாசு கட்டுப்பாடு குறித்து தற்போது அதிக அளவு கவனம் செலுத்த வேண்டியுள்ளது. தற்போது காற்றுத்தூய்மை கெடுவதற்கு மோட்டார் வண்டிகளே பெரிதும் காரணமாக விளங்குகின்றன. இவ்வாறு மாசுபடுவதைக் கட்டுப்படுத்த மோட்டார் வண்டிகள் புகை, ஆவி முதலியவற்றை எந்த அளவுக்குத்தான் வெளியேற்றலாம் என்பது குறித்து, மத்திய அரசு சட்டப்படி வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட அளவிற்கு மேல், புகை முதலியவற்றை வெளியேற்றும் வண்டிகளின் உரிமையாளர்கள், அவ்வண்டிகளிலுள்ள குறைபாடுகளைக் களைந்து சோதனைக்காக வண்டிகளை மீண்டும் கொண்டுவர வேண்டும்.

மக்கள் நலனைக் கருத்தில் கொண்டு இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதனைச் செயல் படுத்துவதில் முதற்கட்டமாக சென்னையில் உள்ள சரக்கு வண்டிகள் தகுதிச் சான்றிதழ் பெறும்போது மாசுச் சோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட வேண்டும் என அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியம், தனது பணியாளர்கள் மற்றும் கருவிகள் கொண்டு இப்பணியை செயல்படுத்துமாறு ஆணையிடப்பட்டுள்ளது. இவ்வாரியம், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் தவிர பிற இடங்களில் சோதனைகளை மேற்கொள்ளாது. வரையறுக்கப்பட்ட வரம்புகளை மீறும் வண்டிகள், குறைகளை சரிசெய்த பின்பு மறுபடியும் சோதனைக்கு உட்படுத்தும்படி கேட்டுக்கொள்ளப்படும். குறைகளை நீக்கிய பின்னர் மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரிய பணியாளர்களால் அளிக்கப்படும் சான்றிதழை அடிப்படையாகக் கொண்டு மோட்டார் வண்டி பணியாளர்களால் தகுதிச் சான்றிதழ் வாங்குவதற்காக மேற்கொண்டும் சோதனைகள் நடத்தப்படும்.

சென்னையில் 19—2—1992 அன்று தொடங்கப்பட்ட இத்திட்டமானது நாளடைவில் மற்ற பகுதிகளுக்கும் விரிவாக்கப்படும்.

வாழ்வதற்கு தூய்மையான சூழ்நிலையை உருவாக்கும் வகையில் சரியான திசையில் ஒரு தொடக்கம் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் வெற்றி பெற மோட்டார் வண்டிகள் உரிமையாளர்கள் அரசுக்கு ஒத்துழைப்பு நல்குவார்களென நம்பப்படுகிறது.

(vi) 1992–93 ஆம் ஆண்டிற்கான புதிய செயற் குறிப்புகள் :

பொது மக்களுக்கு மேலும் வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்காக, பின்வரும் இடங்களுக்கு ஒப்புதலளிக்க கருதப்பட்டுள்ளது :—

(1) சென்னை மத்திய வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தைப் பிரித்தலும், சென்னை கிழக்கு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தை உருவாக்குதலும். இப்பணிக்காகும் செலவுத் தொகை ரூ. 16.08 இலட்சம் ஆகும்.

(2) கோபியிலுள்ள பிரிவு அலுவலகத்தை வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்துதல். இதற்காகும் மொத்தச் செலவுத் தொகை ரூ. 5.57 இலட்சம் ஆகும்.

(3) பெரியகுளத்திலுள்ள பிரிவு அலுவலகத்தை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்துதல். இதற்காகும் மொத்தச் செலவுத் தொகை ரூ. 8.35 இலட்சம் ஆகும்.

(4) மொத்தம் ரூ. 7.79 இலட்சம் செலவில் நாமக்கல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்குக் கூடுதல் பணியாளர்களை நியமிக்க அனுமதி வழங்குதல்.

(5) மொத்தம் ரூ. 5.83 இலட்சம் செலவில் சென்னை மேற்கு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கூடுதல் பணியாளர்களை நியமிக்க அனுமதி வழங்குதல்.

(6) மொத்தம் ரூ. 3.13 இலட்சம் செலவில் சென்னை வடக்கு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கூடுதல் பணியாளர்களை நியமிக்க அனுமதி வழங்குதல்.

(7) மொத்தம் ரூ. 4.26 இலட்சம் செலவில் சென்னை தெற்கு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கூடுதல் பணியாளர்களை நியமிக்க அனுமதி வழங்குதல்.

(8) மொத்தம் ரூ. 14.50 இலட்சம் செலவில் தஞ்சாவூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகக் கட்டிடம் கட்டுதல்.

(9) மொத்தம் ரூ. 24.20 இலட்சம் செலவில் இராமநாதபுரம் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கட்டிடம் கட்டுதல்.

(10) மொத்தம் ரூ. 3.12 இலட்சம் செலவில் கூடுதல் இளநிலை உதவியாளர்களைப் பணியமர்த்துவதன் மூலம் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகப் பணியாளர் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

(11) மொத்தம் ரூ 2.26 இலட்சம் செலவில் சென்னை மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு தீர்ப்பாயத்திற்கு ஓட்டுநருடன் கூடிய ஊர்தி வழங்குதல்.

(12) மொத்தப் ரூ. 1.00 இலட்சம் செலவில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் விலைமதிக்கமுடியாத பதிவுருக்களைப் பாதுகாப்பதற்காக பதிவுரு அடுக்குகள் வழங்குதல்.

(13) மொத்தம் ரூ. 11.60 இலட்சம் செலவில் கோயம்புத்தூர், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி, திருநெல்வேலி-கட்டபொம்மன், சேலம் ஆகிய இடங்களில் உள்ள புறக்கும் படைகளுக்கு ஐந்து ஜீப்புகள் வழங்குதல்.

(vii) மற்ற மாநிலங்களிலருந்து வரும் வண்டிகள் மீதான தல அபராதம் :

அண்டை மாநிலங்களிலருந்து இம்மாநிலத்திற்குள் வரும் பல வண்டிகள், மோட்டார் வாகனச் சட்ட விதிகளின் கீழ் வரையறுக்கப்பட்டுள்ள விதிகளையும் நிபந்தனைகளையும், உரிமக் கட்டுப்பாடுகளையும் மீறுகின்றன. இம்மாநிலததில் தல அபராத முறை ஒழிக்கப்பட்டுவிட்டதால் இம்மாதிரியான வண்டிகள் எவ்வித அபராதத்திற்கும் உட்படமாட்டா. சோதனைக் குறிப்புகள் (Check memos) மட்டுமே அவ்வண்டி

களுக்கு அளிக்கப்பட்டு, பின்னர் இம்மாநிலத்திற்குள் செல்ல அனுமதிக்கப்படுகின்றன. அதன் பின்னர், இவ்வண்டிகளை தேடி கண்டுபிடித்தலோ, அபராதம் வசூலித்தலோ இயலாத தொன்றாகும். இக்காரணத்தினால் இந்த அரசுக்கு பெருத்த வருவாய் இழப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. நமது மாநிலத்திலிருந்து மற்ற மாநிலங்களுக்குள் செல்லும் வண்டிகள் தவறு புரிந்தாலோ விதிகள் எவையேனும் மீறினாலோ அவை அந்த இடத்திலேயே அபராதத்திற்கு உட்படுத்தப்படுகின்றன என்பதனை இங்கு சுட்டிக்காட்டுவது சாலப் பொருத்தமாகும்.

எனவே, மற்ற மாநிலங்களிலருந்து வருபவையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், விதிகளின் கீழ் வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளையும் கட்டுப்பாடுகளையும் மீறுகின்றவையுமான வண்டிகளுக்கு அந்த இடத்திலேயே அபராதம் வசூலிக்கும் முறையை மீண்டும் கொண்டுவருவதென உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இது தொடர்பான ஆணை விரைவில் வெளியிடப்படும்.

IX. முடிவுரை.

சாலைப் போக்குவரத்தினால் பொதுமக்கள் அடையும் நன்மைகளையும் பொருளாதார சமூக மேம்பாட்டுக்கு அதனால் ஏற்படும் குறிப்பிடத்தக்க பயன்களையும் முற்றிலும் அறிந்து, இந்த அரசு பொதுமக்களுக்கு சிக்கனமான, வசதியான போக்கு வரத்து வசதியை அளிக்க எல்லாவகை முயற்சிகளையும் எடுத்து வருகிறது. பொதுமக்களுக்கு போதுமான அளவிற்கும், தொடர்நதும் உரிய நேரத்திலும் திறம்படவும் இவ்வசதியை நல்குவதே இந்த அரசின் தலையாய நோக்கமாகும். போக்குவரத்துச் சட்டங்களையும், விதிமுறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயல்படுத்தி சாலை விபத்துக்களைத் தவிர்த்து, சாலைப் பாதுகாப்பைப் பெருமளவுக்கு உறுதி செய்வதும், சாலைகளை மேம்படுத்துவதும் இந்த அரசின் சீரிய முயற்சியாக இருக்கும்.

கட்டண விதங்கள்.

பயணிப் பேருந்துகள். விவரங்கள்.	16—10—1991 முதல் கட்டண விதங்கள்.
விரைவுப் பேருந்துகள்	(i) சமவெளிச் சாலைகளில் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 12½ காசு. ஆனால், 25 கிலோ மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு ஐந்து ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்படவேண்டும். 29—1—1992 ஆம் நாளிலிருந்து இந்தக் கட்டணமானது நான்கு ரூபாயாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.
	(ii) மலைச்சாலைகளில் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14½ காசுகள்.
	(iii) உயர்தர இருக்கை வசதிகள் செய்யப்பட்டிருந்தால் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14½ காசு. ஆனால், 34 கி.மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு ஐந்து ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்படவேண்டும்
	(iv) மேற்படி வசதிகளுடன் குளிர்சாதன வசதிகள் இருந்தால், கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 20 காசு. ஆனால் நாற்பது கி. மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு எட்டு ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்படவேண்டும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விதங்களுக்கிணங்க, வரையறுக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்கள் பத்து காசு மடங்குகளில் அடுத்த உயர் மடங்கிற்கு உயர்த்திக் கணக்கிட்டு வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.	(1) சமவெளிச் சாலைகளில் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 12½ காசு. ஆனால், எட்டு கி. மீட்டருக்குக் குறைவான தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் வசூலிக்கப்படவேண்டும்.
	(2) மலைச்சாலைகளில் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14½ காசு. ஆனால், ஆறு கி. மீட்டருக்குக் குறைவான தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் வசூலிக்கப்படவேண்டும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கட்டண விதங்களுக்கிணங்க வரையறுக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்கள், 10 காசு என்ற மடங்குகளின்படி அடுத்த உயர் மடங்கிற்கு உயர்த்திக் கணக்கிட்டு வசூலிக்கப்படவேண்டும்.

மாநகர், நகரப் பயணிப் பேருந்துகள் :

தமிழ்நாட்டில் மாநகர, நகர பேருந்து வழித்தடங்களில் பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணங்கள் கீழ்க்கண்ட அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விதங்களில் கணக்கிடப்பட்டுள்ள கட்டணங்களுக்கு மேற்படக்கூடாது.

அட்டவணை

நிலை. (1)	31-10-91 வரை கட்டணம். (2) ரூ. பை.	1-11-91 முதல் கட்டணம். (3) ரூ. பை.
முதலாவது	0.50	0.70
இரண்டாவது	0.60	0.80
மூன்றாவது	0.75	0.90
நான்காவது	0.90	1.00
ஐந்தாவது	1.00	1.25
ஆறாவது	1.10	1.50
ஏழாவது	1.20	1.75
எட்டாவது	1.25	2.00
ஒன்பதாவது	1.40	2.10

பத்தாவது	1.50	2.20
பதினொன்றாவது	1.60	2.30
பன்னிரண்டாவது	1.70	2.40
பதின்மூன்றாவது	1.75	2.50
பதினான்காவது	1.90	2.60
பதினைந்தாவது	2.00	2.70
பதினாறாவது	2.10	2.80
பதினேழாவது	2.15	2.90
பதினெட்டாவது	2.20	3.00
பதினொன்பதாவது	2.25	3.00
இருபதாவது	2.30	3.00
இருபத்தொன்றாவது	2.35	3.25
இருபத்திரண்டாவது	2.40	3.25
இருபத்தி மூன்றாவது	2.50	[illegible]

(நிலை என்பது தோராயமாக இரண்டு கிலோ மீட்டர்களாகும்.)

மலைச் சாலையில் ஓடும் வண்டிகளுக்கும், மாநகரில் ஓடும் குறிப்பிட்ட நிறுத்தங்களில் மட்டும் நிறுத்தப்படும் பேருந்துகளுக்கும், மேலே கொடுக்கப்பட்டுள்ள அட்டவணையில் காட்டப்பட்ட கட்டணங்களுக்கு மேல் பத்து காசுகள் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது.

இராமேஸ்வரம் தீவில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு.	பயணி ஒருவருக்கு கட்டணம்.
	ரூ. பை.
I இராமேஸ்வரம் இரயில் நிலையத்திலிருந்து கோயில் வரை.	0.90
II (1) பாம்பன்-தங்கச்சி மடம்	0.90
(2) தங்கச்சிமடம்-இராமேஸ்வரம்	1.10
(3) பாம்பன்-இராமேஸ்வரம் (பயண முனை) தொடக்கத்திலிருந்து பயண முனை இறுதி வரை வழியில் நிற்காமல் செல்லுதல்.	1.70
(4) இராமேஸ்வரம்-தனுஷ்கோடி.	[illegible]

இணைப்பு ஆ

ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் :

ஆட்டோ ரிக்ஷா மற்றும் வாடகைக் கார்களைப் பொறுத்த வரையில் கட்டண விதங்கள் 28-8-91 முதல் பின்வருமாறு இருக்கும்.

	சமவெளிச் சாலைகளில் கட்டண விதம்.	மலைச் சாலைகளில் கட்டண விதம்.
(1)	(2)	(3)
	ரூ. பை.	ரூ. பை.
ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் :		
குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	4.40	5.60
ஒவ்வொரு கி.மீ. தூரத்திற்கும்	2.20	2.80
காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	
வாடகைக்கார்கள் (சாதாரணம்) :		
குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	6.80	8.00
ஒவ்வொரு கி.மீ. தூரத்திற்கும்	3.40	4.00
காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவு நேரப் பணிகள் :

இரவு 10 மணியிலிருந்து அதிகாலை 5.00 மணி வரையில் ஓடும் ஆட்டோக்களுக்கும், வாடகைக்கார்களுக்கும் மேற்படி விதங்களில் 25 சதவீதம் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கப்படலாம். பின்னமாக வரும் தொகை அடுத்த 10 காசுக்கு முழுமையாக்கப்படலாம்.

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் : [1992 மார்ச் 24

ஏ. இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள் :

(1)	சமவெளியில். (கி.மீ. ஒன்றுக்கு) (2)	மலைச் சாலையில். (கி.மீ. ஒன்றுக்கு) (3)
	ரூ. பை.	ரூ. பை.
இருக்கையின் எண்ணிக்கை (மொத்தத்தில் 6 பேர்)	1.70	2.30
இருக்கையின் எண்ணிக்கை (மொத்தத்தில் 7 பேர்).	1.75	2.40
22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகத் திறன் கொண்ட அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	3.50	4.15

காத்திருப்புக் கட்டணம் : நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2.

இரவுத் தங்குதல் இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.

சீர்வளிச் சாதனம் ;

சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண விதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையை கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

பி. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள் :

	ரூ. பை.
(a) 22 பரித்திறனுக்கும் குறைவான திறன்கொண்ட நடுத்தர சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—	
(அ) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	45.00
(ஆ) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்	90.00
(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—	
(அ) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	60.00
(ஆ) 12 மணி நேரத்திற்கும் மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்	120.00

இணைப்பு II.

முக்கியமான மோட்டார் வண்டி வகைகளுக்கான வரிவீதங்கள்

போக்குவரத்து வண்டிகள்.

I. சரக்கு வண்டிகள்.	காலாண்டு வரி ரூ. பை.
(a) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 3,000 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு.	520.00
(b) சுமை ஏற்றப்பட நிலையில் 3,000 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாகவும் ஆனால் 5,500 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு.	845.00
(c) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 5,500 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 9,000 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு.	1,220.00
(d) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 9,000 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 12,000 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு.	1,690.00
(e) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 12,000 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 13,000 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு.	1,840.00
(f) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 13,000 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 15,000 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு.	2,190.00
(g) சுமையேற்றப்பட்ட நிலையில் 15,000 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படுகின்ற சரக்கு வண்டிகளுக்கு.	2,190.00 (சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 15,000 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாகும் ஒவ்வொரு 250 கி. கிராம் எடைக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு 50 ரூபாய் வீதம் கூடுதல் வரி).

II. ஒப்பந்த ஊர்திகள் :

	ரூ.
(a) ஆட்டோ ரிக்ஷா—காலாண்டுக்கு	60
(b) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்—காலாண்டுக்கு	120
(c) சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் — காலாண்டுக்கு.	150
(d) பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்— காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	125 விதம்
(e) தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (Omni Bus) காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	500 விதம்

III. பயணி பேருந்துகள் ;

(a) சென்னை பெருநகரப் பகுதிக்குள் மட்டும் ஓடும் பேருந்துகள்—காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	50
(b) நகரப் பேருந்துகள்—காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	260
(c) வெளியூர் பேருந்துகள்—காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	325 +35
(d) விரைவுப் பேருந்துகள்—காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	300 +40

IV. தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகள்

காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு. 50

V. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் :

	ஆண்டு வரி ரூ
(a) இணைப்பு வண்டி அல்லது பக்க வண்டியுடன் கூடிய அல்லது அவை இல்லாத 50 சிசிக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 170 சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்கள்.	150
(b) இணைப்பு வண்டி அல்லது பக்க வண்டியுடன் கூடிய அல்லது அவை அல்லாத 170-சிசிக்கு மேற்பட்டும் ஆனால் 300-சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்கள்.	200
(c) இணைப்பு வண்டி அல்லது பக்க வண்டியுடன் கூடிய அல்லது அவை இல்லாத 300-சிசிக்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்கள்.	300

(1—4—1989 அன்றோ அதற்கும் பின்னரோ பதிவு செய்யப்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கு ஆயுட்கால போக்குவரத்து வரி கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது).

VI. மோட்டார் வண்டிகள், ஜீப்பு வண்டிகள் முதலியன ;

	இறக்குமதி செய்யப்பட்ட வண்டிகள்.	ஆண்டு வரி இந்தியாவில் தயாரான வண்டிகள். கம்பெனிகளுக்கு சொந்தமானவை.	மற்றவர்களுக்கு சொந்தமானவை.
(1)	(2)	(3)	(4)
	ரூ. பை.	ரூ. பை.	ரூ. பை.
(a) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை.	900.00	600.00	300.00
(b) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 1,500 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை.	1,500.00	1,000.00	500.00
(c) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 1,500 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 2,000 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை.	1,800,00	1,200.00	600.00
(d) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 2,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 3,000 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை.	1,950.00	1,300.00	650.00

(1)	(2)	(3)	(4)
(e) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் தனியார் போக்கு வரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப் படாத வாகனங் களைப் பொறுத்த மட்டில் சுமை ஏற்றப் படாத நிலையில் 3,000 கி. கிராம் எடைக்கு அதிக மாக உள்ளவை.	2,250.00	1,500.00	750.00

இணைப்பு II

மானியக் கோரிக்கை 40 மற்றும் 58 சாலைப் போக்குவரத்து பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த 1992-93 ஆம் ஆண்டு கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1. முன்னுரை:

1.1. அனைத்து மேம்பாடுகளின் அடிப்படைத் தேவைகளுக்கும் போக்குவரத்துத் துறை உறுதுணையாய் இருப்பதால், அது பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான மையப் பகுதிகளில் ஒன்றா [illegible] அனைத்து வணிக நடவடிக்கைகளுக்கும் [illegible] பணிகள் கும். அதன் போக்குவரத்து சேவையே ஏற்ற மூலாதாரமாகும். துரித பேருந்து அடிப்படையில், நகர், மாநகர், புறநகர் மற்றும் நியாயமான கட்டணங்கள் என பல்வேறு பேருந்துகள் மூலம் அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களில், தமிழ்நாட்டிலுள்ள பேருந்துகள் மக்களை இணைக்கும் பாலமாக தொடர்ந்து பணியாற்றி வருகின்றன.

1.2. தேசியமயமாக்கல்:

1.2.1. தமிழ்நாட்டில். பேருந்துப் போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்கும் நடவடிக்கை, பின்வரும் நடைமுறைகளின் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.—

(1) அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் புதிய வழித் தடங்களுக்கு அனுமதி விண்ணப்பித்தல்,

(2) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிமுறைகளைப் பயன்படுத்தி வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட்டு அரசின் ஏற்பளிப்பை பெற்று வழித்தடங்களை அரசுடைமையாக்குதல் இவ்வாறு அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களிலிருந்து தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்குதல்,

(3) தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டு முறை செயல்படுவதுடன் தொடர்புடைய வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், ஏனைய உடைமைகள் ஆகியவற்றை கையகப் படுத்துவதற்குத் தனி சட்ட நடைமுறைகளை அறிமுகப்படுத்துதல்.

1.2.2. தமிழ்நாட்டில் பயணியர் வாகன சாலைப் போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்கும் பணியானது, 1948 ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரில் எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக் கொண்டதிலிருந்து தொடங்கியது. 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் அரசுதான் போக்குவரத்துப் பணியை இயக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையின்

அடிப்படையில், தமிழ்நாடு அரசின் முன்னாள் போக்குவரத்துத் துறை, 1959 ஆம் ஆண்டில் தொலை தூர வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கியது. குறிப்பிட்ட தூரம் பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உரிமங்களை புதுப்பிக்கும்போது அதனை தடுப்பதற்கான கொள்கை வழிமுறைகள் 1967-ல் வெளியிடப்பட்டன.

1.2.3. 1971 ஆம் ஆண்டில் இயற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள், பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் 50 பேருந்து அனுமதிகளும், அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருக்கும் ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், பணிமனைகள் ஆகியவை மற்றும் பணியாளர்களும் கையகப்படுத்தப்பட்டு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன. இதனையடுத்து அரசு 1973 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்து ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டுக் கால அளவில், மாவட்டம் மாவட்டமாக பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ், முழுவதுமாக அரசுடைமையாக்கப்பட வேண்டிய, முதல் மாவட்டம் நீலகிரி மாவட்டமாக இருந்தது. ஆனால், இச்சட்டம் மாநில அரசின் அதிகார வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று சென்னை உயர்நீதி மன்றம் தீர்ப்பு அளித்தது. எனினும் பின்னர் 1983-ல் உச்சநீதி மன்றத்தினால் இச்சட்டம் உறுதி செய்யப்பட்டது. உச்சநீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றை கருத்தில் கொண்டும், தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தினை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டின்படியும் 1973 ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்து 1984-ல் ஒரு சட்டத்தினை இயற்றியது. இத்திருத்தங்களினால், 5 உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாகப் பேருந்து அனுமதிகளைப் பெறவும், தற்போதுள்ள அனுமதியின் கால அளவு முடிவடையும்போது, அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர். பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் சி.ஏ. 1758/86-ம் எண்ணில் செய்து கொண்டுள்ள மேல்முறையீட்டிற்கு 24-2-1987' அன்று அனுமதியளிக்கையில், அறிவிக்கப்பட்ட அனைத்து வழித்தடங்களிலும் (ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டத்தின்கீழ் வரும் வழித்தடங்கள்) ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டங்களின் இணைப்பு II-ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவர்கள், அல்லாத 'எவரும்' பயணிப் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கலாகாது என்று உச்சநீதி மன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

இதனையடுத்து, தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்ட முன்வடிவு கொண்டு வரப்பட்டது. வரைவு ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்கள் பகுதிகள் ஆகியவற்றின்கீழ் வரும் வழித்தடங்களில் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணியை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு உரிமையாளர்கள் அனுமதி பெற இச்சட்ட முன்வடிவு வகைசெய்தது. பின்னர் இச்சட்ட முன்வடிவு ரத்து செய்யப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பணிகளின் இயல்பான அதிகரிப்பு மற்றும் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை விடுவதுஆகியவை குறித்த பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதோடு 3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகளை இயக்குவதை நிறுத்திவிடக் கூடிய அனைத்து வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு கடினமாக இருக்குமென கருதப்பட்டதால் தனியார் போருந்து உரிமைகளை பட்டியலிலிருந்து நீக்கும் கொள்கையை படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முடிவு செய்தது.

1.2.4. எனினும் 1973 ஆம் ஆண்டைய தேசியமயமாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கு மீண்டும் கொண்டு வருவதென தீர்மானித்து அதற்கேற்ப 1990-ல் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. இச்சட்ட முன்வடிவு 1984-ல் மூலச் சட்டத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் திருத்தி அமைக்க வகை செய்வதுடன் தேசிய மயமாக்கும் திட்டத்தை பத்து ஆண்டு காலத்திற்குள் நிறைவு செய்வதற்கும் வகை செய்தது. 1,000 மற்றும் அதற்குமேலும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு முழுக் கவனம் செலுத்த வேண்டிய அவசரத் தேவையின் அடிப்படையில் 1990 ஆம் ஆண்டைய சட்ட முன்வடிவை திரும்பப் பெறலாம் என்று தற்போது முடிவுசய்யப்பட்டுள்ளது.

1.2.5. 1976—89 ஆம் ஆண்டுகளில் மோட்டார் வாகன சட்டத்தின்படி ஏறத்தாழ 900 வரைவுத் திட்டங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் வெளியிடப்பட்டன. இவ்வாறு வெளியிட்டு பத்தாண்டுகளுக்கும் மேலாகியும் இத்திட்டங்கள் குறித்து விசாரணை செய்யப்படவுமில்லை, ஒப்புதலளிக்கப்படவுமில்லை. இதற்கிடையில் மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 1988, 1-7-1988 முதல் அமுலுக்கு வந்தது. 1988 மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவின்படி அரசின் தேசியமயமாக்கும் திட்டக் கருத்துக்களுக்கு ஓராண்டிற்குள் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட வேண்டும். இல்லையெனில் அவை காலாவதியாகிவிடும். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களால் ஆட்சேபனை எதுவும் தெரிவிக்கப்படாத வரைவுத் திட்டங்களை உள் துறை பரிசீலனை

[1992 மார்ச் 24

செய்து 1990 ஜூன் இறுதியில் 250 வரைவுத் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்து ஆணை பிறப்பித்தது. திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்ததை எதிர்த்து தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உயர்நீதிமன்றத்தில் மனுக்கள் தாக்கல் செய்தனர். 31-10-1990 ஆம் நாளன்று, சென்னை உயர் நீதிமன்ற பகுதி நடுவர் ஆயம், பல்வேறு பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதற்காகத் தீட்டப்பட்ட வரைவுத் திட்டங்கள் குறித்து முடிவு ஒன்றை எடுக்க வகை செய்யும் விசாரணை அறிவிப்பினைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட அனைத்து நடைமுறைகளையும் ரத்து செய்துள்ளதோடு, திட்டங்களுக்கு ஒப்புதலளிக்கும் அரசாணை செல்லாது என்றும், 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவையும் இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 13, 14 ஆகிய பிரிவுகளையும் மீறுவதாகும் என்றும் தீர்ப்பு அளித்துள்ளது. அரசு உள்துறையும் அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களும் உயர் நீதிமன்றம் அளித்த தீர்ப்பிற்கு எதிராக உச்சநீதிமன்றத்தில் சிறப்பு அனுமதி மனுக்களை தாக்கல் செய்துள்ளன. அவை விசாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

2. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்:

2.1. தமிழக மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகள் 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் மிகச் சிறந்த முறையில் நிறைவு செய்யப்படுகின்றன. புறநகர் பகுதிகள் மட்டுமின்றி, மிகவும் உள்ளடங்கிய ஊரகப் பகுதிகள் மற்றும் மலைப் பகுதிகளுக்கும் நம்பகமானதும், மிகச் சிறந்த முறையில் ஒருங்கிணைந்ததுமான சேவையை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆற்றி வருவது யாவரும் அறிந்த ஒன்றாகும். நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் வணிகக் கொள்கைகளின் அடிப்படையில் செயலாற்றுகின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடங்கப்பட்ட நாள், இயக்கப் பரப்பு போன்றவை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.—

[1992 மார்ச் 24]

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	முக்கிய இயக்கப் பரப்பு.	31–1–1992 அன்றிருந்தபடி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1 பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1972, சனவரி 1 ஆம் நாள்.	சென்னை பெருநகர்ப் பகுதி.	2,337
2 பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.	1972, சனவரி 17 ஆம் நாள்.	மதுரை காமராசர் மாவட்டங்கள்.	965
3 சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1972, மார்ச் 1 ஆம் நாள்.	கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	1,362
4 சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1972 மார்ச் 1 ஆம் நாள்.	தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டிணம் காயிதே மில்லத் மாவட்டங்கள்.	736
5 அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	1973, பிப்ரவரி 15 ஆம் நாள்.	சேலம் மாவட்டம்	757
6 கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1974 சனவரி 1 ஆம் நாள்.	திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன் சிதம்பரனார் மாவட்டங்கள்.	755
7 தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	1975 சனவரி 16 ஆம் நாள்	தென்னாற்காடு மாவட்டம் செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர் மாவட்டத்தின் தென்பகுதி.	1,067
8 திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம்.	1980, ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள்.	தமிழ்நாடு மாநிலம் முழுவதற்கும் விரைவுப் பேருந்துகள்.	926

(1)	(2)	(3)	(4)
9 பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.	1982, டிசம்பர் 1ஆம் நாள்.	வடஆற்காடு-அம்பேத்கார், திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர் மாவட்டங்கள், செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தின் வட பகுதி.	1,002
10 மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக்குடி.	1983, ஏப்ரல் 1ஆம் நாள்.	புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கத் தேவர் மாவட்டங்கள்.	664
11 ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1983, ஏப்ரல் 1ஆம் நாள்.	பெரியார் மாவட்டம்	756
12 நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1983, ஏப்ரல் 1ஆம் நாள்.	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்	557
13 தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி.	1985, ஏப்ரல் 1ஆம் நாள்.	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்	770
14 இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்.	1986, ஏப்ரல் 1ஆம் நாள்.	திண்டுக்கல் அண்ணா மாவட்டம்	623
15 அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம், தர்மபுரி.	1987, ஏப்ரல் 1ஆம் நாள்.	தருமபுரி மாவட்டம்	551
		மொத்தம் ..	13,828

2.2. புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்பாடு குறித்து ஆராய்வதற்கென திரு. தில்லைநாயகம் தலைமையில் அமைக்கப்பட்ட நிபுணர்குழுவின் பரிந்துரையின் அடிப்படையில், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகங்களை இரண்டாகப் பிரித்து ''புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம்.'' என்ற பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைக்க அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இது காஞ்சிபுரத்தை தலைமையிடமாகக் கொண்டு செங்கல்பட்டு-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தில் இயங்கும். இப் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் 1-4-1992 முதல் செயல்படத் துவங்கும்.

3. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை :

3.1. தமிழ்நாட்டிலுள்ள அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்து பயன்பாடு நாட்டிலேயே மிக உயர்ந்த நிலையில் உள்ளது. 1990-91 ஆம் ஆண்டில் 370.36 கி.மீ./பேருந்து/நாள் ஆக இருந்த ஊர்தி பயன்பாடு 31-1-1992இல் 380-21 கி.மீ. /பேருந்து நாள் ஆக உள்ளது. 31-1-1992 வரை ஊர்தி பயன்பாட்டுத் திறன் 90.83 சதவிகிதமாக உள்ளது. இது இந்தியாவிலேயே அதிகமானவைகளில் ஒன்றாகும். 1992 சனவரி நிலவரப்படி மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 13,828 பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. இப் பேருந்துகளில் கிராமங்களின் உட்பகுதியில் வசிக்கும் மக்களின் நன்மைக்காக இயக்கப்படும் 388 குறு பேருந்துகளும் (Mini Buses) மற்றும் சிறு பேருந்துகளும் (Si wh l ba d bus) அடங்கும். இப்பேருந்துகளில் நாளொன்றிற்கு சுமார் 140.77 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர். மேலும், நாளொன்றுக்கு 46.33 இலட்சம் கி.மீ. வரை இப்பேருந்துகள் செல்லுகின்றன. 1991-92 நிதியாண்டில் (சனவரி 1992 வரை) 72.75 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டில் 1,535 புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தின. இதில், 1,142 பேருந்துகள் கழிவு செய்யப்பட்ட பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டவை. எஞ்சிய 393 பேருந்துகள் புதிய தடங்களிலும் ஏற்கெனவே உள்ள வழித் தடங்களில் இயங்கி வரும் பேருந்துகளோடு கூடுதலாகவும் சேர்க்கப்பட்டு இயக்கப்பட்டன. இதனால் 301 கிராமங்களில் வசிக்கின்ற 6.21 இலட்சம் மக்கள் பயனடைந்துள்ளனர். இந்த புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்குவதால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இழப்பு ஏற்படும் என்றாலும் கிராமப் பகுதியில் வசிக்கும் மக்களுக்கு உதவ வேண்டும் என்கிற சமுதாய நோக்குடன் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை கழகங்கள் தொடர்ந்து இயக்கி வருகின்றன.

3.2. இயக்கத்திறன் மற்றும் தொழில் நிர்வாகத்தின் தமிழ்நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தனியொரு புகழினைப் பெற்றுள்ளன. இந்தத் திறமையினால், 1991–92இல் வணிகச் சூழ்நிலைகள் சாதமகாக இல்லாத நிலையிலும், அவற்றைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் திருப்தி அளிக்கும் வகையில் சமாளிக்க முடிந்தது. (மாறுபடும் செலவினம் மற்றும் மாறாத செலவினம் ஆகிய இரண்டும் 1991–92–ல் கணிசமான அளவிற்கு உயர்ந்துள்ளன.) 1990–91–ல் மத்திய அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கான டீசல் பயன்பாட்டில் 10 சதவீத வெட்டினை விதித்தது. எனவே, டீசல் பற்றாக்குறையின் காரணமாக போக்குவரத்துக்கழகங்கள் பேருந்துகள் பலவற்றை குறைக்க வேண்டிய கட்டாயத்திற்கு ஆளாயின. மிகக் குறைந்த மக்களை மட்டுமே பாதிக்கும் வகையில் இவ்வகை பேருந்து குறைப்பு செயலாக்கப்பட்டது. டீசல் விநியோகத்தில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றத்தின் காரணமாக நிறுத்தப்பட்டப் பேருந்துகளில் பெரும்பான்மையானவை மீண்டும் இயக்கப் பட்டன.

1991–92–க்கான வரவு-செலவு மதிப்பீட்டின்படி, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 1991–92ஆம் ஆண்டின் 62.10 கோடி ரூபாய் நிகர இழப்பினை அடையும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. எனினும் பயணக் கட்டண மாற்றத்தின் விளைவாக ஏற்பட்ட முன்னேற்றத்தினால் திருத்திய வரவு செலவு மதிப்பீட்டின்படி சுமார் 27 கோடி ரூபாய் இழப்பு மட்டுமே ஏற்படும் என்ற நிலை உருவாகியுள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மாணவர்களுக்கு விநியோகிக்கிற இலவச மற்றும் சலுகை பயணச்சீட்டினால் ஏற்படுகின்ற நட்டத்தை எந்த அளவிற்கு அரசு ஈடு செய்கிறதோ அந்த அளவிற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிகர இழப்பும் குறையும். டீசல் டயர், டியூப் மற்றும் உதிரி பாகங்கள் போன்ற இடு பொருள்களின் விலை 20 சதவீதத்திற்கும் கூடுதலாக உயராது இருந்திருக்குமானால் மேற்கூறிய நிகர இழப்பு மேலும் குறைந்திருக்கும். நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டளவு உயர்வின் காரணமாக நிர்வாகச் செலவும் 13.22 சதவீத அளவு உயர்ந்தது.

3.3. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுடைய சேவையை மேம்படுத்துவதில் நவீன தொழில் நுட்பங்களைக் கையாள்வதில் முன்னிலையில் உள்ளன. ஊதிய விவரங்களைக் கணக்கிடல், பொருள் விவரப் பட்டியல் தயாரித்தல் வழித்தட ஆய்வு, நிதி கணக்கிடல் போன்ற பல்வேறு முக்கிய பணிகளுக்கு பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கணிப்பொறிகளை (Computer) பயன்படுத்தி வருகின்றன. நெடுந்தொலைவு செல்லும் விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்ற திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் குறிப்பிட்ட சில இடங்களில் பொது மக்கள் பயணச் சீட்டுகளை முன்கூட்டியே வாங்குவதற்காக கணிப்பொறிகளை பயன்படுத்தி வருகின்றது.

3.4. தமிழ்நாட்டிலுள்ள பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்துகள் இயக்குவதை நன்கு கண்காணிக்கும் பொருட்டு பல்வேறு பணிமனைகள், கிளை பணிமனைகள், வருகை நேரப் பதிவிடம் பேருந்து நிலையங்கள் ஆகியவற்றை இணைக்கின்ற கம்பியில்லாத் தொலைத் தொடர்பு முறையை செயலுக்குக் கொண்டு வந்துள்ளன. விபத்து, பேருந்து பழுதுபட்டல், போக்குவரத்தை முறைப்படுத்தச் செயல்படுத்தும் தற்காலிக வழித்தட மாற்றம் ஆகிய நேரங்களில் உடனடியாக உரிய நடவடிக்கை எடுக்கும் பொருட்டு பேருந்துகள் செல்வதைக் கண்காணிக்க பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமும், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமும், கம்பியில்லாத் தொடர்பு வசதியுடைய இயலூர்திகளை பயன்படுத்துகின்றன.

3.5. மாற்று எரிபொருள் ஆய்வு

3.5.1. மாற்று எரிபொருள் வழிவகைகளைக் காணும் பொருட்டு, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றன. இயற்கை எரிவாயுவை (Compressed Natural Gas) பேருந்துகளில் உபயோகிப்பது குறித்து சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலை மற்றும் தமிழ்நாடு எரிசக்தி வளர்ச்சி நிறுவனத்துடன் சேர்ந்து ஒரு முன்னோடி ஆய்வுத் திட்டத்தினை நடத்தி வருகின்றது. இது சம்பந்தமாக மாற்று உபகரணங்கள் பொருத்துவதற்கு ஆகும் செலவுத் தொகையை ரூ. 8.20 இலட்சத்தை சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஏற்குமாறு அரசு கேட்டுக் கொண்டது. ஒரு மாற்று உபகரணத்திற்கு (வரிகள் நீங்கலாக) ரூ. 80,000 ஆகிறது.

3.5.2. தற்போதுள்ள எண்ணெய் பற்றாக்குறையைக் கருத்திற்கொண்டும், இறக்குமதி செய்யப்படும் எண்ணெயை நம்பி இருக்கும் தன்மையைக் குறைக்கும் பொருட்டும் மாற்று எரிபொருளை உபயோகிப்பது பற்றி பரிசீலித்து முடிவெடுக்க வேண்டிய நிலை உள்ளது. எண்ணெய் உபயோகிப்பதை மிச்சப்படுத்தவும் அதனால் ஏற்படும் அந்நியச் செலவாணியைச் சேமிக்கும் பொருட்டும், இரைச்சல் மற்றும் மாசு ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டும், மின்கலப் பெட்டியால் இயங்கும் சில பேருந்துகளைச் சோதனை முறையில் இயக்க அரசு தீர்மானித்துள்ளது. இது சம்பந்தமாக சென்னையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஐந்து பேருந்துகளையும், ஊட்டியில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஐந்து பேருந்துகளையும் பரிசோதனை முறையில் இயக்கிட அரசு அறிவுரை வழங்கி உள்ளது.

3.5.3. மாசு ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு எத்தனால் (Ethanal) மற்றும் டீசல் ஆகிய இரண்டு எரிபொருளையும் உபயோகித்து சில பேருந்துகளைப் பரிசோதனை மூலம் இயக்கிட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் தீர்மானித்துள்ளது.

[1992 மார்ச் 24

3.6. பயணிகளுக்கு வசதிகள் :

3.6.1. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பயணிகளின் வசதிகளை பெருக்கிட நடவடிக்கை மேற்கொண்டு வருகின்றன. துரிதப் பேருந்துகளில், ஒரு இடத்திற்கு சென்று திரும்ப முன்பதிவு செய்யும் முறை, இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாக திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. மதுரை மற்றும் திருச்சியிலிருந்து சென்னைக்கு சென்று திரும்பும் மேலும், சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கு சென்று திரும்பும் பயணிகளுக்கு முதன் முறையாக இவ்வசதி செயல்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் பெறப்படும் அனுபவத்தின் அடிப்படையில் இத்திட்டம் மற்ற பகுதிகளுக்கும் படிப்படியாக விரிவுபடுத்தப்படும். பயணிகள் விரும்பினால் ஒரு வழி பயணத்துக்கும் இதனை பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம், பயணம் செய்யும் நாளுக்கு 9 நாட்களுக்கு முன்னரே முன்பதிவு செய்யும் வசதி உள்ளது.

3.6.2. பயணியர் விரும்பியவாறு பயணம் செய்ய மாதாந்திரச் சலுகை பயணச் சீட்டுகளை பயணிகளின் நலனை முன்னிட்டு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இதன் சிறப்பு அம்சங்கள் பின்வருமாறு :—

1. இந்தப் பயண அட்டையை யார் வேண்டுமானாலும் பயன்படுத்தலாம். இது மாற்றக்கூடிய ஒன்று.

2. எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் கணக்கின்றி பயணம் செய்யலாம்—

	ரூ.
(1) மாதச் சலுகை பயணச் சீட்டு	200
(2) வாரச் சலுகை பயணச் சீட்டு	50
(3) விரும்பியவாறு பயணம் செய்யும் தினப் பயணச் சீட்டு.	10

3.6.3. <u>பொருட்காட்சி மற்றும் விழாக்களுக்குச் சிறப்புப் பேருந்து வசதி.</u>—பொருட்காட்சிகள் மற்றும் விழாக்களின்போது தமிழ்நாட்டில் சிறப்புப் பேருந்துகள் நெரிசல்களைத் தவிர்க்கத் தேவையான எண்ணிக்கையில் விடப்படுகின்றன. பேருந்து இயக்க ஒழுங்கு முறைக்காக ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் மற்றும் குடிநீர் வசதிகள் மற்றும் சிறுநீர் கழிப்பிட வசதிகள் செய்யப்படுகின்றன.

1992 மார்ச் 24]

மகாமகம் 1992-ஐ முன்னிட்டு விழாவில் கலந்து கொள்ளும் பக்தர்களுக்காக, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் மாநிலத்தின் ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் (திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் உட்பட) சிறப்புப் பேருந்துகளை 16—2—1992 முதல் 20—2—1992 வரை இயக்கின. இந் நாட்களில் 39,380 நடைகள் இயக்கப்பட்டன. சுமார் 32.34 இலட்சம் பயணிகள் இந்த சிறப்பு இயக்கத்தினால் பயனடைந்தனர்.

4.0. சமூக நல நடவடிக்கைகள் :

4.1. இம்மாநிலத்திலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாகப் பொது மக்களுக்குத் தேவையான பல்வேறு சமூக நல நடவடிக்கைகளை அரசு செயல்படுத்தியுள்ளது. பள்ளிக் கல்வி இயக்குநர் மற்றும் ஆரம்பக் கல்வி இயக்குநர் கட்டுப் பாட்டில் இயங்கி வரும் பள்ளிகளில் எட்டாவது வகுப்பு வரை பயிலும் மாணவ, மாணவிகள் அரசு போக்குவரத்துப் பேருந்து களில் இலவசமாகச் சென்று வர அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். ஏனைய பள்ளி மாணவர்கள், கல்லூரிகள் மற்றும் பிற நிறுவனங் களில் பயிலும் மாணவர்கள் 50 சதவீதம் கட்டணச் சலுகையில் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்திட அனு மதிக்கப்படுகின்றனர். இந்த 50 சதவீதச் சலுகை சுயநிதி பொறியியல் கல்லூரி மற்றும் பாலிடெக்னிக் மாணவ, மாணவி யருக்கு நீட்டிக்க அண்மையில் அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. 1990—92ஆம் ஆண்டில் சுமார் 13.89 இலட்சம் மாணவர்கள் இந்தச் சலுகையினால் பயனடைந்துள்ளனர். நெரிசல் மிக்க நேரங்களில், பள்ளி செல்லும் மாணவிகளுக்கும், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் நோக்கில் மாநகரங்களில் மகளிர் பேருந்துகள் கணிசமான அள விற்கு இயக்கப்படுகின்றன.

4.2. சுதந்திரப் போராட்ட வீரர்களும், எல்லைப் போராட்ட வீரர் மற்றும் மொழிக் காவலர்களும் அரசுப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் செல்ல அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

4.3. புற்று நோயால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் மருத்துவச் சிகிச்சைக்காகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

4.4. 20 வயதிற்கு உட்பட்ட 50 சதவிகிதம் உடல் ஊன முற்ற மற்றும் காது கேளாத சிறுவர் சிறுமியர்கள் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் (திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் தவிர) பள்ளிக்கும் மருத்துவ மனைக்கும் வீட்டிலிருந்து சென்று திரும்ப இலவச பயணச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. இச்சலுகை கல்லூரியில் படிக்கும் மாணவர்களுக்கும், பயிற்சி கூடங்களில் பயிலும் மாணவர்களுக்கும் விரிவாக்கப்பட்டுள்ளது. 50 விழுக்காடும் அதற்கு மேலும்

உடல் ஊனமுற்றோருக்கு தற்பொழுது சமூக நலத் துறையால் வழங்கப்படும் அடையாள அட்டையின் அடிப்படையில் இலவசப் பயணச் சீட்டு வழங்கப்படுகிறது. மேலும், மனவளர்ச்சி குன்றியவர்களுக்கான சமூக நலத்துறையால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட இல்லங்களில் பயிலும் மன வளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மட்டும் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் (திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக) அனைத்துப் பேருந்துகளிலும் பள்ளிகள், மருத்துவமனை, பயிற்சி மையம், தொழிற்பேட்டை ஆகியவைகளுக்கு ஒரு துணையுடன் இலவசமாகச் சென்று வர அனுமதி அளிக்கப்படுகிறது. பார்வையில் 50 சதவீதம் அதற்கு மேலும் குறைபாடு உடையவர்கள் வீட்டிலிருந்து மருத்துவமனை கல்வி நிலையம், பயிற்சி மையம், கல்லூரி, தொழிற்கூடம் மற்றும் பிற இடங்களுக்கும் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் (திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக) அனைத்துப் பேருந்துகளிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

4.5. சில குறிப்பிட்ட நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு பத்திரிக்கை நிருபர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்டப்பேரவை உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுவதுடன் அவர்களது கணவர்/மனைவியுடன் சேர்ந்து பயணம் செய்யவும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

5. விபத்து தவிர்த்தல் :

5.1. விபத்தினைத் தவிர்த்து பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. விபத்தின்றி பணிபுரிய ஓட்டுநர்களை ஊக்குவிப்பதற்காக மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பாதுகாப்பாக பணிசெய்யும் ஓட்டுநருக்கு பரிசு வழங்கும் திட்டத்தை ஏற்படுத்தி செயல்படுத்தி வருகின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் ஏற்படும் விபத்துக்கள் குறைக்கப்பட வேண்டும் என்று அரசு கருதியதாலும், ஓட்டுநர்களுக்கு விபத்தின்றி பணிபுரிய வேண்டும் என்ற நோக்கத்தினை உருவாக்கும் வகையிலும் இந்த அரசு இத்திட்டத்தின் கீழ் தற்பொழுது வழங்கப்படும் தொகையிலும் கூடுதலாக ரூ. 50 வழங்க ஆணை வெளியிட்டுள்ளது. மேலும், தொடர்ந்து 5 ஆண்டுகளுக்கு மேல் விபத்தின்றி பணி செய்த ஓட்டுநர்களுக்கு, முந்தைய ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட தொகையைக் காட்டிலும், அதிகமாக வழங்கப்படும் கூடுதல் தொகை விகிதம் ரூ. 75லிருந்து ரூ. 100 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர் பணியாளர் தொகுதியினை ஏற்படுத்தும் வகையில், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஓட்டுனர் பயிற்சிக்கூடங்களை ஏற்படுத்தியுள்ளது. விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில் புணர் பயிற்சி வகுப்புகள் (Refresher Course) நடத்தப்பட்டு

வருகின்றன. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுனத்தைச் சார்ந்த கும்மிடிப்பூண்டி கிளையில் ரூ. 30 இலட்சம் மதிப்புடைய ஓட்டுநர் பயிற்சிவெளி (Driwi g Ra ge) அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அதுபோலவே ஓட்டுனர் பயிற்சி மையங்களை மதுரை, பொள்ளாச்சி, நாமக்கல், திருச்சிராப்பள்ளி ஆகிய இடங்களில் அமைக்க வேண்டி அதற்கான நடவடிக்கைகள் தொடர்ந்து எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

5.2. பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கென ஒரு திட்டத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் நல்ல உடல் அமைப்புள்ள பள்ளி இறுதித் தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களை தேர்வு செய்து, அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்கு கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல் மற்றும் பேருந்தில் ஏற்படும் சிறு, சிறு பழுதுகளை சரிபார்த்தல், பொதுமக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி போன்றவைகளில் தீவிர பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

5.3. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாலை விபத்துக்களை பெருமளவு குறைக்கும் பொருட்டு அரசு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுனர்களுக்கும் பாதுகாப்பு வழிமுறைகள் அறியும் முகாம் ஒன்றினை படிப்படியாக நடத்துமாறு அரசு ஆணையிட்டது. பல்வேறு துறைகளைச் சார்ந்த மருத்துவ, மனநல, அறிஞர்கள் மற்றும் காவல் நெடுஞ்சாலைத் துறை அதிகாரிகள் இதில் பங்கு பெறுகின்றனர். சாலைப் பாதுகாப்பில் முக்கியத்துவம், முதலுதவி, பொதுவான விதி மீறல்களை தடுப்பதற்கான அவசியம் போன்றவை குறித்து நிகழ்வு ஆய்வுமுறை மற்றும் கலந்துரையாடல்கள் மூலம் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுனர் மற்றும் நடத்துநர்களுக்கு எடுத்துச் சொல்லப்படுகிறது, இதில் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த மூத்த அதிகாரிகளும் பங்கு பெறுகின்றனர். சாலைப் பாதுகாப்பான வழிமுறைகளை உறுதி செய்யும்பொருட்டு சாலைப் பாதுகாப்புபற்றிய வீடியோ படங்களை ஓட்டுநர்களுக்கு காண்பிக்குமாறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளன. இந்த வீடியோ படத்தை இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம் தயாரித்துள்ளது.

6. தொழிலாளர் நல்வாழ்வுத் திட்டங்கள் :

6.1. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும்போது மக்களுக்கு பணியாற்றுவதுடன், அப்போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களையும் தொடர்ந்து நன்கு கவனித்து வருகிறது.

6.2. தொழிலாளர் சங்க பிரதிநிதிகள் மற்றும் மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்தினரிடையே மூன்று வருடங்களுக்கு ஒரு முறை புதிய ஊதிய ஒப்பந்தம் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. கடைசியாக ஏற்படுத்தப்பட்ட புதிய ஒப்பந்தம் 1—9—1989 முதல் செயல்படுத்தப்பட 1989 ஆகஸ்ட்—செப்டம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இதற்கு அடுத்த ஊதிய ஒப்பந்தம் 1—9—1992 முதல் ஏற்படுத்தப்படல் வேண்டும். 1989-ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்திய ஊதிய விகிதங்கள் தொழிற்சாலை பணியாளர்களுக்கான அனைத்திந்திய நுகர்வோர் விலை விகித புள்ளியின் அடிப்படையில் 650 புள்ளிகளுக்கு இணைக்கப்பட்டுள்ளது. (அடிப்படை : 1960–100).

6.3. சில பணியாளர் தொகுதிகளுக்கான திருத்திய சம்பள விகித விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

பணித் தொகுதி.	1–9–1989க்கு முன்பாக ஊதிய விகிதம்.	1—9—1989 முதல் ஊதிய விகிதம்.
(1)	(2)	(3)
அலுவலக உதவியாளர்	540—10—680	740—15—950
நடத்துனர் ..	560—10—640—15—730	760—15—880—20—1,000
ஓட்டுநர் ..	575—10—655—15—745	780—15—900—20—1,020
இளநிலை உதவியாளர்	620—15—875	820—20—1,160
பணிமனை கண்காணிப்பாளர்.	1,130—50—1,380—60—2,100.	1,330—55—1,605—65—2,385.

6.4. இந்த ஊதிய ஒப்பந்தத்தில் சில முக்கிய சாராம்சங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

6.4.1. பணியாளர்களுக்கு திருத்திய ஊதிய விகிதத்தின்கீழ் ஊதியம் நிர்ணயிக்கபடும்பொழுது பத்து ஆண்டுக் காலம் பணி முடிந்தவர்களுக்கு அந்தப் பணித் தொகுதிக்குரிய திருத்திய ஊதிய விகிதத்தில் ஒரு ஆண்டு ஊதிய உயர்வுத் தொகையும் 20 ஆண்டு காலம் பணிக்காலம் முடிந்தவர்களுக்கு திருத்திய ஊதிய விகிதத்தில் இரண்டு ஆண்டு ஊதிய உயர்வுத் தொகையும் அவர்களது அடிப்படை ஊதியத்தில் சேர்த்து வழங்கப்படும்.

6.4.2. ஆண்டொன்றுக்கு அனுமதிக்கப்பட்டு வந்த மருத்துவ விடுப்பு (Sick Leave) காலம் ஒன்பதிலிருந்து பதினொன்று நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

6.4.3. தேசிய மற்றும் பண்டிகை விடுப்பு நாட்கள் சட்டம் மற்றும் விதிகளின் கீழ் (National and Festival Holidays Act and Rules) பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் விடுமுறை நாட்களுக்கு, கூடுதலாக ஒரு ஆண்டிற்கு ஒரு நாள் விருப்பப் பண்டிகை விடுமுறை நாளாக அனுமதிக்கப்படுகிறது.

6.4.4. புற்றுநோய், காசநோய், தொழுநோய் மற்றும் வாத நோயால் தாக்கப்பட்ட பணியாளர்களும் இருதய அறுவை சிகிச்சை அல்லது சிறுநீரக அறுவை சிகிச்சை செய்துகொண்ட பணியாளர்களும் நடைமுறையில் உள்ள விதிகளின்படி மருத்துவ சான்றிதழின் அடிப்படையில் முதல் மூன்று மாதங்களுக்கு முழுச் சம்பளமும் அடுத்த ஒன்பது மாதங்களுக்கு அரை சம்பளத்துடன் கூடிய சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பும் எடுக்க அனுமதிக்கப்படுவர். கருப்பை நீக்கத்திற்காக சிகிச்சை செய்துக் கொள்ளும் பெண் ஊழியர்களுக்கு ஒரு சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பாக மருத்துவச் சான்றிதழின் பேரில் அரை சம்பளத்துடன் கூடிய மூன்று மாதகால விடுப்பு வழங்கப்படும்.

6.4.5. பணியில் இருக்கும்போது அல்லது பணிசெய்து கொண்டிருக்கும்போது ஏற்பட்ட காயத்தின் விளைவாக பணியாளர் ஒருவர் அரசு பொது மருத்துவமனையில் அக நோயாளியாக மருத்துவ சிகிச்சை பெறுவாரானால், அவருக்கு இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்குட்பட்டு முதல் ஆறு மாதங்களுக்கு முழுச் சம்பளத்துடனும், அடுத்த 18 மாதங்களுக்கு அரை சம்பளத்துடனும் சிறப்பு விடுப்பு அளிக்கப்படுகிறது.

6.4.6. சீருடை பெற தகுதியான அனைத்து ஆண் பணியாளர்களுக்கும் இரண்டு சீருடைக்கான டெரிக்காட்டன் துணியும், தகுதியான பெண் பணியாளர்களுக்கு மூன்று கைத்தறிப் புடவைகளும், மூன்று ரவிக்கைகளுக்கான பாலியஸ்டர் துணியும் ஆண்டுதோறும் வழங்கப்படுகிறது.

6.5. ஊதியக் கொடை :

1990-91ஆம் ஆண்டில் மாத ஊதியம், அகவிலைப்படி, மற்றும் நகர ஈட்டுப்படி/கிராமப்படியில் 8·33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையும் 5.67 சதவிகிதம் (குறைந்த பட்சம் ரூ. 750) கருணைத் தொகையும் ஒவ்வொரு பணியாளர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. இவை தவிர 1991ஆம் ஆண்டிற்கான சாதனை ஊக்கத் தொகையாக ரூ. 525 அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள தகுதியுடைய பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் வழங்கப்பட்டது.

[1992 மார்ச் 24

6.6. மருத்துவ மற்றும், விடுப்புப் பயன்கள், ஊதியக் கொடை, சாதனை ஊக்கத் தொகை போன்ற பயன்களுடன் போக்கு வரத்துக் கழகப் பணியாளர்கள் ஊதிய ஆய்வு பயன் (Review Benefi.) கழக மானியத்துடன் உணவு வசதிகள், குழந்தை களுக்கான் கல்வி உதவித் தொகை, விடுப்புப் பயணச் சலுகை போன்ற பயன்களும் பெற்று வருகின்றார்கள்.

6.7.1. தொழிலாளர்கள் சொந்தமாக வீடுகளை கட்டு வதற்குத் தேவையான நிதி உதவிபெற தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிநிறுவனம் வாயிலாக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

6.7.2. தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் வீடு கட்டும் சங்கங்கள் ஏற் படுத்தப்பட்டுள்ளன. இச்சங்கங்களின் மூலம் கட்டப்படும் குடியிருப்புகளில் சாலை வசதி, தெருவிளக்கு வசதி, மற்றும் குடிநீர் வசதிக்கு ஆகும் செலவினை சம்பந்தப்பட்ட போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் அத்திட்ட மதிப்பீட்டில் 9 விழுக்காடு அளவிற்கு மிகாமல் ஏற்கும். வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்படும் வரை தக்க பொறியாளர்களை சம்பந்தப்பட்ட கழகங்களே நிய மனம் செய்து பணிகளை மேற்பார்வையிடும். இதுவரை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், ராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்கு வரத்துக் கழகம், ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றில் பணியாற்றும் 4,235 பணியாளர் களுக்கு வீடுகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. 275 பணியாளர்களுக் கான வீடு கட்டும் பணிகள் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வரு கின்றன.

6.7.3. 1992-93 ஆம் ஆண்டில் நிதி மற்றும் நில வசதி களுக்குட்பட்டு 1,217 எண்ணிக்கையிலுள்ள வீடுகள் பணியாளர் களுக்கென்று கட்டப்படும்.

6.8. பணிக் காலத்தில் இறந்த போக்குவரத்துக் கழக பணி யாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் கருணைத் தொகை.

6.8.1. பணிக்காலத்தில் இறந்த அரசு ஊழியர்களின் வாரிசு தாரர்களுக்கு வழங்கப்படும் கருணைத் தொகையை ரூ. 40,000-லிருந்து ரூ. 60,000 ஆக உயர்த்தி அரசு ஆணையிட்டது. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களும், பணிக் காலத்தில் இறந்த பணியாளர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு வழங் கப்படும் கருணைத் தொகையினை அரசு ஊழியர்களுக்கு இணை யாக உயர்த்தி ரூ. 60,000 ஆக வழங்குமாறு கேட்டுக் கொண்டனர்.

1992 மார்ச் 24]

மேலும் 1-9-1989 முதல் 31-7-1991 வரை உள்ள இடைக் காலத்தில் இறந்த பணியாளர்களின் வாரிசு தாரர்கள் தங்களுக்கும் ரூ. 40,000-த்தினை பங்குத் தொகை ஏதும் செலுத்தாமல் வழங்குமாறு அரசினைக் கோரினர்.

6.8.2. இக்கோரிக்கைகளின் அடிப்படையில் அரசு கீழ்க் கண்டவாறு ஆணையிட்டுள்ளது :—

(அ) தொழிலாளர் வைப்பு காப்புறுதித் திட்டம் / கூட்டுக் காப்பீட்டுத் திட்டம் மட்டுமின்றி, போக்குவரத்துக் கழகப் பணி யாளர்கள் 1-9-1989 முதல் 31-7-1991 வரையிலான காலத்தில் ரூ. 20,000-த்தினை கருணைத் தொகையாக வழங்க வகை செய்யும் திட்டத்தின்கீழ் கொண்டு வரப்படுவர். இதற் காக பணியாளர்களிடமிருந்து எவ்வித பங்குத் தொகையும் வசூல் செய்யப்பட மாட்டாது ;

(ஆ) மேலே பத்தி 'அ'-ல் ஆணையிடப்பட்ட கருணைத் தொகை ரூ. 20,000-த்தை 1-8-1991 முதல் ரூ. 40,000 ஆக உயர்த்தி வழங்கப்படும். இதற்காக ஒவ்வொரு பணியாளர் களிடமிருந்தும் அவர்களுடைய மாதாந்திர ஊதியத்திலிருந்து ரூ. 5 பிடித்தம் செய்யப்படும். 1-8-1991-ம் அதற்குப் பிறகும் இறந்த பணியாளர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு இறந்த பணி யாளர்களின் ஆகஸ்டு, 1991 மாத சம்பளத்தில் ரூ. 5 பிடித்தம் செய்யப்பட்ட பிறகு ரூ. 40,000 கருணைத் தொகை வழங்கப் படும்.

7. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலக வங்கியில் உதவி:

7.1 சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியில் போக்குவரத்து முறையைச் சீரமைக்க வழி செய்யும் வகையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலக வங்கி ரூ. 58.80 கோடி யளவில் கடனுதவி அளித்துள்ளது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 1,000 பேருந்துகள் வாங்கவும், ஏழு பேருந்து பணிமனைகள், பத்து பேருந்து நிலையங்கள், ஒரு பெரிய பணிக்களரி, பயணியர் நிழற்குடைகள் மற்றும் தேவையான சாமான்கள் வாங்கவும் அமைக்கவும் உதவி செய்திட உலக வங்கி முன்வந் துள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ் இதுவரை பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகம் 645 பேருந்துகளை வாங்கி இயக்கி உள்ளது. உலக வங்கியுடன் 23-1-1991 அன்று நடைபெற்ற பேச்சு வார்த்தையின்போது பழைய பேருந்துகளை உடனடியாக மாற் றும் பொருட்டும் பேருந்து இயக்கத்தைப் பெருக்கிடும் வகையில் 1992-93 ஆம் ஆண்டில் 400 புதிய பேருந்துகள் வாங்கிட உலக வங்கியின் அனுமதி கோரப்பட்டது. உலக வங்கியின் ஒப்புத லுடன் 400 புதிய பேருந்து அடிச் சட்டங்கள் வாங்கிட பன்னாட்டு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரப்பட்டன.

[1992 மார்ச் 24

7.2. உலக வங்கித் திட்டத்தின்கீழ் பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழக டெப்போக்களில் 11 கணணிப் பொறிகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. மேலும் 9 கணணிப் பொறிகளை ஏனைய டிப்போக்களில் அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகின்றது. இத்துடன் டிப்போக்களில் கணணிப் பொறிகள் மூலம் பயணச்சீட்டு வழங்கும் முறை மற்றும் நிர்வாக தகவல் முறை நிறைவு பெறும்.

7.3. உலக வங்கி ஒப்புதலளித்தவாறு நேரத்தை கடைப்பிடித்து பேருந்து இயக்கத்தைச் செயல்படுத்திடும் வகையில் மின்னணு சாதனங்களை ஒரு பேருந்து நிலையத்தில் சோதனையளவில் நிறுவிட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

8. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்:

8.1. தமிழ்நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதித் தேவைகள் ஒரு தனித் தன்மையான முறையில் தமிழ்நாட்டில் நிறைவு செய்யப்படுகின்றன. பொதுமக்களிடமிருந்து வைப்பீட்டுத் தொகைகளைத் திரட்டுவதன்மூலம் நிறுவன நிதி உதவிக் கடனை பெறுவதன்மூலம் அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும் வண்டி மேற்கூடு கட்டுதல், பணிப்பட்டறை அமைத்தல், நடைமுறை மூலதனம் முதலிய பணிகளுக்காக மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதித் தேவையை குறைந்த வட்டியில் பூர்த்தி செய்யும் பொருட்டு தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மற்றும் நிதி நிறுவனம் 1975-ல் மார்ச் மாதம் நிறுவப்பட்டது.

8.2. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கிய காலத்தில் இருந்து ஆதாயத்தில் இயங்கி வருகிறது.

கடந்த மூன்றாண்டுகளில் வரிக்கு முந்தைய ஆதாயம்.

வருவாய்.	(ஆதாயம் வரி போடும் முன்). (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1989–90	17.95
1990–91	19.08
1991–92	25.00

(சனவரி வரை)

8.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் செயற்படத் தொடங்கிய காலத்திலிருந்து சனவரி 1992 வரை

1992 மார்ச் 24]

ரூ. 815.81 கோடி (கடனுதவி பெற ஏற்பாடு செய்த ரூ. 16.51 கோடி உட்பட) நிதியுதவி அளித்துள்ளது. இதன் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

		(ரூபாய் கோடியில்)
நிதி உதவி	1988–89 வரை	489.47
	1989–90	103.65
	1990–91	126.1[illegible]
	1991–92	96.58
	சனவரி 1992 வரை	815.81

மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பழைய பேருந்துகளை மாற்றும் வகையிலும் புதிய பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தும் வகையிலும் சுமார் 13,436 புதிய பேருந்துகளை தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் நிதி உதவியுடன் வாங்கியுள்ளது.

8.4. 1975–76–ல் 1.31 கோடியாக இருந்த வைப்பீட்டுத் தொகை சனவரி 1992-ல் ரூ. 186.39 கோடியாக உயர்ந்துள்ளது. இக் கணக்குகள் வைப்பீடு மற்றும் கடன் பற்றிய விவரங்கள் கணணிப்பொறி மூலம் முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

8.5. ரிசர்வ் வங்கி அயல்நாட்டு இந்தியர்களின் வைப்பீட்டுத் தொகையைப் பெற தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு அனுமதியளித்துள்ளது. இந்நிறுவனம் கோயம்புத்தூரில் 1–3–1991 அன்று ஒரு கிளையை ஏற்படுத்தியுள்ளது. கோயம்புத்தூர் கிளை 15–2–1992 வரை ரூ. 110 இலட்சம் திரட்டியுள்ளது.

9. பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக்குழு:

9.1. அரசின் கொள்கைக்கிணங்க பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு அங்கமாகச் செயல்பட்டு வந்த முன்னாள் ஆலோசனைக் கிளை பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக்குழு என்று தனி நிறுவனமாக ரூ. 5 லட்சம் வரையறுக்கப்பட்ட மூலதனத்துடன் சிறப்பாகச் செயல்படும் நோக்கில் பதிவு செய்யப்பட்டு தொடங்கப்பட்டது. இந்நிறுவனம் 1984 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் முதல் தனது பணியினைத் துவக்கியது. பல்லவன் போக்குவரத்து அறிவுரைப் பணிக்குழு சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையிலும் கணணித்துறையிலும் கீழே

குறிப்பிட்டுள்ள தனது இரண்டு பிரிவுகளின் மூலமாக ஆலோசனைப் பணிகளை வழங்கி வருகிறது :—

1. போக்குவரத்துப் பிரிவு.

2. பணி ஏற்பாட்டு வடிவமைப்பு மற்றும் கணணி மேம்பாட்டுப் பிரிவு.

9.2. மேலே குறிப்பிட்டுள்ள பிரிவுகள் தகுதியும், அனுபவமும் உள்ள வல்லுநர்களை தன்னகத்தே கொண்டுள்ளன. மேலும் இந்நிறுவனம் சிறந்த தேர்ச்சி பெற்ற வல்லுநர்களை சகோதர போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், அரசு நெடுஞ்சாலைத் துறையிலிருந்தும் ஆலோசனை பணித் தன்மைக்கேற்ப தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்கிறது. இதுமட்டுமின்றி அரசுப் பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்ற அனுபவமிக்க அலுவலர்களையும் தேவைக்கேற்ப இந்நிறுவனம் ஈடுபடுத்திக் கொள்கிறது. ஆலோசனைப் பணி போட்டிகள் மிகுந்த தொழிலாகயிருப்பினும் தொடக்க காலமான 1984 ஆம் ஆண்டு முதல் இந்நிறுவனம் படிப்படியாக முன்னேறிக்கொண்டு வருகின்றது. கணணிமயமாக்குதல் துறையில் மேலும் பணிகள் கிடைத்திட நிறைய வாய்ப்புகள் உள்ளன.

9.3. இதன் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 2 லட்சமா தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது. 31–3–1991 அன்று இந்நிறுவனத்தின் சேமிப்பு மற்றும் உபரி நிதி ரூ. 5.08 லட்சமாகும். இது இந்நிறுவனத்தின் வளர்ச்சியையும் லாபகரத்தின் மேம்பாட்டினையும் எடுத்துக் காட்டுகிறது. நிதியாண்டு 1991–92-ல் இந்நிறுவனத்தின் வருமானம் ரூ. 20.00 லட்சத்திற்கு அதிகமாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்நிறுவனத்தில் பணியின் எல்லையை விரிவு படுத்துவதற்கான முயற்சிகள் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. வருங்காலத்தில் போக்குவரத்துத் திட்டப் பணிகளை அதிகமாக பெறக்கூடிய வாய்ப்புகள் பிரகாசமாக உள்ளன. தமிழ்நாட்டில் 26 பெரிய மற்றும் முக்கிய நகரங்களில் போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து விரிவாக்கம் தொடர்பான குறுகிய மற்றும் மத்தியகாலத் திட்டம், விரைவு ஆய்வுகள் இந்நிறுவனம் மேற்கொள்ளும்.

10. போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப்படும் சிறப்பு நிறுவனங்கள் :

10.1. 1976-ல் துவங்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நன்மைக்காக மேற்பார்வை மற்றும் நிர்வாகம் பற்றிய ஆய்வு, மூலப்பொருள் சோதனை, ஓட்டுநர் பயிற்சி ஆகிய துறைகளில் பயிற்சியளித்து வருகிறது. போக்குவரத்து தொழில் நுட்ப உத்திகளில் தேர்ச்சி பெற்ற தொழிற் நுட்பப் பணியாளர்கள் பலரை உருவாக்கும் நோக்குடன் 1984-ம் ஆண்டில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் ஈரோட்டில் சாலை மற்றும் போக்குவரத்துத் தொழில் நுட்ப நிறுவனம் ஒன்றை அனைத்து போக்குவரத்துக்

கழகங்களும் இணைந்து நிறுவியுள்ளது. மோட்டார் வாகன பொறியியலைச் சார்ந்த சாலை போக்குவரத்து நிறுவனம் தனது 8-வது ஆண்டில் நுழைந்துள்ளது. அதிலிருந்து இது வரையிலும் நான்கு அணிகளில் 549 பொறியாளர்கள் தேர்ச்சி பெற்று வெளிவந்துள்ளனர். ஆண்டு தோறும் இந்நிறுவனத்தில் 180 மாணவர்கள் சேர்க்கப்படுகின்றனர். இந்நிறுவன கட்டிடத்திற்காகும் மூலதனச் செலவுகள் முழுவதும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உபரி நிதியிலிருந்து அளிக்கப்படுகிறது. சுமார் ஒரு இலட்சம் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் தாமாகவே முன்வந்து செலுத்தியுள்ள திருப்பித் தரக்கூடிய வைப்புத் தொகை நிதியிலிருந்து கிடைக்கப்பெறும் வட்டியின் மூலம் இந்நிறுவனத்தின் தொடர் செலவுத் தொகையை ஈடுகட்ட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இக்கல்வி நிறுவனத்திற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட இடங்களில் 50 சதவிகித இடங்கள் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கென ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன.

10.2 பயிற்சி பெற்ற தானியங்கி கம்மியர்களை போதிய எண்ணிக்கையில் பெறும் பொருட்டு பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொழில் நுட்பப் பயிற்சி நிறுவனங்களை சொந்தத்திலேயே நடத்தி வருகின்றன.

10.3 பெரியார் மாவட்டம் பெருந்துறையில் உள்ள ராமலிங்கம் காசநோய் மருத்துவமனையில் மருத்துவக் கல்லூரி ஒன்றினைத் தொடங்கிட சாலை போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கு 1986–ஆம் ஆண்டு அரசு அனுமதி வழங்கியது. பொறியியல் கல்லூரி நடத்தப்படும் முறையிலேயே இக்கல்லூரி நடத்தப்படுகிறது. பெருந்துறையில் உள்ள மருத்துவக் கல்லூரியில் உள்ள அமைப்பு வசதிகள் கொண்ட கட்டிடத்தைக் கட்டும் வரையில் இம்மருத்துவக் கல்லூரிக்காக ஒவ்வொரு வருடமும் தேர்வு செய்யப்படும் 60 மாணவர்கள் கொண்ட அணியினர் சென்னை மருத்துவக்கல்லூரி மதுரை மருத்துவக்கல்லூரி மற்றும் கீழ்ப்பாக்கம் மருத்துவக் கல்லூரி ஆகிய கல்லூரிகளில் தற்காலிகமாக சேர்க்கப்படுகின்றனர். பெருந்துறையில் இம்மருத்துவக் கல்லூரி 1992–93-ஆம் கல்வி ஆண்டிலிருந்து இயக்கப்படவுள்ளது. இதற்குத் தேவையான கட்டிடப்பணிகள் தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது. ஆண் மற்றும் பெண் மாணவர்களுக்கான விடுதி கட்டுமானப் பணியும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

11. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை :

11.1 1955–ஆம் ஆண்டு தொடங்கப்பட்ட மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனம் 1981ம் ஆண்டு தனி டணித்துறையாக அமைக்கப்பட்டது. பின்னர் 1983–ம் ஆண்டு மேற்குறிப்பிட்ட நிறுவனத்தின் பெயர் மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறை என மாற்றப்பட்டது. இம்மாநிலத்திலுள்ள சுமார் 7,080 அரசுத்துறை ஊர்திகள் சம்பந்தப்பட்ட பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரித்தல் பணிகளை இத்துறை கவனித்து வருகிறது.

[1992 மார்ச் 24

மாவட்டத் தலைமையிடங்களில் பதினாறு தானியங்கிப் பணி மனைகளும் பராமரிப்புப் பணி செய்வதற்காக ஒரு நிலையமும் உள்ளது. மாவட்டங்களிலுள்ள பணிமனைகளின் செயல்பாட் டினை திறம்பட மேற்பார்வையிட சேலத்தில் ஒன்றும், திருச்சி யில் ஒன்றுமாக இரு துணை இயக்குநர் அலுவலகங்களும் இயங்கி வருகின்றன.

11.2. அரசுத் துறையைச் சார்ந்த அனைத்து ஊர்திகளுக் கும் எரிபொருள் வழங்குவதற்கென சென்னையில் இரண்டு நுகர்வோர் பெட்ரோல் நிலையங்களும், தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, தருமபுரி, கடலூர் மற்றும் நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களில் முறையே ஒரு பெட் ரோல் நிலையமும் இத்துறையால் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன.

11.3 விரிவாக்கத் திட்டம் ஆறாம் மற்றும் ஏழாம் ஐந் தாண்டுத் திட்டங்களின் கீழ், வட ஆற்காடு அம்பேத்கார், காமராசர். பெரியார், நீலகிரி, புதுக்கோட்டை, பசும்பொன் முத்துராமலிங்கத் தேவர், இராமநாதபுரம் மற்றும் திண்டுக் கல் அண்ணா ஆகிய மாவட்டங்களில் தானியங்கிப் பணிமனை களை அமைக்க அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது. வேலூர், ஊட்டி மற்றும் திண்டுக்கல் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பணிமனைகள் 1987–88–ஆம் ஆண்டிலிருந்தும், சிவகங்கை மற்றும் இராம நாதபுரம் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பணிமனைகள் 1989–90-ம் ஆண்டிலிருந்தும் செயல்பட்டு வருகின்றன. பெரியார் மாவட் டம், ஈரோட்டில் ரூ. 15.50 இலட்சம் செலவில் பணிமனைக் கட்டிடம் கட்டப்பட்டு வருகிறது. மேலும், இராமநாதபுரத் தில் ரூ. 17.60 இலட்சம் செலவில் தானியங்கிப் பணிமனை கட்டிடம் கட்டப்பட்டு வருகிறது. இந்தப் பணிமனை கட்டு மானம் முடிந்த பிறகு இராமநாதபுரம் மாவட்ட ஆட்சியரின் வளாகத்தில் தற்காலிகமாக தற்போது செயல்பட்டு வரும் பணிமனை இடம் மாற்றம் செய்யப்படும்.

12. தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறை :

12.1 இரண்டு நடுத்தர துறைமுகங்களான கடலூர் மற்றும் நாகப்பட்டினம், சிறிய துறைமுகங்களான பாயபன், வாலி நோக்கம், இராமேஸ்வரம், குளச்சல் மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகியன தமிழக அரசால் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. பெரிய துறைமுகங்களான சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகியவை இந்திய அரசாங்கத்தால் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. சிறிய மற்றும் நடுத்தர துறைமுகங்களில் நிர்வாகப் பராமரிப்புப் பணிகளை செய்வதே தமிழ்நாடு அரசு துறைமுகத் துறையின் முக்கிய பணிகளாகும்.

1992 மார்ச் 24]

12.2 இந்த நடுத்தர மற்றும் சிறிய துறைமுகங்களில் ஏற்று மதி, இறக்குமதி செய்யப்படும் முக்கிய சரக்குகளின் விவரம் பின்வருமாறு :—

ஏற்றுமதி	இறக்குமதி
வெங்காயம்	உரம்
இல்மனைட் மணல்	ஃப்ளவர்ஸ்பார்
அரிசித் தவிடு	உணவு தானியங்கள்
ஃபெல்ட்ஸ்பார்	நார்
பொதுச் சரக்கு	

12.3 சிறு துறைமுகங்களில் 1990-91-ம் ஆண்டில் 2·27 இலட்சம் டன்களும் 1992 ஜனவரி முடிய 1.67 இலட்சம் டன் களும் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யப்பட்டன.

12.4, தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் துறைமுகங்களுக்கு அதிக அளவு சரக்குகளை ஈர்க்கும் பொருட்டு இடைநிலை மற்றும் சிறு துறைமுகங்களை மேம்படுத்துவதில் அரசு அக்கறை கொண்டுள்ளது.

அந்த நோக்கத்துடன். 1991–92 ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு துறை முகத்துறைக்கு கீழ்க்காணும் திட்டங்களை அரசு ஒப்பளித்தது.

1. ரூ. 10 இலட்சம் மொத்த செலவில் கடலூர் துறைமுக சாலைகளை மேம்படுத்துதல்.

2, ரூ. 5 இலட்சம் செலவில் கடலூர் துறைமுக மேம்பாட் டிற்காக செய்யத் தக்கமைக்கான ஆய்வு (Feasibility study) செய்தல்.

3. நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் புதிய வழுக்குப் பாதை அமைத்தல். மேற்கூறிய அனைத்துத் திட்டப் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

12.5. துறைமுகப் பொறியியற் கோட்டம். துறைமுகப் பணிகள் தவிர, மண்டபத்தில் கடலோரக் காவல் படையினருக் காக ரூ. 27.36 இலட்சம் செலவில் ஒரு மரப்பாலம் கட்டும் பணியையும் செய்து முடித்துள்ளது.

இது தவிர ரூபாய் 48.00 இலட்சம் செலவில் கோட்டைப் பட்டினத்தில் மீன் வளத்துறைக்காக ஓர். ஆர்.சி.சி. ஜெட்டி கட்டும் பணியும் துரிதமாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

2.6 சிறு துறைமுகங்கள் மேம்பாட்டிற்காக 1992–93ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 15.00 இலட்சம் செலவு செய்ய திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

நாகப்பட்டினம் துறைமுக மேம்பாட்டிற்காக விரிவான திட்ட அறிக்கை 1992-93 இல் தயாரிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது, குளச்சல் துறைமுகத்தில் ஆர்.சி.சி. ஜெட்டி கட்டும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. இப்பணி 1992–93–இல் முடிவடையும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

13. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் :

13·1 தொடர்ந்து மின் உற்பத்தி செய்யும் வகையில் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தின் அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரியை தரைவழியில் எடுத்துச் செல்வதில் உள்ள பிரச்சினைகளை சமாளிக்கும் பொருட்டு, கடல் வழியாக நிலக்கரியை எடுத்துச் செல்வதற்காக மாநில அரசுத் துறையில் முகவரமைப்பு ஒன்றை ஏற்படுத்துவதென்று 1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பரில் மாநில அரசு முடிவு செய்தது, இவ்வாறு 1973 ஆம் ஆண்டு முடிவிற்கிணங்க 1956–ஆம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் 11—4—1974 ஆம் நாளன்று பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத் கழகம் ஏற்படுத்தப்பட்டது.

13.2. தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தின் சார்பாக அதன் சொந்த கப்பல்கள் மூலமும், வாடகைக்கு அமர்த்தப்படும் கப்பல்கள் மூலமும் நிலக்கரியை கடல் வழியாக எடுத்து வருதல், தூத்துக்குடியில் வெளிப்புற நிலக்கரியை ஏற்றியிறக்கும் துறையில் அமைந்துள்ள சுழல்பட்டை அமைப்பிற்கு நிலக்கரியைக் கப்பலிலிருந்து கொண்டு வருதல், சுற்றுலாப் பயணிகளின் பயனுக்காக கன்னியாகுமரியிலிருந்து விவேகானந்தர் நினைவுப் பாறைக்கு படகுப் போக்குவரத்து நடத்துதல், தூத்துக்குடி துறைமுகத்திற்கு அருகில் முகார தரைதளம் பணிமனை ஒன்றை நடத்துதல் ஆகியவை இக்கழகத்தின் தற்போதைய பணிகளாகும். இக்கழகத்தின் கப்பல் தொகுதியில் மூன்று சொந்தக் கப்பல்களும். பத்து வாடகைக் கப்பல்களும் உள்ளன. இவை அனைத்தின் மூழ்கு திறன் 4.45 இலட்சம் டன்களாகும். இக்கழகம் வாடகை கப்பல்களை ''ஆதாயக இழப்பற்ற'' அடிப்படையிலும் சொந்தக் கப்பல்களை தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்கு 'வாடகை'' அடிப்படையிலும் இயக்கி வருகிறது, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 66,36 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியை ஏற்றிச் சென்றதற்குப் பதிலாக அதே எண்ணிக்கையில் உள்ள கப்பல்களைக் கொண்டு 1991–92 (31–1–1992 வரை) மொத்தம் 64.97 இலட்சம் டன் நிலக்கரியை ஏற்றிச் சென்றிருக்கிறது,

13.3. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம். அதற்குச் சொந்தமான மூன்று கப்பல்களைக்கொண்டு ஆண்டொன்றுக்கு அதிகபட்சமாக 18 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியையே கொண்டு வர இயலும், ஆனால் தூத்துக்குடியில் அனல் மின்நிலையத்தில் தற்போதுள்ள மூன்று மின்உற்பத்திப் பிரிவுகளின்தேவை ஆண்டொன்றுக்கு 36 இலட்சம் டன்களாகும். முதலில் இக் கப்பல்கள் தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு ஹால்டியாவிலிருந்து நிலக்கரியைத் தூத்துக்குடிக்கு ஏற்றிவந்தன. தூத்துக்குடி அனல் மின்நிலையத்திற்காக நிலக்கரியைச் சிக்கனமாகவும், திறம்படவும் கொண்டுவர, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் தற்போது அதற்குச் சொந்தமாக உள்ள கப்பல்களைப் போன்று மேலும் மூன்று கப்பல்களை வாங்க அரசுக்குச் செயற்குறிப்பினை அனுப்பி வைத்துள்ளது. இச்செயற்குறிப்பு அரசின் தீவிர ஆய்வில் உள்ளது.

விமான தளங்கள் :

14. தூத்துக்குடி, சேலத்தில் புதிய விமான நிலையங்கள் :

14.1. தமிழ்நாட்டில் முக்கிய இடங்களில் மேலும் கூடுதலாக விமான போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கருதப்பட்டது. இதற்கிணங்க மாநில அரசு, தேசிய விமான நிலைய குழுமத்துடன் கலந்தாலோசித்து பின்னர் தூத்துக்குடியில் ஒன்றும் சேலத்தில் ஒன்றுமாக இரு விமான நிலையங்களை அமைக்க தீர்மானித்துள்ளது.

தூத்துக்குடி விமான நிலையம்.

14.2. இந்த அரசு 8,74,000 ரூபாய் மதிப்புள்ள 180 ஏக்கர் நிலத்தை தேசிய விமான நிலைய குழுமத்திடம் 21—11—1988 ஆம் நாளன்று இலவசமாக ஒப்படைத்தது. இடத்தைப் பண்படுத்துவது, இணைப்புச் சாலைகள் போடுவது, குடிநீர், மின் இணைப்புகள் கொடுப்பது போன்று சில பணிகளுக்காக அரசு ரூ. 20.50 இலட்சம் வழங்கியது. இப்பணிகள் முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. இத்துடன் விமான நிலைய கட்டிடங்களைக் கட்டுவதற்காக தேசிய விமான நிலைய குழுமத்திற்கு மாநில அரசின் பங்குத் தொகையாக ரூ. 40 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இவ்விமான நிலையப் பணிகள் முடிவுற்ற பின் விமானப் போக்குவரத்து இணைப்பு விரைவில் கிடைக்கும் என்று எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது.

சேலம் விமான நிலையம் :

14.3. இதைப்போன்று அரசு ரூ. 70.15 இலட்சம் செலவில் 130 ஏக்கர் நிலத்தைக் கையகப்படுத்தி, சேலத்தில் விமான நிலையம் கட்டுவதற்காக, தேசிய விமான நிலைய குழுமத்திடம் 27-9-1989 ஆம் நாளன்று இலவசமாக ஒப்படைத்துள்ளது. இந்த நிலம்

முழுவதும் மேடு பள்ளங்கள் நிறைந்த குன்றுப் பகுதியாக உள்ள
தால் இந்நிலத்தைச் சமன் படுத்துவதற்காகத் தேசிய விமான
நிலையக் குழுமத்திடம் இந்த அரசு ரூ. 60 இலட்சம் வழங்கி
யுள்ளது. அணுகுசாலை வசதி, குடிநீர் வசதி, மின் இணைப்பு
வழங்குவதற்காக அரசு மேலும், 41,04,800 ரூபாய்க்கு அனுமதி
வழங்கியுள்ளது. இப்பணிகள் தற்போது நடைபெற்று வரு
கின்றன. இப்பணிகள் விரைவில் முடிவடையுமென்று எதிர்
பார்க்கப்படுகிறது.

வனத்துறை.

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

1.1 சுற்றுச் சூழல் சமநிலையை பாதுகாப்பதில் காடுகள் முக்கிய அங்கம் வகிக்கின்றன. மண் வளத்தையும் அதன் செழிப்பையும் பாதுகாப்பதன் மூலம் நீர்ப்பிடிப்புப் பகுதிகளில் நீரைத் தேங்க வைத்து படிப்படியாக நெடுங்காலம் தொடர்ந்து ஊற்றாகப் பெருக்கெடுத்து ஓட காடுகள் உதவி புரிகின்றன. இதனால் காடுகளின் தாழ்ந்த பரப்பிலுள்ள வேளாண்மை நிலங்களுக்கும் கிடைக்கிறது. மரங்கள் பூமியிலுள்ள நீரை உறிஞ்சி ஆவியாக புறச்சூழலில் வெளியிடுகின்றன. அவை தட்ப வெப்பத்தில் நீராவியாக மாறி அடர்ந்த மேகங்களாகி மழை பெய்வதுடன் சுற்றுச் சூழலின் ஈரத்தன்மையையும் தட்ப வெப்பத்தைக் காக்கும் காலச் சூழலையும் வழங்குகின்றன. மரங்கள் கரியமில வாயுவை உட்கொண்டு பிராணவாயுவை வெளியிடுவதன் மூலம் புறச்சூழலை தூய்மைப்படுத்துகின்றன.

1.2 சுற்றுப்புறத்தை பாதுகாப்பது நம் அனைவரின் ஒட்டு மொத்த பொறுப்பாகும். மாநிலம் மட்டுமின்றி நமது நாட்டில் நிகழ்கால மற்றும் எதிர்காலத்தில் சுற்றுப்புற சூழலை பாதுகாப்பது, காடுகள் தரம் அழிந்து வருவதனால் சவாலாக மாறியுள்ளது. நமது இயற்கை வளத்தைப் பாதுகாத்து மேம்படுத்துவதே சுற்றுச் சூழலின் சமநிலையைக்காக்க உதவி புரியும், சுற்றுப்புறத்தைப் பாதுகாக்கும் பொறுப்பு அனைத்து மக்களின் கூட்டுப் பொறுப்பாகும்,

காடுகளின் பரப்பளவு

2.1, 1956 ஆம் ஆண்டில் மாநிலங்களை சீரமைத்தபோது தமிழகம் 17,442.76 ச.கி.மீ. பரப்பளவு மட்டுமே காடுகளைக் கொண்டிருந்தது, பூகோள ரீதியாக மாநிலத்தின் பரப்பளவு 1.30 இலட்சம் கி.மீ, தமிழ்நாடு 1992 ஆம் ஆண்டில் 22,698.51 ச.கி.மீ. பரப்பளவு காடுகளைக் கொண்டுள்ளது. அதாவது மொத்த பரப்பளவில் 17.45 விழுக்காடு வனப் பரப்பாகும், எனினும், தேசிய வனக் கொள்கை வகுத்துள்ளபடி 33 விழுக்காடுகள் வனப் பரப்பாக இருக்க வேண்டும், ஆனால் நாம் மிகவும் குறைந்த அளவே வனப் பரப்பை கொண்டுள்ளோம்.

2.2. இந்திய மக்கள் தொகையில் தமிழ்நாடு 7 விழுக்காடுகள் கொண்டுள்ளது, ஆனால் அது நிலவளத்தில் 4 விழுக்காடு மற்றும் நீர்வளத்தில் 1 விழுக்காடு மட்டுமே கொண்டு அமைந்துள்ளது. 1991 மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பின்படி தமிழ

[1992 மார்ச் 24

சராசரி மனித வனப் பரப்பு 0.04 ஹெக்டேராக அமைந்துள்ளது. ஆனால் இந்திய சராசரி மனித வனப்பரப்பு 0.09 ஹெக்டேர் ஆகும்.

2.3. நமது துறை மேற்கொண்ட ஆய்வின் மூலம் வனப பரப்பின் அடர்த்தி பின்வருமாறு எனத் தெரியவருகிறது :—

வரிசை எண்.	பசுமை பரப்பின் வகை.	மொத்த வனப் பரப்பின் விழுக்காடு.	பரப்பளவு ச.கி.மீ.
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	அடர்ந்த காடுகள்	26.11	5,900.00
2.	அடர்த்தி குறைந்த காடுகள் ..	23.93	5.400.00
3.	வனத் தோட்டங்கள்	14.47	3,300.00
4.	மலைப்பாறை	1.72	400.00
5.	பாறையும் கல்லும் கலந்த நிலங்கள்	3.48	80.00
6.	அடர்ந்த புதர்கள்	10.31	2,300.00
7.	அடர்த்தி குறைந்த புதர்கள் ..	9.59	2,200.00
8.	புல் நிலங்கள்	2.08	500.00
9.	தரம் தாழ்ந்த வனப் பரப்பு	8.31	1,900.00
		100.00	22,700.00

அபிவிருத்தியின் குறிக்கோள்.

3.1. தரம் தாழ்ந்த காடுகளை மேலும் இழக்கவிடாமல் பாதுகாத்து அவற்றை விரைவில் மீண்டும் பசுமையாக்குவதே நமது முதன்மை குறிக்கோளாகும்.

3.2. நமது துறையின் ஒட்டுமொத்த இலட்சியங்களாவன—

(அ) காடு வளர்ப்பு மற்றும் இதர பணிகளின் மூலம் காடுகளின் ரம் தாழ்ந்துவிடாமல் தடுத்தல்.

1992 மார்ச் 24]

(ஆ) பயனற்ற தரிசு நிலங்களை மீண்டும் பயன் தரும் வகையில் மாற்றுதல்.

(இ) சீர்படுத்தப்பட்ட முறைகள் மூலம் முக்கிய விறகு, தீவன மற்றும் கூழ்மரம் போன்றவற்றின் அடர்த்தியை அதிகரித்தல்.

(ஈ) சுற்றுப்புற சூழலை பாதுகாத்து சம நிலைப்படுத்துதல்.

3,3, இந்த இலட்சியங்களை எய்த, நமது கொள்கை பின் வரும் வகையில் செயல்படுத்தப்படும் :—

(அ) இயற்கை மற்றும் செயற்கை முறையில் காடுகளை வளர்த்து பாதுகாத்தல்,

(ஆ) நீர்ப்பிடிப்பு இணைந்த வனநில மேம்பாட்டு திட்டமிடல்.

(இ) விறகுமரம், தீவனம், கூழ்மரம் ஆகியவற்றின் உற்பத்தியை மேம்படுத்திய தொழில் நுட்பங்களின் மூலம் அதிகரித்தல்.

(ஈ) தொழில் நுட்ப விரிவாக்கம் மற்றும்,

(உ) சமுதாய மக்களை ஈடுபடுத்துதல்.

வனச் செல்வங்கள் :

4,1, காடுகளிலிருந்து கிடைக்கும் வருவாய் பின்வரும் ஆறு முக்கிய இனங்களில் கிடைக்கின்றது :—

(அ) சந்தன மரம்.

(ஆ) கூழ்மரம்.

(இ) சமூகக் காடுகள்—விறகு மரம்.

(ஈ) தடிமரம்.

(உ) காடுபடு சிறு பொருட்கள்.

(ஊ) வனக் கழகங்களிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் குத்தகைத் தொகை போன்ற இதர இனங்கள்.

4.2. 1990-91 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 4,583.00 இலட்சம் வருவாய் கிடைக்கப் பெற்றோம். 1991-92-ஆம் ஆண்டு வருவாய் மதிப்பீடு ரூ. 4,382.00 இலட்சமாகும்.

[1992 மார்ச் 24]

காடுகளில் முதலீடு:

5, காடுகளைப் பாதுகாத்து மேம்படுத்தி உற்பத்தியைப் பெருக்க பின்வரும் இனங்களில் முதலீடு செய்யப்படுகின்றன :—

வரிசை எண்.	அபிவிருத்தி வகை.		முதலீடு.
(1)	(2)		(3)
			(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1	பாதுகாப்புக் காடுகள்	...	778.37
2	மீட்புக் காடுகள்	..	935.92
3	உற்பத்திக் காடுகள்	..	327.50
4	சமுதாயக் காடுகள்	..	2,147.26
5	முன்னிலைக் காடுகள்	..	113.66
	மொத்தம்	..	4,302.71

ஆண்டுத் திட்டப் பிரிவு :

6. 1991-92-ஆம் ஆண்டில் வன மேம்பாடு மற்றும் மண்வளப் பாதுகாப்புப் பணிகளுக்கென மாநிலத் திட்டத்தின் கீழ் ரூபாய் 3,450,37 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது, இந்திய அரசு நிதி உதவி செய்யும் பல்வேறு திட்டங்களுக்கு ரூபாய் 852.34 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. ஆக மொத்தம் ரூபாய் 4,302.71 இலட்சம் காடு வளர்ப்பு மற்றும் இதர மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கென நமது மாநிலத்தில் வரையறை செய்யப்பட்டுள்ளது.

தரம் அழிதலுக்குக் காரணம் :

7. அண்மைக் காலத்தில் மேற்கொண்ட ஆய்வின்படி மாநிலத்தில் உள்ள 17,047 கிராமங்களில் சுமார் 3,072 கிராமங்கள் ஒதுக்குக் காடுகளை ஒட்டி அமைந்துள்ளன. ஒரு இலட்சத்திற்கும் மேற்பட்ட மக்கள் விறகு மரம், தீவனம், சிறு மரங்கள் போன்றவைகளை சேகரிப்பதில் ஈடுபட்டு வனத் தைச் சார்ந்து வாழ்கின்றனர், அதனுடன் பல இலட்சம் கால்நடைகள் மேய்ச்சலுக்காக காடுகளில் நுழைகின்றன. ஆண்டு தோறும் சுமார் 25,000 ஹெக்டேர் பரப்பளவில், காடுகள் தரம் அழிந்து வருவதற்கு இந்த உயிரினத் தலையீடுகள் ஒரு முக்கிய காரணமாக அமைகின்றன. பல இலட்சம் டன் விறகு மரங்கள்,

தீவனம். சிறு மரங்கள் போன்றவை அனுமதி இன்றி அகற்றப்படு கின்றன, இதனைத் தடுக்க முடியவில்லை, ஆயினும் பல்வேறு தீவிர காடு வளர்ப்புப் பணிகள் மூலம் அதனைச் சமாளிக்க வேண்டியுள்ளது, ஆண்டுதோறும் 1,00,000 ஏக்கர் (40,000 ஹெக்டேர்) பரப்பளவில் காடுகள் வளர்க்கப்படுகின்றன, மற் றும் 45,000 ஏக்கர் (18,000 ஹெக்டேர்) பரப்பளவில் வான் வழி விதைத் தெளிப்பு மூலம் காடுகள் வளர்க்கப்படுகின்றன. இதனால் காடுகள் தரமிழப்பதைத் தடுக்கவும். அவற்றில் பசு மைச் சூழலை ஏற்படுத்தவும் முயற்சிக்கப்படுகின்றன, இப் பணிகளுக்கு உள்ளூர் கிராம மக்கள் பெரிதும் வேலைக்கு அமர்த்நப்படுகின்றலர்.

8-வது ஐந்தாண்டுத் திட்ட ஒதுக்கீடு :

8,1, நமது அரசு ரூ, 201 கோடி நிதி இலக்குடன் 8-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை தயாரித்து உள்ளது, (ரூ, 195 கோடி மாநில வனத்துறை திட்டத் தலைப்பின் கீழும். ரூ, 6 கோடி மண்வளப் பாதுகாப்பு திட்டத் தலைப்பின் கீழும் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளன), 7-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் மத்திய மற்றும் மாநில திட்டத்தின் கீழ் ரூ, 138.17 கோடிகள் செலவிடப்பட்டன.

8,2, நமது அரசின் அறிவுரைகளின்படி தரம் தாழ்ந்த காடுகள் அபிவிருத்தி செய்து மீண்டும் வன வளத்தை மிகுதிப் படுத்த ரூ, 120 கோடி நிதி அளவில் ஒருங்கிணைந்த திட்டம் ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டு, இதற்கென வெளி உதவி பெற இந்திய அரசுக்கு அனுப்பப்படவுள்ளது, இத் திட்டத்தின் மூலம் 57,500 எக்டேர் பரப்பில் காடு வளர்ப்பும், 50.000 எக் டேர் பரப்பளவில் வான் வழி விதைத் தெளிப்பும் மற்றும் இதர அபிவிருத்திப் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்படும், இதன் மூலம் கிராம மக்கள் அதிலும் பெண்கள் அதிக அளவில் வேலை வாய்ப் புப் பெறுவார்கள்,

1991-92 ஆம் ஆண்டின் நம்பிக்கை திட்டங்கள் :

9, நமது அரசு வகுத்து செயல்படுத்தி வரும் பல்வேறு செயல்களின் விவரங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன ;—

(அ) 1,012 மெட்ரிக் டன் சந்தன மரம் விற்று ரூ. 2299,03 இலட்சம் வருவாய் ஈட்டுதல்,

(ஆ) வனத்தைச் சார்ந்த தொழிற்சாலைகளுக்கு ரூ. 2151,00 இலட்சம் மதிப்பிற்கு கூழ் மரங்கள் ஒதுக்கி யுள்ளது,

(இ) பண்ணைக் காடுகள் தோட்டங்களை விற்பதன் மூலம் ரூ, 888.21 இலட்சம் வருவாய்,

[1992 மார்ச் 24

(ஈ) 23,880 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் காடு வளர்ப்புப் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டது,

(உ) சமுதாய நிலங்களில் 16,600 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் தோட்டங்கள் வளர்க்கப்படுதல்,

(ஊ) பதினோரு கோட்டங்களில் தரம் தாழ்ந்த மலைகளில் 18,000 ஹெக்டேர் பரப்பளவிற்கு வான்வழி விதைத் தெளிப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

(எ) பரவலாக்கப்பட்ட மக்கள் நாற்றங்கால் திட்டத்தின் கீழ் விவசாயிகள் மற்றும் கிராம மக்கள் சுமார் நூறு இலட்சம் அளவிற்கு நாற்றுகள் வளர்த்து விற்பனை செய்ய ஊக்குவித்தல்,

(ஏ) ஒருங்கிணைந்த பழங்குடியினர் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் பல்வேறு நலப் பணிகள் ரூ, 117.00 இலட்சம் அளவில் செயற்படுத்துதல்,

(ஐ) மண்வளப் பாதுகாப்புத் திட்டம், மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் மேலும் மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் ஆகியவற்றின் கீழ் பல்வேறு காடு வளர்ப்பு மற்றும் இதர அபிவிருத்திப் பணிகள் திட்டமிடப்பட்டு செயலாற்றப் படுகின்றன, ஆண்டுதோறும் சுமார் 4,000 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் ரூ, 450 இலட்சம் நிதி அளவில் மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் மற்றும் மேற்குத் தொடர்ச்சி மலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் மேற்கொள்ளப் பட்டுள்ளன,

(ஒ) இருபது அம்ச திட்டத்தில். அம்சம் 16 இல் கிராம மக்களின் உதவியுடன் அதிக மரங்கள் வளர்த்து வன வளத்தைப் பெருக்குவதாகும், 1991-92 ஆம் ஆண்டில் 800 இலட்சம் நாற்றுகள் வளர்த்து சுமார் 54,000 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் காடுகள் வளர்க்க நமது மாநிலத்திற்கு இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டது, நவம்பர் 1991- லேயே நாம் மேற்படி இலக்கினை எய்தி விட்டோம்,

(ஓ) வண்டலூரில் தமிழ்நாடு வன ஆராய்ச்சி மையம் அமைப்பதற்கென ரூ, 17,50 இலட்சம் நிதி ஒதுக்குதல். இப் பணியினை செயல்படுத்துவதற்கு தொடர்ந்து நிதி ஒதுக்கப் படும்,

(ஔ) காடுகளின் பாதுகாப்பை உறுதி செய்ய நவீன தகவல் தொடர்பு வசதிகள், வாகனம் மற்றும் மேம்படுத் தப்பட்ட ஆயுதங்கள் போன்றவை ரூ. 70 இலட்சம் செலவில்

1992 மார்ச் 24]

மாநில மற்றும் மத்திய அரசின் திட்டங்களின் கீழ் வாங்கி அதனை சேதப்படுத்த வாய்ப்புகள் உள்ள பகுதியில் பணிபுரி யும் பாதுகாப்புப் பணியாளர்களுக்கு வழங்க உத்தேசிக்கப் பட்டுள்ளது,

(அஅ) வனக் குற்றங்கள் கண்டுபிடித்துத் தருபவருக் கும், அலுவலர்களுக்கும் பரிசுத் தொகை வழங்க ரூ, 5 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு அளிக்கப்படவுள்ளது.

(அஆ) மிகுந்த எண்ணிக்கையில் வனக்குற்றங்கள் முக் கியமாக சந்தன மரக்குற்றங்கள் நீதி மன்றத்தில் நிலுவை யாக உள்ளன. இந்த குற்ற வழக்குகளை துரிதமாக முடிக்க வென சேலத்தில் ஒரு தனி சிறப்பு நீதிமன்றம் அமைக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

(அஇ) மரங்களை வெட்டுதல் மூலமும் அதனால் ஏற்படும் காடுகளின் அழிவைத் தடுக்கும் பொருட்டு பெரிய குளம் (மதுரை மண்டலம்) மேட்டுப்பாளையம் மற்றும் துடிய லூர் (கோவை மண்டலம்) ஆகிய இடங்களில் விறகு மர விற் பனைக் கூடங்கள் தொடங்கப்பட உள்ளன. மேலும், நீலகிரி மாவட்டத்தில் நஞ்சநாடு, சாந்திநல்லா, எமரால்டு, அரம்பி, கோத்தகிரி, குன்னூர் மற்றும் கூடலூர் ஆகிய பகுதிகளில் 7 விறகு மர விற்பனைக் கூடங்கள் திறக்கப்பட்டுள்ளன.

(அஈ) 1991–92 ஆம் ஆண்டில் (டிசம்பர் 91 வரை யிலும்) காவல் துறைத் தலைவர் பொறுப்பில் உள்ள வனத் துறை குற்றப் புலனாய்வுப் பிரிவு ரூ, 52.78 இலட்சம் மதிப் புள்ள பொருட்கள் அடங்கிய 113 வழக்குகளைக் கண்டு பிடித்துள்ளது.

(அஉ) நமது காடுகளில் காணப்பெறும் சந்தன மரக் கடத்தல் தொடர்ந்து கவனத்தை ஈர்த்து வருகிறது, நமது வன அலுவலர்கள், இரவும் பகலும் தொடர்ந்து சோதனை கள் மேற் கொண்டு 681.00 டன் சந்தனக் கட்டைகளை யும் 618 வாகனங்களையும் 2046 வழக்குகள் மூலம் கைப் பற்றியுள்ளனர். இப்படி கைப்பற்றிய சந்தன மரத்தின் மதிப்பு பிப்ரவரி 1992 வரையிலும் சுமார் ரூ, 1177.00 இலட் சம் ஆகும்,

(அஊ) சந்தன மரக் கடத்தல்காரர்கள் மற்றும் இதர வனக்குற்றங்களை செய்வோரை கட்டுப்படுத் தும் நோக்கத்துடன் 120 வனக்குற்றவாளிகள் 1982 ஆம் ஆண்டு ''குண்டாஸ்'' சட்டத்தின் கீழ் கைது செய்து காவ லில் வைக்கப்பட்டுள்ளனர். திருட்டு மற்றும் காடுகள் அழிப் பதை தடுப்பதில் இது நமது அரசின் முக்கிய சாதனை ஆகும்.

[1992 மார்ச் 24

(அஎ) தமிழ்நாடு வேளாண்மை அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் கீழ் பெரியகுளம், திருச்சி, கள்ளக்குறிச்சி, திருவண்ணாமலை மற்றும் ஒசூர் ஆகிய பகுதிகளில் 5 புதிய கோட்டங்கள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன, வன மேம்பாட்டுப் பணிகளை 10 நீர்ப்பிடிப்புப் பகுதிகளில் செயல்படுத்த ரூ. 396 இலட்சம் நிதி ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

(அஏ) சந்தன மரக்கடத்தலை தடுத்து நிறுத்தவும், மதிப்பு மிகுந்த வனப் பொருட்களை கடத்துதலை தவிர்க்கவும் நமது பாதுகாப்பு அமைப்பைப் பலப்படுத்துவும் நவீன ஆயுதங்கள், தகவல் தொடர்பு கருவிகள் மற்றும் வாகனங்கள் ஆகியவை வாங்கவும் ரூ. 70.00 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

1992-93 ஆம் ஆண்டின் இலக்குகள்:

10. நமது வனச் செல்வத்தைப் பாதுகாத்து, வளர்த்து மேம்படுத்த வகுத்து செயற்படுத்தப்படும் திட்டங்கள் கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளன:—

(1) மாநில திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 3,938.93 இலட்சமும், மாநில மண்வளப் பாதுகாப்பு மற்றும் இதர மத்திய அரசின் திட்டங்களின் கீழ் 1,106.37 இலட்சமும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. காடு வளர்க்கும் பணிகள் 45,000 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் (1,12,500 ஏக்கர்) மேற்கொள்ளப்படும்.

(2) ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட நிதி பின்வரும் இனங்களின் கீழ் முதலீடு செய்யப்படும்.

வரிசை எண்ணும் பிரிவும்.	நிதி ஒப்பளிப்பு (ரூபாய் (இலட்சத்தில்).	வேலை இலக்கு (ஹெக்டேரில்).
(1)	(2)	(3)
1 பாதுகாப்புக் காடுகள்	951.00	2,100
2 மீட்புக் காடுகள்	1,162.30	19,600
3 உற்பத்திக் காடுகள்	332.40	5,700
4 சமூகக் காடுகள்	2,470.90	17,600
5 முன்னிலைக் காடுகள்	128.70	..
மொத்தம்	5,045.30	45,000

1992 மார்ச் 24]

(3) ரூ. 83.51 லட்சம் நிதி ஒதுக்கீட்டில், ஒன்பது (9) பகுதி 2 (புதிய) திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படவுள்ளன. அவற்றின் முக்கிய நோக்கம் பின்வருமாறு:—

(அ) செங்கை எம்.ஜி.ஆர்., வட ஆற்காடு அம்பேத்கார், திருவண்ணாமலை — சம்புவராயர், தென் ஆற்காடு மாவட்டங்களில் உள்ள தரமிழந்த மலைப்பகுதிகளில் கை மூலம் விதைத் தூவும் பணி ரூ. 20 லட்சம் செலவில் 4,000 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் மேற்கொள்ளப்படும். இவற்றின்கீழ் சுமார். ஒரு லட்சம் மனித நாட்கள் வேலைவாய்ப்பு அளிக்கப்படும். பெரிதும் கிராம பெண்களே இப்பணிகளில் ஈடுபடுத்தப்படுவர் இவ்வகை கையினால் விதைத் தெளிக்கும் முறை நீண்ட இடைவெளிக்குப் பின் நமது மாநிலத்தில் செயல்படுத்தப்படவுள்ளது.

(ஆ) ஆற்றுப்படுகைகளை அபிவிருத்தி செய்து, மாநிலத்திலுள்ள ஆறுகளை சீராக்குவது மற்றொரு புதிய நோக்கமாகும். பாலாறு, பெண்ணையாறு, காவிரி, கோதையாறு மற்றும் கெடிலம் போன்ற ஆறுகளின் கரைகளில் மரங்கள் வளர்த்து அவைகளில் நீர் வளத்தினை பெருக்க ரூ. 7.50 லட்சம் செலவில் திட்டம் செயல்படுத்தப்படும்.

(இ) வனப்பாதுகாப்பை பலப்படுத்தவும், சந்தன மரத்தை பாதுகாக்கவும் ரூ. 25 லட்சம் செலவில் தகவல் தொடர்பு, நவீன ஆயுதங்கள் பழைய வாகனங்களை மாற்றி புது வாகனங்கள் வாங்கவும் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படவுள்ளன.

(ஈ) வான்வழி விதைத் தெளிப்பு திட்டம் 20,000 ஹெக்டேர் (50,000 ஏக்கர்) பரப்பளவில் செயல்படுத்தப்படவுள்ளது.

(உ) பல்வேறு வனப் பொருள்களை தொழிற்சாலைகளுக்கு வழங்குவதற்கு விலை விகிதத்தை 1992-93ஆம் ஆண்டில் உயர்த்தக் கருதப்பட்டுள்ளது.

(ஊ) நமது காடுகளை பாதுகாத்துப் பராமரிக்கப் பின்வரும் சட்டங்கள் அமுலில் உள்ளன.

(1) தமிழ்நாடு வனச் சட்டம், 1882.

(2) தமிழ்நாடு தனியார் காடுகள் பாதுகாப்புச் சட்டம், 1949.

(3) தமிழ்நாடு மலைப்பகுதி (மரங்கள் பாதுகாப்பு) சட்டம், 1955.

(4) வனவிலங்கு (பாதுகாப்பு) சட்டம், 1972.

(5) வனப் பாதுகாப்புச் சட்டம், 1980.

முதல் மூன்று சட்டங்களும் நமது மாநில அரசு நிறைவேற்றியுள்ளவை. மற்ற இரண்டு சட்டங்களும் இந்திய அரசினால் நிறைவேற்றப்பட்டவை. இந்த சட்டடங்களைத் தீவிரமாக்கவும், சந்தன மர மற்றும் இதர வனப்பொருட்கள் கடத்தல்களை ஒழிக்கவும் தமிழ்நாடு வனச் சட்டம் 1882-ல் வனக் குற்றங்களில் கைப்பற்றப்பட்ட வாகனங்கள் மற்றும் பொருட்களை உடைமை கொள்ளவும் கடும் தண்டனையை வழங்கும் அதிகாரத்தினை நியமிக்கப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கு தருதலும் பற்றிய பொருள் தீவிரமாக பரிசீலிக்கப்பட்டு சட்ட முன் வடிவு தயாரித்து அதனை நிறைவேற்ற முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படுதல்.

(எ) வனச் செல்வங்களின் வருவாய்களை பெருக்குவதற்கு வசூலிக்கப்பட வேண்டிய வருவாய்களை வசூலித்தல்.

வனம் சார்ந்த கழகங்கள்:

11. நமது மாநிலத்தில் வனங்களை சார்ந்த மூன்று கழகங்கள் உள்ளன, அவை:—

(அ) தமிழ்நாடு வனத் தோட்டக் கழகம் (13—6—1974-ல் தொடங்கப்பட்டது).

(ஆ) தமிழ்நாடு தேயிலைத் தோட்டக் கழகம் (1—4—1976-ல் தொடங்கப்பட்டது).

(இ) அரசு ரப்பர் கழகம் (1—10—1984-ல் தொடங்கப்பட்டது)

நமது இந்த மூன்று கழகங்களும் நிதி செயல் அளவில் திருப்திகரமாக உள்ளன என்பதில் பெருமை கொள்ளலாம்.

தமிழ்நாடு வனத்தோட்டக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி :

இந்தக் கழகம் திருச்சிராப்பள்ளியை தலைமை இடமாகக் கொண்டு அமைந்துள்ளது. இதன் செயல் எல்லை தென்னாற்காடு, திருச்சிராப்பள்ளி, புதுக்கோட்டை, பசும்பொன் தேவர் திருமகனார் மற்றும் இராமநாதபுரம் வரை பரவி உள்ளது.

இதன் முக்கிய செயல் முந்திரி தோட்டங்கள் மற்றும் சூழ்மரம் போன்றவைகளை பராமரிப்பது ஆகும். முந்திரியைச் சேகரித்து விற்பனை செய்தலும், வனம் சார்ந்த தொழிற்சாலைகளுக்குக் கூழ்மரம் வழங்குதலும் நம்பிக்கை தரும் செயல்கள் ஆகும். இந்தக் கழகம் கூழ்மர உற்பத்தியைப் பெருக்க ஒரு பெரும் திட்டம் மேற்கொள்ளவுள்ளது. 1991-92-ம் ஆண்டில் தொடங்கி, ஆறு ஆண்டுகளில் 30,000 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் கூழ்மரத் தோட்டங்கள் வளர்க்கப்படும். அதன்படி 1991-92

ஆம் ஆண்டில் 5,150 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் உயர் விளைச்சல் தரும் கூழ்மரத் தோட்டங்கள் வளர்க்கப்படவுள்ளன. இந்த தீவிர வளர்ச்சிப்பணி 1992-93ஆம் ஆண்டில் 5,000 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் தொடரப்படும். இந்த திட்டம் தேசிய வேளாண்மை அபிவிருத்தி வங்கியின் நிதி உதவியுடன் செயல்படுத்தப்படுகிறது.

1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு விபரம், 1991-92 ஆம் ஆண்டின் உத்தேச செலவு, 1992—93 ஆம் ஆண்டின் மதிப்பீடு பின்வருமாறு :—

	தொகை (ரூபாய் இலட்சத்தில்).		
	1990—91-ம் ஆண்டின் கணக்குகள்.	1991—92-ம் ஆண்டின் உத்தேசம்.	1992—93-ம் ஆண்டின் மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
மொத்த வருவாய்	655,00	748.00	860
குத்தகைத் தொகை வழங்கும் முன் லாபம்.	383,00	405.00	408
நிகர லாபம் இழப்பு	(—) 22,00	(+) 50,00	(+) 53,00

முந்திரி மற்றும் கூழ்மர விற்பனையின் மூலம் கிடைத்த வருவாய் பின்வருமாறு :—

	தொகை (ரூபாய் இலட்சத்தில்)		
	1990—91-ம் ஆண்டின் கணக்குகள்,	1991—92-ம் ஆண்டின் உத்தேசம்,	1992—93-ம் ஆண்டின் மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
முந்திரி ..	182,00	350,00	330,00
கூழ்மரம் ..	361,00	313,00	399.00
இதர வருவாய் ..	112,00	85.00	131.00
மொத்தம் ..	655,00	748,00	860,00

[1992 மார்ச் 24

தமிழ்நாடு தேயிலைத் தோட்டக் கழகம், குன்னூர்.

11.2. இக் கழகத்தின் பதிவு அலுவலகம் குன்னூரில் உள்ளது. இதன் செயல் எல்லை நீலகிரி மற்றும் கோவை மாவட்டங்களில் படர்ந்துள்ளது.

இந்த கழகம் இரண்டு மாவட்டங்களிலும் சுமார் 6,100 ஹெக்டேர் பரப்பளவு நிலங்களைக் கொண்டுள்ளது. இக்கழகத்தில் சுமார் 660 அலுவலகப் பணியாளர்கள், 6,500 நிரந்தரத் தொழிலாளர்கள் மற்றும் 3,500 தற்காலிக தொழிலாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். சுமார் 2,442 இலங்கை அகதிகளின் குடும்பங்கள் இக் கழகத்தில் பணிக்கு அமர்த்தப்பட்டுள்ளன.

இக்கழகம் 2,770 ஹெக்டேர் பரப்பளவுள்ள தேயிலைத் தோட்டங்களை பராமரிக்கின்றது. இக்கழகம் தமிழகத்தில் இரண்டாவது இடத்தையும், தென் மாநிலங்களில் நான்காவது இடத்தையும் வகிக்கிறது.

ஏப்ரல் 1990-ல் முன்னாள் சின்கோனாத் துறையிலிருந்து சுமார் 3,348 ஹெக்டேர் நிலப்பரப்பை இக்கழகம் தன்னுடன் சேர்த்துக் கொண்டது. அதில் 3,000 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் தேயிலை தோட்டம் வளர்க்கவும், அத்துடன் சிறிய அளவில் இலவங்கம், மிளகு போன்றவை வளர்த்து விரிவுபடுத்தவும் கருதியுள்ளது.

இந்த கழகம் மலேரியா நோயை தடுக்க உதவும் கொய்னா மருந்துப் பொருள் உற்பத்திக்காக 160 ஹெக்டேர் பரப்பளவில் சின்கோனா தோட்டங்களை பராமரிக்கிறது.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் குன்னூர், கோத்தகிரி, சேரங்கோடு, பாண்டியார் போன்ற நான்கு இடங்களில் 6 மில்லியன் கிலோ கிராம் கொள்ளளவில் இயங்கும் பெரிய தொழிற்சாலைகள் உள்ளன. ரூ. 5 கோடி செலவில் மேலும் இரண்டு தேயிலைத் தொழிற்சாலைகள் கட்ட கருதப்பட்டுள்ளது.

தயாரிக்கப்பட்ட தேயிலை கொச்சி, கோயம்புத்தூர் குன்னூர் ஆகிய இடங்களில் ஏலத்தின் மூலம் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன.

1992 மார்ச் 24]

வருவாய், செலவு, மொத்த லாபம், குத்தகைத் தொகை, நிகர லாபம் போன்ற விபரம் பின்வருமாறு :—

தொகை (ரூ. இலட்சத்தில்).

	1990-91-ம் ஆண்டின் கணக்குகள்.	1991-92-ம் ஆண்டின் உத்தேசம்.	1992-93-ம் ஆண்டின் மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
வருவாய் ..	2282.17	2460.00	2470.00
செலவு ..	1611.76	1880.00	1870.00
மொத்த லாபம்	670.41	580.00	600.00
குத்தகை தொகை	460.50	460.00	460.00
நிகர லாபம்	99.71	2.50	35.00

கழகத்தில் பணிபுரியும் அனைத்து பணியாளர்களுக்கும் பின்வரும் வசதிகள் செய்து தரப்பட்டுள்ளன :—

(அ) வாடகையில்லா குடியிருப்பு.
(ஆ) குடிநீர் வசதி.
(இ) இலவச மருத்துவ வசதி.
(ஈ) குழந்தைகள் காப்பகம்.
(உ) ஆரம்பக் கல்வி.
(ஊ) மகப்பேறு மருத்துவ வசதி.
(எ) பாதுகாப்பு உடைகள் வழங்குதல்.
(ஏ) குடும்பநல ஊக்கத் தொகை.
(ஐ) தேயிலை பறிக்க ஊக்கத் தொகை.
(ஒ) அன்பளிப்பு, பணிக்கொடை போன்றவை.
(ஓ) பணிபுரியுமிடத்தில் தேநீர் வழங்குதல்.

(ஔ) ரூ. 75 இலட்சம் முதலீட்டுடன் 5,000 தொழிலாளர்களுக்கு பணிக்கொடை நிதி தொடங்கப்பட்டுள்ளது.

இலங்கை அகதி குடும்பத்தின் தனிநபர் ஆண்டு வருமானம் ரூ. 17,000 ஆக உள்ளது. ஒவ்வொரு அகதி குடும்பத்திலும் இரண்டு பேருக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படுகிறது.

[1992 மார்ச்

பதப்படுத்திய தேயிலை உற்பத்தி விவரம் பின்வருமாறு :-

(1)	1990–91-ம் ஆண்டின் கணக்குகள். (2)	1991–92-ம் ஆண்டின் உததேசம். (3)	1992-93. ஆண்டின் மதிப்பீடு. (4)
விற்பனை செய்த அளவு (இலட்சம் கிலோவில்)	61·95	68·10	70·8
மதிப்பு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)	2282·17	2460·00	2470·0
சராசரி விலை (கிலோவிற்கு ரூ.)	37·39	35·00	35·0(

அரசு ரப்பர் கழகம், நாகர்கோவில் :

11·3. இந்த கழகம் 1984 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் முதல் நாள் பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகத்துடன் கன்னியாகுமரி மாவட்டம், நாகர்கோவிலில் தொடங்கப்பட்டது. இக்கழகப் பொறுப்பில் எட்டு ரப்பர் தோட்டங்களும், மூன்று ரப்பர் தொழிற்சாலைகளும் உள்ளன. இதில் 520 பணியாளர்களும் 2,513 பால்வடிப்பவர்களும் இதர தொழிலாளர்களும் உள்ளனர்.

இக்கழகம் சுமார் 4,785·70 ஹெக்டேர் பரப்பளவு ரப்பர் தோட்டங்களையும் 120 ஹெக்டேர் பரப்பளவு இலவங்கத் தோட்டங்களையும் வைத்துப் பராமரிக்கின்றது.

1990–91 ஆம் ஆண்டு முதல் இக்கழகம் வளர்த்த தோட்டங்கள் உள்ள பரப்பளவிற்கு ஹெக்டேருக்கு ரூ. 5,000 குத்தகைத் தொகை செலுத்த வேண்டுமென நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆண்டுதோறும் சுமார் 100 லட்சத்திற்கு அதிகமாக குத்தகைத் தொகை அரசிற்கு வழங்கப்படுகிறது. 1990–91 மற்றும் 1991–92-ம் ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட குத்தகைத் தொகை விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளன :—

வருடம்.	குத்தகைத் தொகை. (ரூ. லட்சத்தில்)
1990–91	131·95
1991–92	258·00

1992 மார்ச் 24]

வளர்ந்த இரப்பர் மரங்களில் மரப்பால் தயாரிப்பதற்கு, ஞாயிறு, விடுமுறை நாட்கள் மற்றும் மழை நாட்கள் தவிர்த்து மற்ற அனைத்து நாட்களிலும் இரப்பர் பால் வடிக்கப்படுகிறது. மரப்பால் மற்றும் உதிரிகள் சேகரம் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளன :—

வருடம்.	மரப்பால் சேகரம் (டன்னில்)
1990–91	2532·00
1991–92	3000·00
1992–93	3250·00

ரப்பர் உற்பத்தி விற்பனை மற்றும் வருவாய் விவரம் பின்வருமாறு :—

ஆண்டு.	விற்பனை அளவு. (டன்னில்)	கிடைத்த வருவாய். (ரூ. இலட்சத்தில்)
1990–91	2142.00	697.00
1991–92	3250.00	928.00
1992–93	3300.00	1047.00

கழகத்தின் நிதி நிலவரம் பின் வருமாறு :—

தொகை (ரூ. இலட்சத்தில்).

(1)	1990–91-ம் ஆண்டின் கணக்குகள். (2)	1991–92-ம் ஆண்டின் உத்தேசம். (3)	1992–93-ம் ஆண்டின் மதிப்பீடு. (4)
வருவாய்	871.00	944.00	1056.00
செலவு	848.00	995.00	1010.00
லாபம்/இழப்பு	(+) 23.00	(—) 51.00	(+) 46.00

[1992 மார்ச் 24

1—12—1990 முதல் தொழிலாளர்களுக்கு பின்வரும் விகிதத்தில் கூலி வழங்கப்படுகிறது :—

வரிசை எண்.	இனம்.	கூலி (ரூ.)
1	தொழிற்சாலை பணியாளர் ..	32.37
2	பால் வடிப்பவர்	31.87
3	களப் பணியாளர்	31.37

தொழிலாளர்களுக்கு பல்வேறு வசதிகள் செய்து தரப்படு கின்றன. நான்கு தொடக்கப் பள்ளிகள் மற்றும் மூன்று நடு நிலைப் பள்ளிகளும் சுமார் 887 மாணவர்கள் கல்வி பயில உதவியாக அமைந்துள்ளன. வேலையாட்களின் குழந்தைகளுக்கு உதவி செய்ய இரண்டு தோட்ட மருத்துவமனைகளும், ஏழு மருந்தகங்களும், ஒன்பது குழந்தை காப்பகங்களும் இயங்கு கின்றன.

தமிழ்நாடு வனத் தோட்டக் கழகத்தின் தலைவராக அரசுச் செயலரும், மற்ற இரண்டு கழகங்களின் அதாவது தமிழ்நாடு தேயிலை தோட்டக் கழகம் மற்றும் அரசு ரப்பர் கழகம் ஆகிய வற்றிற்கு முதன்மை வனத்துறைத் தலைவர் தலைவராகவும் உள்ளனர்.

பணியாளர்கள் நலம் :

12. நமது அரசு பணிக் காலத்தில் விபத்தில் துர்மரண மடைந்த திருவாளர்கள் ஜி. கே. முத்துசாமி, சரகர் மற்றும் கைலாசம், காவலர் ஆகியோருக்கு ஆழ்ந்த வருத்தத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்வதுடன் அவர்கள் குடும்பத்திற்கும் ஆறுதலை தெரிவித்துக் கொள்கிறது. அவர்களின் குடும்பங்களில் நிகழ்ந்துள்ள இழப்பிற்கும், பெருந்துன்பத்திற்கும் ஈடுசெய்ய நமது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து ஒரு லட்சம் ரூபாய் உடனடி நிவாரணமாக வழங்கினார்கள். மேலும், நமது அரசு மறைந்த திரு. முத்துசாமி, சரகரின் சேவையைப் பாராட்டி அன்னார் மறைந்த பின்னரும் '' அண்ணா பதக்கம் '' 26-1-92ல் வழங்கியது.

13. நமது அரசு இத்துறையிலுள்ள பணியாளர்களின் நலனை கவனிப்பதிலும் அவ்வப்போது அவர்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதிலும் மிகுந்த கவனம் கொண்டுள்ளது. காடு

1992 மார்ச் 24]

களைக் காக்கும் பொறுப்பில் உள்ளவர்கள் இன்றும், நாளையும் மிகவும் கடுமையாக உழைத்து தங்கள் பொறுப்பில் விடப்பட் டுள்ள காடுகளை மேம்படுத்த கடமைப்பட்டுள்ளார்கள்.

14. இந்தத் துறை இன்றுவரை செய்துள்ள சாதனைகளை நினைத்துப் பெருமைப்படுவதுடன் மேலும் வனச் செல்வங் களின் முழுப்பலனையும் மக்கள் பெறுவதற்கு இன்னமும் கடுமை யாக் உழைக்க வேண்டும் என்பதையும் மறுத்துரைக்க இயலாது. நமது தரம் தாழ்ந்த காடுகள் முழுவதும் உற்பத்தித் திறனைப் பெற வேண்டும். நிதிப் பற்றாக்குறை இருந்தபோதும் நமது அரசு இருக்கக் கூடிய நிதியைப் பயன்படுத்தி முயற்சித்து மிகுந்த அளவு நிலப்பரப்பை பசுமைச் சூழலின்கீழ் கொண்டு வர நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும். பல்முனை நோக்கம் கொண்ட திட்டங்களைச் செயல்படுத்துவதன் மூலம் கிராம மக்களின் அத்தியாவசியத் தேவையான தீவனம், விறகு, மரம், கூழ்மரம் போன்ற தேவைகள் படிப்படியாக நிறைவு செய்யப் படும். காடுகளைப் பாதுகாப்பதன் நோக்கத்தை முழு மையாக அடைய அரசு கள்ளக்கடத்தல்காரர்கள். சமூக விரோதிகள் மீது கடும் கண்ணோட்டம் செலுத்தும். காடுகளில் பெரும்பாலும் விதை விதைப்பவர்கள் பலனை அறுவடை செய்ய நினைக்க முடியாது. இதனை கருத்தில் கொண்டு நமது அரசு காடுகளைப் பாதுகாத்து மேம்படுத்தவும் அதன் பயனை வருங்கால சந்ததிகள் பெறவும் முழு முயற்சியினை மேற் கொள்ளும்.

165043
சென்னை-600 008
D
N92.201

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. Sithuraman and Company, Madras-14.
8 Mohan Pathippagam and Book Depot, Madras-5.
9 C. Venkatesan Chetty and Company, No. 8-C, Pycrofts Road, Madra
10 The South India Saiva Siddhanta Works Publishing Society (Tirunelv 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, Egm 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
11 S. M. Jegannatham Book House, 35, Nandhi Koil Street, Tiruchirapalli-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 Pathippagam, 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.
22 Vela Book Company, No. A, Annaji Rao Street, Erode.
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 Puthaghalayam, Pondicherry.
6 Prabu Book Service, Gurgaon, Haryana.
7 K. P. Bachi & Company, 286, B.B. Gandhi Street, Calcutta-12.

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