216646

தமிழ்நாடு

சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள் செயலக வெளியீடு

March 97, vol 23 no 2

D
V211,31'N97
N97 23.2
216646

வெளியீடு 6-4-98 Issued 6-4-98

1155/98

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPORT

புதன்கிழமை, மார்ச் 19, 1997 - தொகுதி 23 – எண் 2

Wednesday the 19th March, 1997 - Volume 23 – No. 2

பேரவைச் செயலகம், சென்னை - 600 009

Assembly Secretariat, Fort St. George,
Chennai-600 009

216646.

[Price Rs. 3.00

1155/98

19-03-1997

உள்ளடக்கம்

		பக்கங்கள்
1.	வினாக்கள்-விடைகள்—	
	உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்	231-270
2.	பேரவைப் பணிகளினின்றும் உறுப்பினர் திரு. இரா. தாமரைக்கனி நீக்கிவைக்கப்பட்டிருப்பதை ரத்து செய்யக் கோரிக்கை - பேரவைத் தலைவரின் தீர்ப்பு	271-289
3.	சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு—	289-292
	ஆம்பூர் பகுதியில் காலரா நோய் பரவியுள்ளமை.	
4.	பேரவை விதி 110-ன் கீழ் அமைச்சரின் அறிக்கை—	292-293
	முன்னறிவிப்பற்ற மின் தடையைத் தவிர்க்க மின்கட்டுப்பாடு அமல்படுத்துதல்	
5.	மானியக் கோரிக்கைகள், 1997-98, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி	294-379
	(அ) கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிர்வாகம்	
	(ஆ) கோரிக்கை எண் 38 - சாலைகளும் பாலங்களும்	
	(இ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும்	
	(ஈ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு	

53-29—1

		பக்கங்கள்.
5.	மானியக் கோரிக்கைகள், 1997-98, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி	
	(உ) கோரிக்கை எண் 58 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு	
	மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி	294, 296, 302, 304, 307, 350-368, 370-372
	திரு. ரா. ஈஸ்வரன்	308-316
	திரு. இ. ஏ. பி. சிவாஜி	316-321
	திரு. சி. வேலாயுதன்	321-325
	* திரு. சுப. தங்கவேலன்	325-333
	* திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்	333-342
	திரு. நா. பெரியசாமி	342-350
6.	பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்	379

21646.
சென்னை-600 0

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பங்குனி 6, தாது — திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2028

1997 மார்ச் 19, புதன்கிழமை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் **திரு. பி. டி. ஆர். பழனிவேல் ராஜன்** அவர்கள் தலைமையில் காலை 9.30 மணியளவில் பேரவை கூடியது

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

"தன்னெஞ்ச றிவது பொய்யற்க பொய்த்தபின்
தன்னெஞ்சே தன்னைச் சுடும்"

மனச்சாட்சிக்கு எதிராகப் பொய் சொல்லக்கூடாது. அப்படிச் சொன்னால், சொன்னவரின் மனமே அவரைத் தண்டிக்கும்.

1. வினாக்கள் - விடைகள்

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 241, திரு. எஸ்.வி. கிருஷ்ணன், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

241—

வள்ளியூர் காவல் நிலையத்திற்குக் கட்டிடம்

***2968—திரு. எஸ். வி. கிருஷ்ணன்:**

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி-கட்டபொம்மன் மாவட்டம், நாங்குனேரி தொகுதி, ஏர்வாடி, வள்ளியூர் காவல் நிலையம் தனியார் கட்டிடத்தில் இயங்கி வருவதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், புதிய கட்டிடம் கட்ட அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி, முதலமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) ஏர்வாடி மற்றும் வள்ளியூர் காவல் நிலையங்களுக்கு புதிய கட்டிடம் கட்ட நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. எஸ். வி. கிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது என்று சொன்ன மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன் எப்போது அது கட்டப்படும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏர்வாடி காவல் நிலையம் தற்போது தனியார் வாடகைக் கட்டிடத்திலே இயங்கி வருகிறது. புதுக் கட்டிடத்திற்குத் தேவையான நில ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டு வருகின்றது. அந்த முயற்சி முடிவு பெற்றவுடன் நடவடிக்கைகள் விரைவுபடுத்தப்படும்.

வள்ளியூர் காவல் நிலையத்தைப் பொறுத்தவரையில், அது முழுவதும் பழுதடைந்து இருக்கின்ற காரணத்தால், தகுதியற்ற நிலையிலே இருக்கின்றது என்ற இந்தச் சூழ்நிலையில் வேறொரு குடியிருப்புக்கு காவல் நிலையம் மாற்றப்பட்டுள்ளது. அந்தப் பழைய கட்டிடத்தை இடித்துவிட்டுப் புதிய கட்டிடம் கட்டுவதற்கான முயற்சிகளும் நடைபெற்று வருகின்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மா. இராமச்சந்திரன்.

திரு. மா. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெரும்பாலான காவல் நிலையங்கள் பழைய ஆங்கிலேயர் காலத்திலே இருந்த கட்டிடங்களில் இயங்கி வருகின்றன. அந்தக் காவல் நிலையங்களை எல்லாம் புதுப்பித்து மறுபடியும் புதிய காவல் நிலையங்கள் அமைத்துத் தருவதற்கு தமிழக முதலமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆங்கிலேயர் காலத்திலேயே காவல் நிலையங்கள் தோன்றின என்பது உண்மைதான். அந்த உண்மையை உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே

உரைத்திருக்கின்றார்கள். ஆங்கிலேயர் காலத்திலேயே துவங்கப்பட்ட காரணத்தால் பல காவல் நிலையங்கள் பழுதடைந்த நிலையிலே உள்ளன என்பதும் உண்மை. மெல்ல, மெல்ல, ஆனால் உறுதியாக அந்தக் கட்டிடங்களை புதுப்பிப்பதற்கு அரசு முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பல இடங்களிலே, தமிழகத்திலே தனியாருடைய வீடுகளிலே தான் புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்ட காவல் நிலையங்கள் நடக்கின்றன. அந்த மாதிரி தனியார் இடங்களில் இருக்கின்ற காரணத்தினாலே, சில முக்கியமான கேஸ்கள் வரும்போது, அந்தத் தனிநபர்களே, யார் அந்த வீடுகளை வாடகைக்கு விட்டிருக்கிறார்களோ அவர்களே, அந்த போலீஸ் அதிகாரிகளை அணுகி இப்படித்தான் செய்யவேண்டும் என்று சொல்கிற ஒரு நிலைமை எல்லாம் உருவாகி வருவதாகத் தெரியவருகின்றது. எனவே, ஒரு மூன்று ஆண்டுத் திட்டமாக நிறைவேற்றி அந்த மூன்று ஆண்டிற்குள்ளாக, தனியார் கட்டிடத்தில் இருக்கக்கூடிய காவல் நிலையங்கள் அத்தனையையும் சொந்தக் கட்டிடத்திலே கொண்டு வருவதற்கான வழிவகைகளைச் செய்ய முடியுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அம்மையார் அவர்கள் சொன்னதில், பல இடங்களில் என்பது தவறு. சில இடங்களில்தான் வாடகை வீட்டில் காவல் நிலையங்கள் இருக்கின்றன. மொத்தம் உள்ள காவல் நிலையங்கள் 1,189. அதில் சொந்தக் கட்டிடத்தில் இயங்குபவை 802. வாடகைக் கட்டிடத்தில் இயங்குபவை 387. அவற்றையும் விரைவில் மாற்றுவதற்கான முயற்சிகள் படிப்படியாக மேற்கொள்ளப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வை. சிவபுண்ணியம்,

திரு. வை. சிவபுண்ணியம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வாடகைக் கட்டிடங்களிலே இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்ற காவல் நிலையங்கள் மொத்தம் 387 என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். இந்த நிதியாண்டிலேயே எத்தனை கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படும் ? அப்படி மேற்கொள்ளப்படுகிற முயற்சியிலே மன்னார்குடி தொகுதிக்கு உட்பட்ட பரவாக்கோட்டை காவல்நிலையக் கட்டிடப் பணி தொடங்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

[1997 மார்ச் 19

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மன்னார்குடிக்காக தமிழ் நாட்டிற்கு எத்தனை கட்டிடங்கள் கட்டப்படும் என்று பொதுவான கேள்வியைப் பொது நோக்கத்தோடு கேட்டதுபோல நடிக்கத் தேவையில்லை. (சிரிப்பு). மன்னார்குடியில் இருக்கின்ற இடமும் கட்ட முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொதுவாக இருக்கக்கூடிய காவலர்கள் எல்லாம் வேலூரிலிருந்து உருவானவர்கள்தான். போலீஸ் பயிற்சிக் கல்லூரியே அங்குதான் இருந்தது. இப்போது எங்களுடைய வேலூரில். வடக்குக் காவல் நிலையம் பல ஆண்டுகளாக வாடகைக் கட்டிடத்தில் இருந்து வருகிறது. சத்துவாச்சாரி போலீஸ் ஸ்டேஷனும் வாடகைக் கட்டிடத்தில் இருக்கிறது. அதேபோல மாவட்ட டீஸ்டிரிக்ட் எஸ்.பி. ஆபீஸ் தொல்பொருள் ஆராய்ச்சித் துறைக்குச் சொந்தமான கட்டிடத்தில் இருக்கிறது. 2 கோடி ரூபாய் அறிவித்து ஒதுக்கப்பட்டது. இன்னும் கலெக்டர் ஆபீஸ் பக்கத்திலே கட்டிடம் கட்டப்படாமல் இருக்கிறது. அதைக் கட்டுவதற்கு இந்த ஆண்டு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட்டு இந்த ஆண்டே பணியை முடிப்பார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏர்வாடி, வள்ளியூரை முடித்து விட்டு பிறகு இந்தப் பக்கம் திரும்பலாம். (சிரிப்பு)

முற்பகல் 9-35

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 242, திரு. கே. சுப்பராயன், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

242—

அனுப்பர்பாளையத்தில் காவல் நிலையம்

***4681-திரு. கே. சுப்பராயன்:**

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பூர் வடக்குப் பகுதியான அனுப்பர்பாளையத்தில் ஒரு காவல் நிலையம் அமைக்கும் கருத்துரு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

1997 மார்ச் 19]

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி, முதலமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ): திருப்பூர் வடக்கு காவல் நிலைய எல்லைக்குட்பட்ட அனுப்பர்பாளையத்தில் ஒரு காவல் நிலையம் அமைக்கும் கருத்துரு பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தக் கருத்துரு எப்போது செயல்வடிவம் பெறும், எந்தக்கால வரம்பிற்குள் அது முடிக்கப்படும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கரு உருவாகி இருக்கிறது. அதுதான் கருத்துரு. பத்து மாதங்களில் முடிவடையும். (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ராஜ்குமார் மன்றாடியார்.

திரு. என்.எஸ். ராஜ்குமார் மன்றாடியார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காங்கேயம் தொகுதி, சென்னிமலை ஒன்றியம், வி. வெள்ளோடு மற்றும் அதைச் சுற்றியுள்ள ஆறு பஞ்சாயத்துக்களுக்கு உட்பட்ட மக்கள் இப்போது 10,15 கி.மீ. தூரம் சென்று சென்னிமலை, பெருந்துறை மற்றும் ஈரோடு சட்டமன்றத் தொகுதிகளுக்கு உள்ளடங்கிய அரச்சலூர், பெருந்துறை, ஈரோடு, சென்னிமலை ஆகிய நான்கு வெவ்வேறு காவல் நிலையங்களுக்குச் சென்று புகார் கொடுக்க வேண்டியுள்ளது. 20 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலிருந்து இருந்துவரும் இந்த ஏற்பாட்டை ஜனத்தொகை இப்போது பெருகியுள்ள காரணத்தாலும், இந்தப் பகுதி மக்கள் படுகிற சிரமங்களைக் கருத்திற்கொண்டும், அதை நிவர்த்தி செய்யும் வகையில் வெள்ளோட்டில் ஒரு காவல் நிலையம் தேவைப்படுகிறது என்ற கோரிக்கையை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டு, 1997-98 ஆம் ஆண்டிலேயே இதை அமைத்துக் கொடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனிக் கேள்வி கேட்டிருக்கலாம். திரு. சுப்பராயன் அவர்களுடைய கேள்வியை துணைக்கு இழுத்துக் கொண்டிருக்க தேவை இல்லை. இருந்தாலும் புதிய காவல் நிலையம் அமைக்கப்படுகிற பட்டியலில் இந்தக் காவல் நிலையத்தை இணைக்க முடியுமா என்பதை அரசு பரிசீலிக்கும்.

[1997 மார்ச் 19

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆறுமுகம்.

திரு. டி.பி. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இராஜாஜி மாவட்டம், திருச்செங்கோட்டில் இருக்கிற காவல் நிலையம் தாலுகா அலுவலகத்தின் தாழ்வாரத்தில் நீண்ட நெடுங்காலமாக இயங்கி வருகிறது. அதற்கு ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்ட 5 சென்ட் நிலமும் தயாராக இருக்கிறது. என் உடுக்குறியிடாத வினாவிற்கு பதில் அளித்தபோது விரைவிலே மேற்கொள்ளப்படும் என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் கூறி இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இந்த ஆண்டிலேயே அதை முடித்துக் கொடுப்பார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதற்கு தனிக் கேள்வி தேவைப்படுகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் ஆ ஞானசேகரன்

டாக்டர் ஆ. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய தொகுதியில் மேல்மலையனூரில் உள்ள அங்காள பரமேஸ்வரி அம்மன் ஆலயத்திற்கு நாள்தோறும் ஆயிரக்கணக்கில் பக்தர்கள் வருகிறார்கள். அமாவாசை போன்ற நாட்களில் இலட்சக்கணக்கில் பக்தர்கள் வருகிறார்கள். சட்டம் ஒழுங்கை நிலைநாட்டுகிற வகையிலே அந்த ஆலயத்திற்கு அருகிலே ஒரு புறக் காவல் நிலையம் அமைப்பதற்கு அரசு பரிசிலனை செய்து ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காவல் நிலையம் அமைகிற வரையில் பக்தர்களை அங்காள பரமேஸ்வரி காப்பாற்றுவாள் என்று நம்புகிறேன். (சிரிப்பு).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. செல்வராஜ் என்கிற கவிதைப் பித்தன்.

திரு. செல்வராஜ் என்கிற கவிதைப்பித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய குளத்தூர் தொகுதியினுடைய தலைநகரமாகக் கிரனூர் இருக்கிறது. அந்தக் கிரனூர் காவல் நிலையம் ஊருக்கு ஒதுக்குப்புறத்தில் இருப்பதால் பொது மக்கள் புகார்கள் வழங்குவதிலும், சட்டம் ஒழுங்கு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதிலும் நடைமுறை இடர்ப்பாடுகள் இருக்கின்றன. எனவே அதைக் களைகிற வகையில் ஊருக்கு மையத்தில் காவல் நிலையத்தை அரசு அமைக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன.

1997 மார்ச் 19]

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒதுக்குப்புறத்தில் தான் தவறுகள் அதிகம் நடைபெறும். எனவே, காவல் நிலையம் அங்கே இருப்பதுதான் பொருத்தமாக இருக்கும். (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மூல வினா கேட்டுவிட்டு அவைக்கு வராமல் இருப்பது தவறு. இருந்தாலும் டாக்டர் இராமன் அவர்களைத் துணை வினா கேட்பதற்கு அனுமதிக்கிறேன்.

டாக்டர் இ. எஸ். எஸ். இராமன்: மாணபுமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நேற்று அவையில் இல்லாமல் இருந்ததற்கு காரணத்தை...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நேற்றல்ல, அதற்கு முந்தைய நாள்.

டாக்டர் இ. எஸ். எஸ். இராமன்: தலைவர் அவர்களே,. நேற்றைக்கு தமிழக முதலமைச்சர் அவர்களுக்கு பேக்ஸ் செய்தி மூலமாகக் காரணத்தைத் தெரிவித்து இருந்தேன் என்பதைப் பணிவுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கொடுங்கையூர் பொறுத்தவரையில் ஒரு முக்கியமான வினாவை எழுப்ப விரும்புகிறேன். விடுதலைப் புலிகள் விஷயத்தில் கொடுங்கையூர் புகலிடமாக இருந்திருக்கிறது. சென்ற வாரத்தில் நடைபெற்ற விஷயத்தில்கூட கொடுங்கையூர் சம்பந்தப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னபோது நகரின் புறப் பகுதிகளில்தான் குற்றங்கள் மலியமுடியும் என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதைப்போலத்தான் நம்முடைய மாநகரத்தின் புறப்பகுதியாக இருக்கிற கொடுங்கையூரில் குற்றங்கள் மலிந்திருக்கின்றன. பல விஷயங்கள் சொல்லப்படுகின்றன. ஆகவே, அங்கே இருக்கிற காவல்நிலையத்தை சிறப்புக் காவல் நிலையமாக அல்லது அங்கே இருக்கிற அதிகாரிகளுடைய ரேங்கை, நிலையை உயர்நிலைப்படுத்தி, அதை விசேஷ சிறப்பு காவல் நிலையமாக அறிவிக்க அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-40

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுபற்றி தனிக்கேள்வி அல்லது தனியாக ஒரு முறையீடு வருமேயானால் அதைக் கவனிக்கலாம். கொடுங்கையூரில்தான் இப்படிப்பட்ட நிகழ்ச்சிகளெல்லாம் நடைபெறுவதாக உறுப்பினர் அவர்கள் அங்கலாய்த்துக் கொண்டார். என்ன செய்வது? கையிலும் கை-கொடுங்கை. (சிரிப்பு)

[1997 மார்ச் 19

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வ. அன்பழகன்

திரு. வ. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் இந்த நிதியாண்டில் மொத்தம் எத்தனை காவல் நிலையங்கள் தொடங்கப்படவுள்ளன. அதில் மகளிர் காவல் நிலையங்கள் எத்தனை என்பதைத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்,

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எதிர்பாருங்கள் - காவல்துறை மானியத்தை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இறுதியாக திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பூர் நகரினுடைய தெற்கு பகுதியில் இருக்கக்கூடிய மங்கலம் பகுதியில் முஸ்லீம் பெருமக்கள் அதிகமாக வாழ்கிறார்கள். இன்றைய சமூக நிலைமையில் ஏற்படுகிற பல்வேறு பிரச்சனைகளின் காரணமாக அங்கே அடிக்கடி பதட்டநிலை ஏற்படுகிறது. பதினைந்து கிலோ மீட்டருக்கு அப்பால் இருக்கக்கூடிய திருப்பூர் நகரத்திலிருந்துதான் போலீஸார் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. எனவே எதிர்காலத்தில் பாதுகாப்பை கவனத்திற்கொண்டும், சமூக அவசியத்தை கவனத்திற்கொண்டும் மங்கலம் பகுதியில்—குறிப்பாக நம்முடைய தமிழக அரசினுடைய தலைமைக் கொறடாவாக இருக்கக்கூடிய திரு. முபாரக்கினுடைய சொந்த ஊர் அதற்கு அருகிலே இருக்கிறது— எனவே அங்கே ஒரு காவல் நிலையத்தை உருவாக்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திரு. முபாரக் இப்போது சொந்த ஊரில் இல்லாமல் நீலகிரியில் இருப்பதால் அங்கு காவல் நிலையம் தேவைப்படாது என்று கருதுகிறேன். (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 243, திரு. எஸ்.கே. வேதரத்தினம், மாண்புமிகு கல்வியமைச்சர்.

243—

ஆசிரியர் பயிற்சிப் பள்ளியை மீண்டும் திறத்தல்

***1305—திரு. எஸ்.கே. வேதரத்தினம்:** மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

வேதாரண்யத்தில் நீண்ட காலமாக மூடிக்கிடக்கின்ற ஆசிரியர் பயிற்சிப் பள்ளி மீண்டும் திறக்கப்பட அரசு ஆவன செய்யுமா?

1997 மார்ச் 19]

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே,

அப்படியொரு திட்டம் இப்போது பரிசீலனையில் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு.எஸ்.கே. வேதரத்தினம்.

திரு. எஸ். கே. வேதரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேதாரண்யம் பகுதியில் கடந்த 1975-ம் ஆண்டு அந்தப்பள்ளி மூடப்பட்டு விட்டது. அது அரசு ஆசிரியர் பயிற்சிப் பள்ளி. அந்தப் பள்ளிக்குத் தேவையான 29 ஏக்கர் நிலமும் கட்டிட வசதியும், ஆசிரியர் குடியிருப்பும், விளையாட்டு மைதானமும், அனைத்து வசதிகளும் இருக்கின்றன. ஆகவே அதை மீண்டும் திறக்க அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1975-வது ஆண்டில் 57 அரசு ஆசிரியர் பயிற்சி நிறுவனங்களில் பயிற்சி பெற்ற ஆசிரியர்கள் அதிக அளவிலே இருந்ததால் அவர்கட்கு வேலை வழங்க இயலவில்லை என்ற காரணத்தால் அப்போது மூடப்பட்டது. எனவே 1975-ல் மூடியதற்கு பின்னர் அந்தப் பயிற்சிப் பள்ளிக்கூடத்திலே இருந்த தளவாடச் சாமான்கள் கல்வித் துறையைச் சார்ந்த பல்வேறு அலுவலகங்களுக்கும் பல்வேறு உயர்நிலைப் பள்ளிகளுக்கும் பங்கிட்டு வழங்கப்பட்டுவிட்டன. மேலும் அந்தக் கட்டிடம் இப்போது அரசினர் மேல்நிலைப்பள்ளி, கல்வித்துறையைச் சார்ந்த அலுவலகங்களுக்கு வழங்கப்பட்டு செயல்பட்டு வருகின்றன. மேலும் அதே கட்டிடத்தில் சமூகநலத் துறையின் பால்வாடி, பொதுப்பணித் துறையின் பிரிவு அலுவலகம் ஆகியவையும் செயல்பட்டு வருகின்றன. எனவே அந்தக் கட்டிடம், அந்த வளாகம் பல்வேறு விதமான பயன்பாட்டிற்கும் வந்துவிட்டது. அந்த மாவட்டத்திற்கென்று DIET-District Institute of Education and Tranining தொடங்கப்படுவதாக இருந்தால், கோரிக்கை அப்போது அதற்குரிய அடிப்படையில் பரிசீலிக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு.எஸ்.கே. வேதரத்தினம்.

திரு. எஸ். கே. வேதரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனது வேதாரண்யம் தொகுதியில் கல்லூரிகளோ அல்லது பாலிடெக்னிக்குகளோ இல்லை. அப்பகுதி மக்கள் உப்பளத் தொழிலாளர்கள். எனவே மாணவர்கள் எல்லாம் 60,70 கிலோ மீட்டர்

[1997 மார்ச் 19

தூரம் சென்று உயர்நிலைப் படிப்பை மேற்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. [illegible] தயவுசெய்து அந்த ஆசிரியர் பயிற்சி நிறுவனம் [illegible] ஒதுக்கி, ஆண்கள் அமைக்கப்படுமா [illegible] முனை செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆவன ஆய்வு செய்யப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 244, திரு. அ. மாரிமுத்து, மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்.

244—

பெண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளிகள் அமைத்தல்

*1816—திரு. அ. மாரிமுத்து

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் பின்வரும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) விழுப்புரம்-இராமசாமி படையாச்சியார் மாவட்டம், வானூர் மற்றும் மரக்காணம் ஆகிய இடங்களில் அரசு பெண்கள் மேல்நிலைப் பள்ளிகளை அமைக்க அரசு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) 1996-97-ம் ஆண்டில் இப்பள்ளிகளை மேல்நிலைப் பள்ளிகளாகத் தரம் உயர்த்திட கருத்துரு ஏதும் பெறப்படவில்லை. அடுத்த ஆண்டில் கருத்துரு பெறப்படுமானால் அதுபற்றி அதற்குரிய முன்னுரிமை அடிப்படையில் பரிசீலிக்கப்படும்.

முற்பகல் 9-45

திரு. அ. மாரிமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மரக்காணம், வானூர் பகுதிகளில் இதுவரை பெண்களுக்கான மேல்நிலைப் பள்ளிகள் இல்லை. மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள், கருத்துரு பெறப்பட்டவுடன் மேல்நிலைப் பள்ளி அமைக்கப்படும் என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியில், முழுக்க முழுக்க, தாழ்த்தப்பட்ட,

1997 மார்ச் 19]

பிற்படுத்தப்பட்ட ஏழை மக்கள் வசிக்கக்கூடிய கிராமப் பகுதிகள் இருக்கிற காரணத்தால், பெண்களுக்காக முன்னுரிமை வழங்கி, அடுத்த நிதி ஆண்டில் அவசியம் அந்த மேல்நிலைப் பள்ளியை அமைக்க அரசு முன்வருமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட முதன்மைக் கல்வி அலுவலர் பல்வேறு பள்ளிகளிலே படிக்கிற மாணவர்களுடைய எண்ணிக்கையைக் கொண்டும், இட வசதி மற்ற வாய்ப்புகள் ஆகியவற்றைக் கருத்தில் கொண்டும், அடுத்த பள்ளியிலிருந்து இருக்கிற தொலைவு, மகளிருக்கு படிக்க இருக்கிற வேறு வாய்ப்பு, இவைகளை எல்லாம் கருத்தில் கொண்டும், அவர் ஒரு ஆய்வு அறிக்கையை அனுப்பி, அதற்குமேல் மேல்மட்டக்குழுவுக்கு கிடைத்துள்ள பல்வேறு ஆய்வு அறிக்கைகளின் அடிப்படையில் எவற்றிற்கு [illegible] முன்னுரிமை வழங்கப்படும் என்று கருதி, அந்த அடிப்படையில் பள்ளிக்கூடங்கள், மேல்நிலைப் பள்ளிகள், மகளிர் பள்ளிகள் திறக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 245, திரு. வ. வேலுசாமி, மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்.

245—

மின் பொறுப்பினை மாநகராட்சியிடம் ஒப்படைத்தல்

*2785—திரு. வ. வேலுசாமி:

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும மின்சாரத்துறை அமைச்சர் பின்வரும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மதுரை மாநகராட்சியின் பொறுப்பிலிருந்து மின் வாரியத்திற்கு மாற்றப்பட்ட மின்சாரத்தினை மீண்டும் மாநகராட்சியிடம் ஒப்படைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி, மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) கேள்வி எழவில்லை.

திரு. வ. வேலுசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாநகராட்சியின் நிர்வாகத்தின்கீழ் மின்சாரம் வழங்கும் பொறுப்பு இருந்தபோது, தேவையான மின் பொருட்களை உடனுக்குடன் கொடுத்து, குறைகள் சீர் செய்யப்பட்டு வந்தன. இப்போது வாரியத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுவிட்ட காரணத்தால், எந்தத் தேவையானாலும் அது வாரியத்திற்குச் சென்று, பின்பு மதிப்பீடுகள் தயார் செய்து, அதன் பிறகு பொருட்களைக் கொண்டு வந்து மாற்றுவதால், மிகவும் சிரமம் ஏற்படுவதோடு நேரமும் வீணாகிறது. அதுவும் இல்லாமல், உடனுக்குடன் வசூலாகக்கூடிய தொகை இந்த மின் தொகை, அதை வைத்து மாநகராட்சியிலே அவ்வப்போது ஏற்படக்கூடிய செலவுகளை அன்றாடம் சரிக்கட்டி வந்தார்கள். இப்போது அது இல்லாத காரணத்தால், மாநகராட்சியிலே தேக்க நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, மீண்டும், இதை பரிசீலனைச் செய்து, மாநகராட்சியிடமே மின்சாரத்தை ஒப்படைப்பதற்கு அரசு முன்வருமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாநகராட்சிக்கு உட்பட்ட பகுதிகளில் மின் விநியோகம் மற்றும் பராமரிக்கும பொறுப்பு மதுரை மாநகராட்சியிடமிருந்து தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தால் 29-12-1994 அன்று அரசு ஆணை 156-ன் கீழ் எடுக்கபபட்டது. தமிழ்நாடு மின்சார வாரியம் 30-4-1995 முதல் அந்த நிர்வாகத்தை மேற்கொண்டிருக்கிறது. மதுரை, கோவை போன்ற மாநகராட்சிகளிலே இருக்கக்கூடிய நிதிநிலைமை காரணமாக கோடிக்கணக்கான ரூபாய்கள் மின்சார வாரியத்திற்கு அவர்கள் கட்டாமல் இருந்தார்கள். மேலும் அங்கே தேவைப்படுகின்ற மின்சார வினியோகம் சரியான முறையிலே செய்யப்படாமல் இருந்தது. இதை எல்லாம் கருத்தில் கொண்டுதான், 1954 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மின் வினியோக நிறுவன கையகப்படுத்தல் சட்டத்தின்கீழ் இந்த நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப் பட்டிருக்கிறது. இப்போது அங்கே அன்றாட நிர்வாகத்திலே ஏதாவது பிரச்சினைகள் இருக்குமானால், அரசினுடைய கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வந்தால், அந்தக் குறைகளைப் போக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும்.

திரு. வ. வேலுசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மின்சார வினியோகத்தினை மின்சார வாரியத்திடம் ஒப்படைக்கும்போது, அதற்கு நஷ்டஈடாக சுமார் 52 கோடி ரூபாயை மதுரை மாநகராட்சிக்குத் தரவேண்டும் என்று ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. ஆனால் அந்தத்

தொகைகூட இன்னும் மாநகராட்சிக்குக் கொடுக்கப்படாத நிலை இருக்கிறது. எனவே, அதையாவது கொடுப்பதற்கு அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மின்சார வாரியம் மாநகராட்சிக்கு எவ்வளவு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டும் என்பது பற்றியும் மாநகராட்சி மின்சார வாரியத்திற்கு எவ்வளவு பணம் செலுத்த வேண்டும் என்பது பற்றியும் பேச்சு வார்த்தை நடத்தி, அந்தக் கணக்குகள் முறையாக சரி செய்யப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 246, திரு. ஜி.பி. வெங்கிடு, மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்.

246—

கோபிச்செட்டிப்பாளையம் மின் பகிர்மான வட்டத்தை ஈரோடு பெரியார் மின் வட்டத்துடன் இணைத்தல்

***3398—திரு. ஜி. பி. வெங்கிடு:**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுககு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோபிச்செட்டிப்பாளையம் மின் பகிர்மான வட்டத்தை மீண்டும் ஈரோடு பெரியார் மின் வட்டத்துடன் இணைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி, மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) கேள்வி எழவில்லை.

முற்பகல் 9-50

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.பி. வெங்கிடு இருக்கையில் இல்லை. திரு. எஸ்.என். .பாலசுப்பிரமணியன்.

திரு. எஸ். என். பாலசுப்பிரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மின்சாரத்துறையினுடைய நிர்வாக வசதிக்காக ஈரோட்டிலேயும், கோபி பகுதியிலேயும் கண்காணிப்பு பொறியாளர்

[1997 மார்ச் 19

அவர்களுடைய தலைமையில் தனியாக அலுவலகம் அமைத்து, இன்று கோபிச்செட்டிப்பாளையத்திலே தனியாக இருக்கக்கூடிய கண்காணிப்பு பொறியாளர் அலுவலகத்தை கொளப்பலூருக்கு மாற்றியிருக்கின்றார்கள். கோபி, சத்தி, பவானி வட்டத்திலே இருக்கக்கூடிய விவசாயிகள், பொது மக்களுடைய சவுகரியத்தை முன்னிட்டு அந்த அலுவலகம் அமைத்து மீண்டும் கோபியிலேயே இயங்குவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோபிச்செட்டிப்பாளையம் மின் பகிர்மான வட்டத்தில் கோபிச்செட்டிப்பாளையம், பவானி, சத்தியமங்கலம் ஆகிய கோட்டங்கள் இப்போது இடம் பெற்றுள்ளன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்கிற அந்தக் குறைபாடுகள் பொது மக்களிடமிருந்தோ அல்லது இதர தொழில் நிறுவனங்களிடமிருந்தோ, பிரிக்கப்பட்ட மின் பகிர்மான வட்டங்களை மீண்டும் ஒன்றாக இணைக்கும்படியோ அல்லது இடத்தை மாற்றித்தரும்படியோ எந்தவிதமான புகாரும் வரவில்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் இதுபற்றி அரசுக்கு எழுத்துமூலமாகத் தெரிவிப்பாரேயானால், உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பால அனந்தன்.

திரு. பால. ஆனந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வந்தவாசி தொகுதி, வந்தவாசி ஒன்றியம் தற்போது கிராமிய மின்சார நிர்வாகமாக இயங்கி வருகின்றது. இந்த நிர்வாகத்திலே மிகுந்த நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் இதற்காகக் கூடுதல் நிதி ஒதுக்கப்படுமா அல்லது பழையபடியே மின்சார வாரியத்துடன் இணைக்கப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இப்போது மின்சார வாரியத்தினுடைய நிதி நெருக்கடி காரணமாக தற்போது இயங்குவது போல தொடர்ந்து இயங்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. மு.பெ. சாமிநாதன்.

திரு. மு.பெ. சாமிநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது குடிநீர் சப்ளைக்காக இயங்கிக் கொண்டிருக்கிற மின் மோட்டார்கள், மின் பற்றாக்குறையின் காரணமாக வோல்டேஜ் குறைவாக வருகின்ற காரணத்தால் குடிநீர் விநியோகம் சரியாகச் செய்ய முடிவதில்லை என்று அதிகாரிகளிடையே குறைபாடு உள்ளது. அதனால்

1997 மார்ச் 19]

அதைச் சரிசெய்ய, குடிநீருக்கு என்று தனியாக நேரத்தை ஒதுக்கி, அதற்கான மின்சாரத்தை அதற்கு மட்டும் பயன்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்லி அரசு உத்தரவிடுமா எனத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது குறித்து ஒரு அறிக்கை வைக்க தங்களிடம் அனுமதி கோர இருக்கிறேன். கேள்வி நேரம் முடிந்தவுடன் தங்களுடைய அனுமதி கிடைத்ததும் விவர அறிக்கை வைக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 247, திரு. நா. பெரியசாமி, மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர்.

247—

நில விநியோகத்தில் முறைகேடுகள்

***2588—திரு. நா. பெரியசாமி :**

மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பெரியார் மாவட்டம், காங்கேயம் வட்டம், மருதுறை கிராமத்தில் உபரிநில விநியோகத்தில் முறைகேடுகள் நடந்துள்ளதாக அரசுக்கு ஏதேனும் புகார் வந்துள்ளதா?

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

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன், வருவாய்த் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) இதன் தொடர்பாக விசாரணை மேற்கொள்ளப்பட்டு, முறைகேடான ஒப்படைகளை ரத்து செய்ய முதன்மை ஆணையர் மற்றும் நிலச்சீர்திருத்த ஆணையரால் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

திரு. நா. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காங்கேயம், மருதுறை கிராமங்களில் உள்ள உபரி நிலம் விநியோகத்தில் பயங்கரமான முறைகேடுகள் நடைபெற்றிருக்கின்றன. அங்கே பொதுக்கூட்டம் நடத்தமுடியாமல் கூட மேடையை அடித்து நொறுக்கியவர்கள் எல்லாம் இருந்த காரணத்தினால் சட்ட

[1997 மார்ச் 19

அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி, தாம் விசாரணை செய்ததிலேயே நான்கில் ஒரு பங்கு முறைகேடு நடந்திருப்பது கண்டறியப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் தெரிவித்தார்கள். அங்கு மேய்ச்சல் தரையாக இருந்த நிலம் கழக அரசு முன்பு கொண்டுவந்த நிலச்சீர்திருத்தச் சட்டப்படி உபரி நிலமாக அறிவிக்கப்பட்டது. மேய்ச்சல் தரையில் குத்தகைதாரர்கள் இருந்ததாக நில வருவாய் அதிகாரிகள் சான்று கொடுத்து, போலிச் சான்றுகள் அடிப்படையிலே விற்பனை செய்து கோடி கோடியாகக் கொள்ளையடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அங்கே வழங்கப்பட்டிருக்கிற ஒதுக்கீட்டு உத்தரவுகளை ரத்து செய்து புதியதாக அங்கு மனு செய்திருப்பவர்களுக்கு, உள்ளூரிலே இருப்பவர்களுக்கு நிலம் ஒதுக்கீடு செய்ய அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-55

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் எழுப்பிய சில கேள்விகளுக்கு விளக்கம் தருகின்ற வகையில் நான் இந்தக் கருத்துக்களைத் தெரிவிக்கின்றேன். பெரியார் மாவட்டம், காங்கேயம் மற்றும் மருதுறை கிராமத்தில் நிலச்சுவான்தார் திரு. ஆனூர் சம்பந்த சர்க்கரை மன்றாடியார் என்கின்ற சிவகுமார் மன்றாடியாரிடம் உள்ள நிலத்தில் 269.72 ஏக்கர் நிலம் உபரியாக அறிவிக்கப்பட்டது. அவற்றை நிலமற்ற ஏழை, தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் மற்றும் சிறு விவசாயிகள் ஒப்படை கோரினார்கள். ஆனால் தவறான விவரங்களின் அடிப்படையில் வருவாய்த் துறை அலுவலர்கள், கொடுத்த சான்றுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு, நிலச்சுவான்தார்களிடம் வாய்மொழியாக, கிரயம் பெற்ற நபர்களுக்கு, நிலச் சீர்திருத்த அதிகாரிகள் ஒதுக்கீடு செய்துள்ளதாக சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு நா. பெரியசாமி 2-7-1996-இல் அரசுக்குப் புகார் செய்தார். (குறுக்கீடு) செய்தீர்களா? ஈரோடு நிலச்சீர்திருத்த உதவி ஆணையாளரின் 31-3-1995 மற்றும் 6-5-1996 நாளிட்ட நில ஒதுக்கீடு உத்தரவுகளை ரத்து செய்து, உண்மையான மனுதாரர்களுக்கு உபரி நில ஒதுக்கீடு செய்யுமாறும், அவர் கோரிக்கை விடுத்தார். இப்புகாரின் மீது, முதன்மை ஆணையாளர் மற்றும் நிலச்சீர்திருத்த ஆணையாளரின் அறிக்கை பெறப்பட்டு மருதுறை கிராமத்தில் திரு. ஆனூர் சம்பந்த சர்க்கரை மன்றாடியார் என்கின்ற திரு. சிவகுமார் மன்றாடியார்-இடமிருந்து தமிழ்நாடு நிலச்சீர்திருத்தச் சட்டம் 58/61-ன் கீழ் 160.10 ஏக்கர் நிலமும், தமிழ்நாடு நிலச்சீர்திருத்தச் சட்டம் 17/70-ன் கீழ் 97.92

1997 மார்ச் 19]

ஏக்கர் நிலமும், உபரி நிலங்களாக அறிவிக்கப்பட்டன. இந்நிலங்கள் தமிழ்நாடு நிலச் சீர்திருத்த மிகைநிலை விநியோக விதிகள் 1965-ன்படி ஈரோடு நிலச்சீர்திருத்த உதவி ஆணையாளரால் 158 நபர்களுக்கு ஒப்படை செய்யப்பட்டது. ஒப்படை கோரியவர்களில் நிராகரிக்கப்பட்ட 144 நபர்களும் ஒப்படை பெற்ற 158 நபர்களும் நிலச்சீர்திருத்த ஆணையாளரின் அலுவலக உதவி ஆணையாளரால் காங்கேயம் வட்டாட்சியர் அலுவலகத்தில் 6-9-1996 முதல் 11-9-1996 வரை விசாரணை செய்யப்பட்டனர். விசாரணையில் 46 பேர்கள் தவறான வாக்குமூலங்கள் கொடுத்து ஒப்படை பெற்றுள்ளதாகத் தெரியவந்துள்ளது. எனவே, நில ஒப்படையினைத் தமிழ்நாடு நிலச்சீர்திருத்த மிகைநிலை விநியோக விதிகள் 1965-ன் விதி 11(3)(பி)ன் கீழ், நில ஆணையாளருக்குள்ள தன்னிச்சைச் சீராய்வு அதிகாரங்களின்படி ஏன் ரத்துச் செய்யக்கூடாது என்று காரணம் கேட்கும் குறிப்பாணை மேற்படி ஒப்படைதாரர்களுக்கு அனுப்பப்பட்டது. இதன் விவரம் மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் அவர்களுக்கும் 20-12-1996 அன்று தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. முறைகேடான ஒப்படைகளை ரத்து செய்ய முதன்மை ஆணையாளர் மற்றும் நிலச் சீர்திருத்த ஆணையாளரால் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. விளக்கம் போதும் என்று கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி சுப்புலட்சுமி ஜெகதீசன்.

திருமதி சுப்புலட்சுமி ஜெகதீசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உபரி நிலங்கள் விநியோகத்தில் மட்டும் இல்லாமல், அரசுத் துறைகளுக்காக நிலம் கையகப்படுத்துவதிலேயும் கடந்த ஆட்சியில் பெரியார் மாவட்டத்தில் மிகப் பெரிய முறைகேடுகள் நடைபெற்றிருக்கின்றன. உதாரணமாக, என்னுடைய தொகுதியில் 'சிட்கோ'விற்காக நிலம் ஆர்ஜிதம் செய்ததிலே, ஆதிதிராவிடர்களுக்கு வீட்டு மனைப் பட்டாக்கள் வழங்குவதற்காக, இலக்காபுரம் கிராமம், பூந்துறை, சேமூர் போன்ற கிராமங்களில் நிலம் கையகப்படுத்துவதிலே மிகப் பெரிய முறைகேடுகள் நடைபெற்று இருக்கின்றன். ரூ.30,000, 35,000 மதிப்புள்ள ஒரு ஏக்கர் நிலம் ரூ.2 லட்சம், 2.5 லட்சம் என்று அரசாங்கத்தால், அன்றைக்கு இருந்த அதிகாரிகளால் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு, மிகப் பெரிய மோசடி நடைபெற்றிருக்கிறது. இதற்கும் ஒரு விசாரணை அமைத்து தவறு செய்த அதிகாரிகளைத் தண்டிப்பதற்கு அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

[1997 மார்ச் 19

மாண்புமிகு திரு. நாஞ்சில் கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பெண் உறுப்பினர் அவர்கள் எழுப்பிய கேள்விக்கு தகுந்த விடை தரப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 248, திரு. பி. இராசமாணிக்கம், மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.

248—

திருச்சி விவசாயக் கல்லூரிக்குப் பெயர் சூட்டல்

***511—திரு. பி. இராசமாணிக்கம்:**

மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

திருச்சிராப்பள்ளியில் உள்ள விவசாயக் கல்லூரிக்கு அன்பில் தர்மலிங்கம் பெயரை மீண்டும் சூட்ட அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சோ. ஆறுமுகம், வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம், நாவலூர் குட்டப்பட்டில் இயங்கிவரும் வேளாண்மைக் கல்லூரிக்கு, 9-8-1996-ல் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பு ஏற்ற பிறகு, 'அன்பில் தர்மலிங்கம் வேளாண்மைக் கல்லூரி' என்று பெயர் வைக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

திரு. பி. இராசமாணிக்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேளாண்மைக் கல்லூரிக்கு, முன்னாள் அமைச்சர் அன்பிலுடைய பெயரை வைத்ததற்காக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 249, திரு. ச. அழகுவேலு, மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.

249—

ஒழுங்குமுறை விற்பனைக்கூடத்தைத் திறத்தல்

***2727—திரு. ச. அழகுவேலு:** மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

1997 மார்ச் 19]

(அ) விழுப்புரம்-இராமசாமி படையாச்சியார் மாவட்டம் விக்கிரவாண்டியில் ஒழுங்குமுறை விற்பனைக்கூடம் கட்டப்பட்டு இரண்டு ஆண்டுகளாக திறக்கப்படாமல் உள்ளதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

முற்பகல் 10-00

மாண்புமிகு திரு. சோ. ஆறுமுகம், வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) சென்னையிலிருந்து திருச்சி செல்லும் என்.எச்.45 தேசிய நெடுஞ்சாலையிலிருந்து விக்கிரவாண்டி விற்பனை கூடத்திற்குச் செல்ல போதிய அளவுக்கு சாலை வசதி இல்லாததால் அதனை அரசு பரிசீலித்துவிட்டு வீராணம் குடிநீர் சாலையைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியத்திடம் அனுமதி கோரப்பட்டது. அவர்கள் அனுமதி அளித்திருக்கிறார்கள். அந்தச் சாலை பராமரிக்கப்பட்டவுடன் விரைவிலேயே அந்த விற்பனைக் கூடம் தொடங்க இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ச. அழகுவேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலுக்கு மிக்க நன்றி. அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல சென்னையிலிருந்து திருச்சி செல்லக்கூடிய தேசிய நெடுஞ்சாலையிலே அந்தப் பாதை குறுக்கிடுகிறது. அதேபோல குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தினுடைய அனுமதி இதுவரை கிடைக்கவில்லை என்று அதிகாரிகள் கூறிக்கொண்டிருந்தாலும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அனுமதி கிடைத்திருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதற்கும் நன்றி. இருந்தாலும் இதற்கு முன்னாலே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் இங்கே குறிப்பிட்டதைப்போல நில பேரத்திலே பெரிய ஊழல் நடைபெற்றிருக்கிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலையும் வீராணம் வாய்க்காலும் குறுக்கிட்டுச் செல்லக்கூடிய ஒரு பாதையை அந்தக் காலத்திலே தேர்ந்தெடுத்திருக்கிறார்கள். 1989 ஆம் ஆண்டு இதே மன்றத்தில் இதே மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தந்த, விரைவில் இந்தக் கட்டிடம் எழுப்பப்படும், இந்த ஆண்டிலேயே திறக்கப்படும் என்ற உறுதிமொழி, இடையிலே ஏற்பட்ட அரசியல் விபத்தின் காரணமாகத் தடைப்பட்டது. இதில் பெரிய ஊழல் நடைபெற்றிருக்கிறது. அதை அரசு விசாரிக்க முன்வருமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கேள்வியைக் கேளுங்கள்.

திரு. ச. அழகுவேலு: தலைவர் அவர்களே, இதை அரசு ஆய்வு செய்யுமா என்று கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சோ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1992-வது ஆண்டில் கடந்த ஆட்சிக் காலத்தில் 6.50 ஏக்கர் நிலம் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த நிலம் மொத்தம் 3,78,968 ரூபாய்க்கு வாங்கப்பட்டு 28.42 இலட்சம் கட்டிடத்திற்காகச் செலவழிக்கப் பட்டிருக்கிறது. அந்த ஆட்சிக் காலத்திலே வாங்கப்பட்டது. 1989-லே நம்முடைய முதலமைச்சர் ஆட்சிப் பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்டபோது இதுபோன்ற ஒரு கேள்வி வந்தபோது அந்த இடத்திலே கட்டிடம் கட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. இப்போது அந்தக் கட்டிடம் 15-6-1996-லே கட்டி முடிக்கப்பட்டுவிட்டது. ஆனால் நிலம் வாங்குகிறபோது எந்த வழியாக அந்த இடத்திற்கு செல்ல முடியும் என்பதையெல்லாம் நிர்ணயிக்காமல் வாங்கியதால், அங்கே போக முடியாத அளவுக்கு அந்த இடத்தை வாங்கி விட்டார்கள். அதற்குப் பின்னால்தான் குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தினுடைய பாதையைப் பயன்படுத்தலாம் என்று கேட்கப்பட்டது. அவர்கள் இப்பொழுதுதான் அனுமதி தந்திருக்கிறார்கள். அதுவும் குடிநீர் வடிகால் வாரியமே அந்தப் பாதையை அமைத்துக் கொடுக்க முடியுமா என்று அவர்களிடத்திலே கேட்டபோது அவர்கள் நாங்கள் பாதை போட்டுத்தர இயலாது, நீங்கள் அதைப் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம் என்று தெரிவித்துவிட்டார்கள். இப்போது இந்த மார்க்கெட்டிங் கமிட்டியின் மூலமே அந்தப் பாதையைப் போடுகிற பணி நடைபெறுகிறது. அது இரண்டொரு மாதத்தில் முடிந்துவிடும். முடிந்துவிட்டவுடன் இந்த கூடம் திறக்கப்படும் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 250, திரு. கே. சி. கணேசன், மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்.

250—

பொன்னேரியை ஆழப்படுத்தல்

***1175—திரு. கே. சி. கணேசன்:**

மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஜெயங்கொண்டம் தொகுதி, கங்கைகொண்டசோழபுரத்தின் அருகில் சோழகங்கம் என்று அழைக்கப்படும் பொன்னேரியை ஆழப்படுத்தும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் மதிப்பீடு எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன், பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) : பொன்னேரியை ஆழப்படுத்தும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை. ஆனால் திட்ட ஆய்வில் இருக்கிறது.

திரு. கே. சி. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது பொதுப்பணித் துறை அமைச்சராக இருக்கின்ற இதே அமைச்சர் 1990-ல் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சராக இருந்தபோது அங்கு ராஜேந்திர சோழனால் வெட்டப்பட்ட சோழகங்கம் என்று அழைக்கப்படுகின்ற இந்தப் பொன்னேரியை அழைத்துச் சென்று காட்டினேன். அப்போது அவர்கள் ஒரு கோடி ரூபாய் செலவில் புல்டோசர் மூலம் வெட்டுவதற்கு மதிப்பீடு தயார் செய்யச் சொன்னார்கள். தயார் செய்யப்பட்டது. ஆட்சி கலைக்கப்பட்ட காரணத்தினால் அது வெட்டப்படவில்லை. திரும்ப இப்போது நம்முடைய மனு நீதிச் சோழன் ஆட்சிக்கு வந்திருக்கின்ற காரணத்தினால் ராஜேந்திர சோழனால் வெட்டப்பட்ட அந்த ஏரியை, இந்த மனுநீதிச் சோழன் ஆட்சிக் காலத்திலே வெகு விரைவில் பராமரிக்க, புல்டோசர் மூலம் வெட்டப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-05

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த ஏரியை ஆழப்படுத்த வேண்டும் என்ற எண்ணத்தின் அடிப்படையில்தான் அரசு அதை ஆய்வு செய்ய ஆணையிட்டது. 1996-97 ஆம் ஆண்டு மதிப்பீட்டின்படி 177 லட்சம் ரூபாய் ஆகும் என்று ஒரு ஆய்வை நடத்தியிருக்கிறார்கள். அதற்கு மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் அவர்கள் அனுமதி தர வேண்டும், பிறகு நில ஆணையாளருடைய அனுமதியைப் பெறவேண்டும். அதன்பிறகுதான் அரசுக்கு அது வரும். அரசு அந்த நேரத்தில் உரிய முறையில் இதில் கவனம் செலுத்தும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஜி. கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பென்னாகரம் வட்டம், ராமகுண்டஹள்ளி ஊராட்சியில் மத்தளபள்ளம் என்ற ஒரு அணைக்கட்டுத் திட்டம் தீட்டப்பட்டு நீண்ட நாட்களாக அது நிலுவையில் இருந்து வருகிறது. அந்த வட்டாரத்தில் பாசன

[1997 மார்ச் 19

அணைகள் எதுவும் இல்லை. ஆகவே, அந்த மத்தளபள்ளம் அணைக்கட்டுத் திட்டத்தை நிறைவேற்றி பாசன வசதியைப் பெருக்க நடப்பு ஆண்டில் அரசு முன்வருமா என்பதையும் அறிய விரும்புவதோடு; அருகில் உள்ள பஞ்சப்பள்ளி அணை வாய்க்காலில் உபரி நீர் வீணாகச் செல்கிறது. அந்த அணையை வெட்டி.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் கேட்கிற துணை வினாவுக்கும் மூல வினாவுக்கும் தொடர்பு இல்லை. இதில் அடுத்தாற்போல் இன்னொரு துணை வினாவுக்குப் போகிறீர்கள். உட்காருங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 251, திரு. ஜே. எம். ஆரூண் ரஷீத், மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்.

251—

கொரட்டூர் ஏரியை ஆழப்படுத்தல்

***3305—திரு. ஜே. எம். ஆரூண் ரஷீத் :**

மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சென்னை கொரட்டூர் ஏரியை ஆழப்படுத்தி, சுற்றுச்சுவர் கட்ட அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன், பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

திரு. ஜே. எம். ஆரூண் ரஷீத்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குடிநீருக்காக ஆண்டாண்டுக் காலமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டு வருவது அந்தக் கொரட்டூர் ஏரி ஆகும். மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்களைக்கூட அக்டோபர் மாதம் அழைத்துச் சென்று காண்பித்தோம். அந்த ஏரியில் ஆவின் பால் பண்ணையிலிருந்து வருகின்ற கழிவுநீர் வந்து கலக்கிறது. அம்பத்தூர் சிட்கோ தொழிற்பேட்டையிலிருந்து வருகின்ற நச்சுக் கழிவு நீரும் வந்து அந்த ஏரியை மேடாக ஆக்கிவிட்டது. ஆகவே அந்தப் பகுதியில் இருப்பவர்கள் வெள்ளைச் சட்டையை மஞ்சள் நிறம் ஆக்கவேண்டும் என்றால் சாயத் தொழிற்சாலைக்குப் போக வேண்டியது இல்லை. அந்தத் தண்ணீரில் மூழ்கடித்தாலே போதும், அந்தச் சட்டை மஞ்சள் நிறமாக மாறி விடும். 2 நாட்களாக அந்தத் தண்ணீரை பாட்டிலில் இங்கே கொண்டு வந்தேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே இல்லை. ஆகவே...

1997 மார்ச் 19]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அதை அவர் வீட்டுக்கு அனுப்பி வையுங்கள். (சிரிப்பு)

திரு. ஜே. எம். ஆரூண் ரஷீத்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த ஏரியை ஆழப்படுத்தினால்தான் அங்கே இருக்கின்ற அந்தப் பகுதி மக்களுக்குக் குடிநீர் வசதி கிடைக்கும். அதோடு மட்டும் அல்லாமல் அம்பத்தூர் நகராட்சியின் மூலமாகப் பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய் வீணாகச் செலவாகிறது. காரணம் குடிநீரை லாரிகளில் நாங்கள் அந்தப் பகுதியில் சப்ளை செய்கிறோம். ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அந்த ஏரியை ஆழப்படுத்த மீண்டும் பரிசீலிப்பார்களா என நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொரட்டூர் ஏரி பொதுப்பணித் துறைக்குச் சொந்தமான ஏரி. ஒரு காலத்தில் பாசனத்திற்கு அது பயன்பட்டது. 999 ஏக்கர் நிலம் பாசனம் பெற்று வந்தது. ஆனால் அந்த ஏரியில் இப்போது தொழிற்சாலைகளும், வீடுகளும் வந்து விட்டன. எனவே, பாசன ஏக்கர்கள் அருகிப் போய்விட்டன. ஆகவே, பொதுப்பணித் துறைக்கு என்று சில நியதிகள் உண்டு. பாசனத்திற்கு உபயோகம் ஆகின்ற கால்வாய்களையும், ஏரிகளையும்தான் பொதுப்பணித் துறை அதிகமாகக் கவனம் செலுத்தும், பராமரிக்கும். இப்போது மழை நீரை மட்டும் தேக்கி வைக்கக்கூடிய ஒரு ஏரியாக அது இருக்கிறது. அங்கே இருக்கிற தொழிற்சாலைகளுக்கும், வீடுகளுக்கும் நிலத்தடி நீர் தருவதற்கு அந்த ஏரி பயன்படுமே தவிர பாசனப் பகுதிக்குப் பயன்படாது. தற்போது, பாசனத்திற்குச் செலவு செய்வதற்கே பொதுப்பணித் துறையிடத்திலே அதிகப் பணம் இல்லை. ஆகவே உங்களுக்கு நாங்கள் செலவு செய்யக்கூடிய நிலைமையிலே இல்லை.

திரு. ஜே. எம். ஆரூண் ரஷீத்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பகுதியில் இருக்கின்ற பல கிராமங்கள் இன்னும் பாசன வசதியைப் பெறுவதற்குக் காத்துக்கொண்டிருக்கின்றன. இந்த நீர்ப்பாசன வசதிக்கு உபயோகம் அற்ற நிலையில் ஆகி விட்ட காரணத்தால் அந்த நிலங்கள் எல்லாம் வானம் பார்த்த பூமியாக மாறிவிட்டன. இதில் மிக முக்கியமான பிரச்சினை, பாசனத்திற்கு வேண்டிய நீரைவிட குடிநீர்ப் பிரச்சினையை முக்கியப் பிரச்சினையாக அந்தப் பகுதி மக்கள் கருதுகிறார்கள். சென்ற தேர்தலில்கூட அந்த மக்கள் தேர்தலை பகிஷ்காரம் செய்வோம் என்று அறிவிப்பு செய்தார்கள். நான் சட்டமன்ற உறுப்பினராவதற்கு வேட்பாளராக நின்றமையால்

அவர்களிடம் எல்லாம் சென்று நான் சமாதானம் செய்து மாண்புமிகு தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் தலைமையில் ஆட்சி வரப்போகிறது, இதெல்லாம் நல்லமுறையில் நடக்கும் என்று உத்தரவாதம் கொடுத்த பின்புதான் தேர்தலில் அவர்கள் வாக்களித்தார்கள். பலமுறை அங்கே சாலை மறியல் எல்லாம் செய்திருக்கிறார்கள். அந்த ஏரி மேடாகிவிட்டமையால் சிறு மழை பெய்தால் போதும், அந்த கொரட்டூர் முழுவதும் தண்ணீர் வெள்ளக் காடாக மாறிவிடுகிறது. இந்த மழையில்கூட 3 ஆயிரம் மணல் மூட்டைகளை நாங்கள் அங்கே அடுக்கி வைத்தோம். மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வந்தபோதுகூட அங்கே கால்வாய் கட்டித் தருவதாக வாக்குறுதி அளித்தார்கள். அதுவும் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த ஏரியை ஆழப்படுத்திட ஒரு கமிட்டி அமைத்து பரிசீலனை செய்ய இந்த அரசு முன்வருமா என நான் மீண்டும் உங்களைப் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் தவறான வாக்குறுதியைத் தர விரும்பவில்லை. அந்த ஏரியால் ஒரு சென்டு நிலம் கூட பாசனம் பெறவில்லை. பாசனம் தராத ஏரிக்கு பணத்தை செலவு செய்ய பொதுப்பணித் துறை தயாராக இல்லை. வேண்டுமானால் குடிநீருக்கு அது பயன்படுகிறது என்றால் குடிநீர் வடிகால் வாரியம் அதைச் சுற்றி சுற்றுச் சுவர் எழுப்புமானால் பொதுப்பணித் துறை, எங்களுக்கு எந்தவிதமான ஆட்சேபனையும் இல்லை என்று தெரிவிக்கும்.

முற்பகல் 10-10

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா 252, திரு. குழந்தை. தமிழரசன், மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி மற்றும் தமிழ்ப் பண்பாட்டுத் துறை அமைச்சர்.

252—

கல்வெட்டுக்கள் ஆய்வுப் பணி

***4730—திரு. குழந்தை. தமிழரசன்:** மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி மற்றும் தமிழ்ப் பண்பாட்டுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கல்வெட்டுக்களை ஆய்வு செய்து, தமிழ்நாட்டின் கலையை, கலாச்சாரத்தை வெளிக்கொணரும் முயற்சி எந்த நிலையில் உள்ளது?

(ஆ) இது பற்றிய புதிய உத்திகளைக் கையாளும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க் குடிமகன், தமிழ் ஆட்சிமொழி மற்றும் தமிழ்ப் பண்பாட்டுத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) தொல்பொருள் ஆய்வுத் துறையில் 1965-66ஆம் ஆண்டு கல்வெட்டாய்வுப் பிரிவு தொடங்கப்பட்டு இதுவரை 7,070 கல்வெட்டுக்கள் படியெடுக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றுள் இதுவரை 1,400 கல்வெட்டுக்கள் படித்து அச்சிட்டு வெளியிடப்பட்டுள்ளன. இக்கல்வெட்டாய்வுப் பணியின் மூலம் பல்லவ மன்னவர்கள் மற்றும் பாண்டிய மன்னர்களின் காலத்தைச் சரியாக அறியும் வகையில் வடார்க்காடு மாவட்டத்தில் கிடைத்த நடுகற் கல்வெட்டுகளும், தமிழகத்தின் தென்பகுதியில் கிடைத்த கல்வெட்டுகளும் சான்றாக அமைகின்றன. நடுகற் கல்வெட்டுக்களை அதிக அளவில் கண்டுபிடித்து ஆய்வு செய்ததின் காரணமாக, தமிழ் எழுத்துக்களின் வளர்ச்சி மற்றும் சமுதாயப் பழக்க வழக்கங்கள் பற்றி மிகத் தெளிவாகத் தெரிய வந்துள்ளன. மேலும் கல்வெட்டுக்களைப் படித்தல், மற்றும் ஆராய்ச்சி செய்வது ஆகியவற்றால் தமிழ்நாட்டு வரலாறு, கலை, பண்பாட்டுத் தொடர்பான பல்வேறு உண்மைகளும், விளக்கங்களும் தொடர்ந்து கிடைத்து வருகின்றன.

(ஆ) ஆம்.

திரு. குழந்தை. தமிழரசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பல நூற்றாண்டுகளுக்கு முந்தைய பழம்பெரும் தமிழனுடைய வரலாற்றை அறிவதற்குக் கல்வெட்டுக்கள் பெரிதும் துணை புரிகின்றன. அந்த வகையில், தஞ்சைப் பெருவுடையார் கோவிலில் உள்ள கல்வெட்டில், அந்தக் காலத்தில் தமிழகத்திலே நிலப்பரப்பைக் கணக்கிடுவதற்கான கணக்கியல் பாடல்கூட ஒன்று இருக்கிறது. இரண்டே வரிகள். நிலம் நூற்று ஐம்பத்திரண்டே முக்காலே அரைக் காணி முந்திரிகைக்கு அரையே மூன்று மாகாணி கீழ் முக்காலே மூன்று மா முக்காணி என்று அதிலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அதேபோல, உத்திரமேரூர் கல்வெட்டிலும், தமிழகத்தில் அந்தக் காலத்தில் பஞ்சாயத்து முறை எப்படி இயங்கியது, குடவோலை முறை செய்திகள் எல்லாம் வந்துள்ளன. எனவே, இப்படி அதிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த கல்வெட்டுக்கள் மூலம் அறியப்படும் செய்திகள் குறித்து தமிழ்நாட்டில் எவ்வளவு இடங்களில் ஆராய்ச்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன? கல்வெட்டு ஆராய்ச்சியில் ஏற்படும் பெரும்

[1997 மார்ச் 19

பயன்கள் என்ன என்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் தெரிவிப்பார்களா? அதேபோன்று, விழுப்புரம் இராமசாமிப் படையாச்சியார் மாவட்டத்தில், திருக்கோயிலூரில் சமீபத்தில் அதிகமான கல்வெட்டுக்கள் கண்டுபிடிக்கப் பட்டுள்ளன. அவை தெரிவிக்கும் செய்திகள் யாவை என்பதையும் அமைச்சர் தெரிவிப்பாரா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் ஒரே வினாவிற்குள் மூன்று வினாக்களை அடுக்கியிருக்கிறார்கள். என்றாலும், மூன்றுக்கும் நான் விடை சொல்லி விடுகிறேன். பொதுவாகவே, வரலாற்றை எழுதுவதற்குப் பயன்படுகின்ற வரலாற்றுச் சான்றுகளில் முதலிடம் பெறுவது கல்வெட்டுதான். காரணம், இலக்கியங்களிலேகூட சில நேரம் புனைந்துரைகள் இடம்' பெற்று விடுகின்றன. ஆனால், கல்வெட்டுக்கள் மட்டும்தான் முழுமையாக அந்தந்தக் காலத்தில் பொறிக்கப்பட்டு முறையான வரலாறுகளையும், காலத்தின் உறுதியையும் தருகின்றன. குறிப்பாக, அழகன்குளத்திலே எடுக்கப்படுகிற கல்வெட்டு ஆயினும், கி.மு. 383 எனும் அந்தக் காலகட்டத்திலும், அதற்குப் பின்னாலும் இருந்த ரோமானியப் பேரரசுகள் எந்த அளவிற்கு இந்த நாட்டில் வணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந்தன எனக் காசுகள் வாயிலாக நமக்கு அறிவிக்கின்றன. அதேபோல, அவர் குறிப்பிட்ட, விழுப்புரம் இராமசாமிப் படையாச்சியார் மாவட்டத்தில் திருக்கோயிலூர் பகுதியில் செம்மார் என்ற பகுதியில் எடுக்கப்பட்ட சுடுமண் குழாய்கள், அதற்கு மேலும் எடுக்கப்பட்ட கல்வெட்டுக்களின் வாயிலாக எந்த அளவிற்கு ஒரு பண்பாட்டுச் சிகரமாக அந்த ஊர் விளங்கியது என்பதைத் தெளிவுபடுத்தியிருக்கிறார்கள். கி. பி. 4 ஆம் நூற்றாண்டு வரைக்கும் திருக்கோயிலூர், ஒரு பண்பாட்டுக் களமாகவும், பிறகு கி. பி. 4 ஆம் நூற்றாண்டுக்குப் பின்னால் சில சரிவுகளுக்கு உட்பட்ட பண்பாட்டுக் களமாகவும் அது விளங்குகிறது. அதேநேரத்தில், சங்க காலத்தில் புகழ் பெற்ற மலையமான் திருமுடிக்காரியினுடைய ஆற்றல் மிக்க ஆட்சியையும் அது புலப்படுத்துகிறது. எனவே, தமிழ்நாட்டில் இங்கு மட்டுமல்லாமல், உத்திரமேரூர் கல்வெட்டுக்கள், தஞ்சைப் பெருவுடையார் கோயில் கல்வெட்டுக்கள், திருமலை நாய்க்கர் மகால் மட்டுமல்லாமல், தமிழ்நாட்டில் கொற்கை, தொண்டி, அழகன்குளம், இங்கேயிருந்து தொடங்கி மலையுச்சியில் உதகமண்டலம் வரைக்கும் 19 இடங்களில் இந்த ஆய்வு மையங்கள் சிறப்பாக இயங்கி வருகின்றன. வரலாற்றுக்குப் பெரிதும் துணை புரிகிற முதல் துறை என்ற முறையில் இது பெருமை பெறுகிறது.

1997 மார்ச் 19]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுவரையிலும் கண்டறியப்பட்டு இருக்கிற கல்வெட்டுக்களிலேயிருந்து தமிழிலக்கியங்களில் சொல்லப்படுகிற சம்பவங்களுக்கும் செய்திகளுக்கும் எதிரான வரலாற்று ஆதாரங்கள் ஏதாவது கண்டறியப்பட்டிருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய உறுப்பினர் எழுப்பிய வினா நல்ல வினா என்றாலும், எந்தக் காலத்திலும், வரலாற்றில் தமிழர்கள் வேண்டுமானால் வீழ்ச்சி அடைந்திருக்கிறார்களே தவிர, பிறழ எழுதப்பட்டது இல்லை. அது இலக்கியத்தில் வருகிற வரியானாலும், கல்வெட்டில் வருகிறதானாலும் ஒன்றாக, ஒருங்கிணைந்து வந்திருக்கிறதே தவிர அதில் முரண்பாடுகள் ஏதும் எழவில்லை.

முற்பகல் 10-15

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் என்னுடைய வடாற்காடு மாவட்டத்தில் கண்டெடுக்கப்பட்ட நடுகற் கல்வெட்டுக்களைப் பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். வடாற்காடு மாவட்டம் உட்பட சித்தூர் மாவட்டமாக இருந்த காலத்தில் திருப்பதியில் இருக்கக்கூடிய வெங்கடேசப் பெருமாள் கோவிலிலும் தமிழ் கல்வெட்டுக்கள் ஏராளமாக இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் திருப்பதிக்குச் சென்று அந்தக் கல்வெட்டுக்களையெல்லாம் பார்த்திருக்கிறார்களா? அப்படிப் பார்த்திருப்பது உண்மையானால், அந்தத் திருப்பதியை நமக்கு மீட்டுத் தருவாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வினாவில் சில வரம்பு மீறல்கள் இருக்கின்றன. மீட்டுத் தருகின்ற வேலை தமிழ்க்குடிமகனைச் சார்ந்ததல்ல, இந்த அரசையும் சார்ந்ததல்ல. ஏற்கெனவே, அது முறைப்படி மொழிவாரி மாநிலமாக 1956-லே பிரிக்கப்பட்டு இயங்கி வருகிறது. என்றாலும் ஒரு காலத்தில் அடிப்படை திராவிட நாடு என்ற முறையிலும், எல்லா இடத்திலும் தமிழே மேலோங்கி இருந்தது என்ற முறையிலும், 'கன்னடமும், களிதெலுங்கும், கவின் மலையாளமும், துளுவும் உன்னுதிரத்து

உதித்தெழுந்து ஒன்று பல ஆயின' என்ற கோட்பாட்டின் அடிப்படையிலும், அதுவும் நம் நிலம்தான், நம்முடைய மாநிலம்தான். அதற்குப் பேரே திருவேங்கடம். எனவே, அந்தக் கல்வெட்டுக்களில் இன்றைக்கும் தொடக்க காலத்திய தமிழ் வட்டெழுத்துக்கள் இருந்தன என்று கண்டறியப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்.

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வடவேங்கடம் தென்குமரி ஆயிடை தமிழ் கூறும் நல்லுலகு என்று நாம் பாடியிருக்கிறோம். இந்தப் பாட்டுக்கு ஆதாரம் என்ன ? ஆதாரம் இல்லாமல் நாம் பாடியிருக்க முடியாது. வடவேங்கடம்தான் நம்முடைய வட எல்லை என்றிருக்கும்போது, நியாயமாக அந்த வடவேங்கடம் தமிழகத்தைச் சார்ந்துதான் இருக்க வேண்டும். இதிலே ஏதும் அரசியல் கலப்பு இல்லை. மொழி அடிப்படையில் ஒரு இனத்தினுடைய எல்லை. அது குறித்து இந்த அரசு என்ன கொள்கையைக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அப்துல் லத்தீப் அவர்கள் எழுப்பிய வினா ஒரு ஆழ்ந்த வினா. தொல்காப்பியத்தினுடைய அணிந்துரையாக எழுதிய பனம்பாரனாருடைய பாடலில்தான் 'வடவேங்கடம் தென்குமரி ஆயிடைத் தமிழ் கூறும் நல்லுலகு' என்ற தொடர் வருகிறது. நீங்கள் சொல்வது நூற்றுக்கு நூறு உண்மை. ஒரு காலத்தில் வடவேங்கடம் தமிழகத்தினுடைய எல்லையாகவும், குமரி தெற்கு எல்லையாகவும் இருந்தது. இன்னும் ஒருபடி மேலே போனால் 'வடாசுது பணிபடு நெடுவரை வடக்கும்' என்று சொல்லப்படுகிற இமயமலையே ஒரு எல்லையாக இருந்தது என்பதும் புறநானூறு தருகின்ற எல்லை. ஆனாலும், காலப் போக்கில் பல்வேறு படையெடுப்புகளாலும், மொழிவாரி மாநிலப் பிரிவினைகளாலும், இப்போது நாம் இந்த எல்லையில் இருக்கிறோம் என்பது நினைவுகூரத்தக்கது.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வியின் மூலமாகப் புதிய குழப்பமான பிரச்சினையை உருவாக்க நான் விரும்பவில்லை. கேள்வியும், பதிலும் அதற்கான அடித்தளத்தை அமைத்துவிடுமோ என்று நான் அஞ்சுகின்றேன். மாண்புமிகு தமிழ்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே விடையளிக்கின்றபோது குறிப்பிட்டார்கள். அப்படியானால், இமயமும்கூட நம்முடைய

எல்லைதான் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதை எண்ணிப்பார்த்து இமயமும் குமரியும்தான் என்கிற அளவிலே அமைதி பெற வேண்டும் என்று உறுப்பினர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் திருவேங்கடம் பிரச்சினை ஏற்கெனவே முடிவடைந்த ஒன்று. முடிவடைந்த ஒன்றை மீண்டும் கிளப்புவது நல்லதல்ல. இந்தப் பிரச்சினை அடுத்த மாநிலத்திலே, ஆந்திர மாநிலத்திலே வேறுவிதமாகப் பேசப்பட்டு, ஆந்திர மக்களுக்கும், தமிழக மக்களுக்கும் உள்ள நல்ல தொடர்புக்கு வேட்டு வைத்துவிடும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 253, திரு. ரா. சேதுநாதன், மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்.

253—

கட்டிடத் தொழிலாளர்களுக்கு நிதி உதவி

*** 3984—திரு. ரா. சேதுநாதன் :** மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா —

சென்னை, கோயம்புத்தூர், மதுரை ஆகிய நகரங்களில் கட்டிடத் தொழிலாளர்கள் அடிபட்டாலோ அல்லது இறந்தாலோ அரசு அளிக்கும் நிதி உதவியை தமிழகம் முழுவதும் விரிவாக்க அரசு ஆவன செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு.அ. இரகுமான்கான், தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

தமிழ்நாடு உடலுழைப்புத் தொழிலாளர்கள் (கட்டுமானத் தொழிலாளர்கள்) நலத்திட்டத்தினை ஆரம்ப கட்டமாக சென்னை, மதுரை மற்றும் கோவை ஆகிய நகராட்சிகளில் 1-11-1994 முதல் அமலாக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளது. இந்த மூன்று இடங்களிலும் இத்திட்ட செயலாக்கம் ஆராயப்பட்டு வருகிறது. இதன் அடிப்படையில் படிப்படியாக தமிழ்நாடு முழுவதும் விஸ்தரிக்க அரசு பரிசீலிக்க உள்ளது.

திரு. ரா. சேதுநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொழிலாளர்களுடைய தோழனாக இன்றைக்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் விளங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கோவண ஊர்வலம் நடத்தி, மொட்டையடித்து ஊர்வலம் நடத்தியவர்கள் எல்லாம் கண்டும் காணாமல் பலபேர் சென்று விட்டார்கள். ஆனால், இன்றைக்கு மாதவரம் பால் பண்ணைத் தொழிலாளர்கள், பி.அண்டு சி. மில் தொழிலாளர்கள் என்று பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுத்து அவர்கள் வாழ்விலே ஒளிவிளக்கு ஏற்றிய தலைவரை வணக்கத்தோடு

கேட்டுக் கொள்கிறேன். எல்லாத் தொழிலாளர்களும் இன்றைக்கு தொழிலாளர்கள்தான். கட்டிடத் தொழிலாளர்கள் அழகான கட்டிடத்தைக் கட்டுகிறார்கள். ஆனால், அந்தத் தொழிலாளர்கள் வாழ்வில் உடல் ஊனமுற்றாலோ, விபத்தில் அடிபட்டாலோ தமிழகம் முழுவதும் இருக்கின்ற கட்டிடத் தொழிலாளர்களுக்கு, தாங்கள் கருணை உள்ளத்தோடு, சென்னை, கோவை, மதுரை ஆகிய நகரங்களுக்கு விஸ்தரித்திருக்கின்ற அந்தத் திட்டத்தை, அனைத்துக் கட்டிடத் தொழிலாளர்களுக்கும் விஸ்தரித்து, அவர்களுடைய வாழ்விலே ஒளிவிளக்கு ஏற்ற வேண்டுமென்று மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களையும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களையும் வணக்கத்தோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-20

மாண்புமிகு திரு. அ. இரகுமான்கான் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உடலுழைப்புத் தொழிலாளர்கள், கட்டுமானத் தொழிலாளர்களுக்காக அரசால் ஏற்கெனவே சட்டம் இயற்றப்பட்டு, 1-11-1994 முதல் கோவை, மதுரை, சென்னை ஆகிய மாநகராட்சிகளிலே, அவற்றின் எல்லைக்குள் அமல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. தமிழ்நாட்டிலே கட்டுமானத் தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக தொழிலாளர் நல வாரியம் உருவாக்கப்பட்டு சிறப்பாக நடைபெற்று வருகிறது. 26,000-க்கு மேற்பட்ட கட்டுமானத் தொழிலாளர்கள் அந்த வாரியத்தில் தங்களை இணைத்துள்ளார்கள். இன்சூரன்ஸ் மூலமாக அவர்களுக்கு உதவி செய்கின்ற விதத்திலே விபத்துக் காப்பீடு, தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளைப் பாதுகாக்க குழந்தைகள் காப்பகம், ஈ.எஸ்.ஐ., பிராவிடண்ட் பண்டு, பென்ஷன் போன்றவை எல்லாம் அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைப்பதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. அதன் எல்லையை விரிவுபடுத்த வேண்டியிருக்கிறது. தமிழ்நாடு முழுவதும், கொள்கையளவிலே ஏற்றுக்கொண்டு, எப்படியெல்லாம் விரிவுபடுத்துவது என்று ஆராய்ந்து வருகிறோம். ஆனால், ஈ.எஸ்.ஐ., பெனிபிட் என்று சொல்கிறபோதும், பென்ஷன் என்று சொல்கிறபோதும், ப்ராவிடண்ட் பண்டு என்று சொல்கிறபோதும் சில நடைமுறை சட்டச் சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. 20-க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் இருந்தால்தான் ஈ.எஸ்.ஐ., சட்டம் அமலுக்கு வரும். ஆக, தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக இந்தச் சட்டச் சிக்கல்களைத் தீர்த்து அனைவருக்கும் இந்தப் பலன்களும் கிடைக்கின்ற விதத்தில் மாநகராட்சிக்கு எல்லைக்கு அப்பாலேயும் இந்தத் திட்டம் விஸ்தரிக்கப்படும் என்பதை உறுப்பினருக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 254, திரு. கே. ஆர். ஜி. தனபாலன், மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர்.

254—

கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் கடனைத் தள்ளுபடி செய்தல்.

*** 2807—திரு. கே. ஆர். ஜி. தனபாலன் :**

மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தமிழ்நாட்டிலுள்ள நலிவடைந்த கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் அரசுக் கடன் மற்றும் வட்டியினைத் தள்ளுபடி செய்ய அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. என். கே. கே. பெரியசாமி, கைத்தறித் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

தமிழ்நாட்டிலுள்ள நலிவடைந்த கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் அரசுக் கடன் மற்றும் வட்டியினைத் தள்ளுபடி செய்யும் திட்டம் எதுவும் அரசிடம் தற்போது இல்லை என்பதை அவைக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. கே. ஆர். ஜி. தனபாலன் இருக்கையில் இல்லை. திரு. ஆர். சிவானந்தம்.

திரு. ஆர். சிவானந்தம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆரணி தொகுதியில் உள்ள பட்டுக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டு தேங்கிக் கிடக்கும் கோடிக்கணக்கான பட்டுச் சேலைகள் கோ-ஆப்டெக்ஸ் மூலம் கொள்முதல் செய்யப்படாமல் காலம் கடத்தி வருவதால் பட்டுக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் நெசவாளர்களுக்குத் தொழில் தர முடியாமல் திண்டாடுகின்றன. எனவே, கோ-ஆப்டெக்ஸ் மூலம், தேங்கிக் கிடக்கும் சேலைகளின் பெரும்பகுதியைக் கொள்முதல் செய்து நெசவாளர்களின் துயர் துடைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். கே. கே. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மூலக் கேள்விக்கும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தற்போது கேட்டிருக்கும் கேள்விக்கும் சம்பந்தம் இல்லை. ஆனாலும், எந்தெந்த இடங்களிலே துணிகள் தேங்கிக் கிடக்கின்றனவோ, அவற்றை எல்லாம் முறைப்படுத்தி, எடுப்பதற்கு வேண்டிய பணி போர்க்கால அடிப்படையிலே நடந்து வருகிறது என்பதை அவைக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. கே. எம். விஜயகுமார்.

திரு. கே. எம். விஜயகுமார் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு கூட்டுறவுத் துறை அலுவலர்களுக்கு அந்தந்த கைத்தறி நெசவுக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலிருந்தே ஊதியம் கொடுக்கப்படுகின்கிற காரணத்தால், அந்தக் கைத்தறி நெசவுக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு அதிக இழப்பு ஏற்படுகிறது. மற்ற இதர கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே உள்ள அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அவர்களுடைய துறையின்மூலம் ஊதியம் கொடுப்பதுபோல், கைத்தறித் துறையில் இருக்கும் அலுவலர்களுக்கும் அரசுத் துறையிலிருந்தோ கைத்தறித் துறையிலிருந்தோ ஊதியம் வழங்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். கே. கே. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் தெரிவித்த கருத்து, எந்தெந்தக் கைத்தறிக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு அரசு அலுவலர்களுடைய உதவி தேவைப்படுகிறது. அவர்களுடைய அனுமதி தேவைப்படுகிறது என்ற அளவிலே போடப்பட்ட அலுவலர்களுக்குத்தான் கைத்தறிச் சங்கங்களிலிருந்து ஊதியம் அளிக்கப்படுகிறது என்பதை அவைக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 255, திரு. இ. கணேசன், மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர்.

255—

எடப்பாடியில் காற்றில் நச்சு கலத்தல்.

***3487—திரு. இ. கணேசன் :**

மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) விசைத்தறித் தொழில் நிறைந்த எடப்பாடி நகரப் பகுதியில் காற்றில் நச்சு கலந்துள்ளதாக அரசிற்குப் புகார் வந்துள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. என். கே. கே. பெரியசாமி, கைத்தறித் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) : எடப்பாடி நகரில் விசைத்தறி தொழிற்சாலைகளால் காற்றில் நச்சு கலப்பதாகத் தெரிவித்து புகார்கள்

எதுவும் அரசாலோ, மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்தாலோ பெறப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. இ. கணேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எடப்பாடி நகரிலே விசைத்தறி மிக முக்கியமான ஒரு தொழிலாக இருக்கிறது. விசைத்தறிக்குத் தேவையானவை நூலும், வண்ணச் சாயமும் ஆகும். அந்த வண்ணச் சாயத்தை தண்ணீரிலே ஊற வைத்து அவர்கள் காய வைக்கிறார்கள். பிறகு அந்தச் சாயத் தண்ணீரை அப்படியே பாதையிலே விட்டுவிடுவதன் காரணமாக, அது அந்தப் பகுதியிலே குட்டையாகத் தேங்கி துர்நாற்றத்தை ஏற்படுத்துகிறது. அதனால், அந்தப் பகுதியிலே நடந்து செல்கின்ற மக்களின் கால்களிலே புண்ணும் ஏற்படுகிறது. ஆகையால், இந்த துர்நாற்றத்தைப் போக்கவும், நச்சுத் தன்மையை நீக்கவும், அதோடு அந்தப் பகுதியின் சுற்றுச் சூழலைப் பாதுகாக்கவும் அரசு என்ன நடவடிக்கையை மேற்கொண்டு இருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-25

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : புகாரே வரவில்லையென்று அமைச்சர் சொல்கிறார். நீங்கள் புகார் எழுதிக் கொடுக்காமலேயே ஏன் கேள்வி கேட்கிறீர்கள் ?

மாண்புமிகு திரு. என்.கே.கே. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விசைத்தறி தொழிற்சாலைகளால் காற்றில் நச்சு கலப்பதாகத் தெரிவித்த புகாரின் அடிப்படையிலேதான் நான் அவர்களுக்குப் பதில் சொன்னேன். ஆனால், ஆறு மாத காலத்திற்கு முன்பு, சேலம் மாவட்டம் குமாரபாளையத்தில் இப்படிப்பட்ட சிறுசிறு சாயத் தொழிற்சாலைகளையெல்லாம் எப்படி முறைப்படுத்துவது, எந்த முறையிலே சுத்தப்படுத்துவது என்பதற்காக ஒரு கருத்தரங்கம் நடைபெற்று அதிலே சில முடிவுகளும் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. தமிழ் நாடு வடிகால் வாரியத்தின் துணையோடோ, அல்லது காவிரியைச் சுத்தப்படுத்தும் பணியோடு இணைத்தோ, அல்லது எடப்பாடியில் சுமார் 80 சிறிய சாயத் தொழிற்சாலைகளைத் தனியாக உருவாக்கியோ அதை முறைப்படுத்துவது என்ற ஒரு முடிவு ஆறு மாத காலத்திற்கு முன்பு நடைபெற்ற அந்தக் கருத்தரங்கில் எடுக்கப்பட்டது. அது எந்த அளவிற்கு இப்பொழுது நடைபெற்று வருகிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் என்னிடம் நேரில் வந்து தெரிந்துகொள்ளுமாறு நான் பணிவோடு இந்த அவையின் மூலம் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[1997 மார்ச் 19

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 256, திரு. கோ. சண்முகம், மாண்புமிகு இந்து சமயம் மற்றும் அறநிலையத் துறை அமைச்சர்.

256—

புதிய அறங்காவலர்களை நியமித்தல்

***3146—திரு. கோ. சண்முகம் :**

மாண்புமிகு இந்து சமயம் மற்றும் அறநிலையத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

வட ஆற்காடு-அம்பேத்கர் மாவட்டம், திருப்பத்தூர் தொகுதியிலுள்ள ஆலயங்களுக்கு புதிய அறங்காவலர்களை நியமிக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு புலவர் பூ.ம. செங்குட்டுவன், இந்து சமயம் மற்றும் அறநிலையத் துறை அமைச்சர் :

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அறங்காவலர் நியமனம் பற்றிய வழக்கு உயர்நீதிமன்றத்தில் இருப்பதால், இக்கேள்விக்குப் பதிலளிப்பது என்பது தற்சமயம் உகந்ததாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 257, திரு. டி.சி. விஜயன், மாண்புமிகு இந்து சமயம் மற்றும் அறநிலையத் துறை அமைச்சர்.

257—

திருவொற்றியூர் அருள்மிகு தியாகராஜசுவாமி திருக்கோயில் திருப்பணி

***3972—திரு. டி.சி. விஜயன் :** மாண்புமிகு இந்து சமயம் மற்றும் அறநிலையத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

திருவொற்றியூர் அருள்மிகு தியாகராஜசுவாமி திருக்கோயில் திருப்பணி முடிந்து குடமுழுக்கு எப்போது நடைபெறும் ?

மாண்புமிகு புலவர் பூ.ம. செங்குட்டுவன், இந்து சமயம் மற்றும் அறநிலையத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

1997 மார்ச் 19]

திருவொற்றியூர் அருள்மிகு தியாகராஜசுவாமி திருக்கோயில் திருப்பணி முடித்து வரும் ஆண்டு தமிழ்த் திங்கள் வைகாசியில் ஒரு நல்ல நாளில் குடமுழுக்கு விழா நடத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 258, திரு. சி. ஞானசேகரன், மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர்.

258—

உதவித்தொகையை காசோலை மூலம் இல்லங்களுக்கு அனுப்புதல்

***4386—திரு. சி. ஞானசேகரன் :**

மாண்புமிகு சமூக நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

உடல் ஊனமுற்றோர் பெறும் உதவித்தொகையை காசோலை மூலம் அவர்கள் இல்லங்களுக்கு அனுப்பி வைக்க அரசு ஆணையிடுமா ?

மாண்புமிகு திருமதி எஸ். பி. சற்குணபாண்டியன், சமூக நலத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கு உதவித் தொகை, காசோலை மூலம் வழங்கினால், மீண்டும் அதை வங்கிகளுக்கு எடுத்துச்சென்று பணமாக மாற்றுவதில், கிராம அளவில் உள்ள ஊனமுற்றவர்களுக்கு இயலாத ஒன்றாகும். எனவே, தற்போதுள்ள அஞ்சல் அலுவலகம் மூலமாக அனுப்பப்படும் மணியார்டர் முறையே சிறந்தது.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொதுவாகவே, இப்போது எல்லாக் கிராமங்களிலும் கூட்டுறவு வங்கிகள் வந்துவிட்டன. எனவே, அந்தக் கிராமங்களில் காசோலைகளை மாற்றுவது சிரமம் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்வதைச் சற்று மாற்றியமைத்துக் கொண்டு, மணியார்டர் மூலம் பணம் பெறுகின்றபோது அதில் குறைவு ஏற்படுகிறது என்பதாலும், ஏனென்றால், பணத்தைக் கொடுக்கக் கூடியவர்கள் அதிலே ஒரு பங்கை எதிர்பார்க்கிறார்கள் என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரியும் என்ற காரணத்தாலும், அதையெல்லாம் தவிர்க்கும் முகத்தான், உடல் ஊனமுற்றோருக்கு வழங்கப்படும் உதவித் தொகை அவர்களுக்கு முழுமையாகப் போய்ச் சேர வேண்டும் என்பதற்காக, அமைச்சர் அவர்கள் மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்து, காசோலைகளாக வழங்க உத்தரவிடுவார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி எஸ். பி. சற்குணபாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காசு வாங்கவேண்டுமென்று

[1997 மார்ச் 19

நினைப்பவர்கள், எங்கிருந்தாலும் வாங்கத்தான் செய்வார்கள். ஆனால் கொடுக்கின்றவர்கள் அதைத் தவிர்ப்பதற்கு முயற்சி செய்திட வேண்டும். இப்பொழுது முதியோர்களுக்காக வழங்கப்படுகின்ற உதவித் தொகை காசோலை மூலமாக வழங்கப்படாமல், நேரடியாக மணியார்டர் மூலமாகவே அனுப்பப்படுகிறது. எனவே, அந்தப் பழக்கத்தையே இதிலேயும் தொடர்வதற்கு அரசு விரும்புகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. பா. துரைசாமி.

திரு. பா. துரைசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது உடல் ஊனமுற்றோருக்காக வழங்கப்படும் உதவித் தொகை சற்று உயர்த்திக் கொடுக்கப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி எஸ். பி. சற்குணபாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நிதி ஆதாரத்தைப் பொறுத்து தற்போது உயர்த்தித் தருவதற்கு எண்ணம் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள்-விடைகள் நேரம் பேரவையின் முன் அனுமதியோடு நீட்டிக்கப்படுகிறது. திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஊனமுற்றோருக்கான நிதி எவ்வளவு பேருக்கு வழங்கப்படுகிறது. மொத்தம் எவ்வளவு தொகை வழங்கப்பட்டுள்ளது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி எஸ்.பி. சற்குண பாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது ஊனமுற்றோருக்காக வழங்கப்படுகின்ற தொகையானது முதியோர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்ற அதே உதவித் தொகை, ரூ.100 என்ற அளவில்தான் வழங்கப்படுகிறது. கிட்டத்தட்ட நவம்பர் 1996 வரை 57,240 பேர்கள் இதனால் பயனடைகிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி ஆர். சரஸ்வதி.

திருமதி ஆர். சரஸ்வதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உதவித் தொகை பெறும் மனுதாரர்களுக்கு ரூபாய் 1,000 என்ற சொத்து வரம்பு பல்லாண்டுகளுக்கு முன்பு நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிற வரன்முறை. அதைத் தளர்த்தி ரூ. 5,000 வரை சொத்துஇருந்தாலும் ஓய்வூதியம் வழங்குவதற்கு அரசு ஆணை பிறப்பிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1997 மார்ச் 19]

மாண்புமிகு திருமதி எஸ்.பி. சற்குண பாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் மொத்த வருமான வரம்பு ரூ. 5,000 ஆக இருக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். இது குறித்து அரசு பரிசீலனை செய்யும் எனத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 259, திரு. எல். சந்தானம், மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்.

259—

மலைவேடர் சாதியினர் கிராமங்களை மாவட்ட அரசிதழில் அறிவித்தல்

***2175—திரு. எல். சந்தானம் :** மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மதுரை, மன்னர் திருமலை மாவட்டங்கள், ஊட்டி வட்டம் ஆகிய கிராமங்களில் மலைவேடர் சாதியினர் வாழும் கிராமங்களின் பெயர்களை 1981, 1991-ஆம் ஆண்டுகளின் மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்பினை ஆதாரமாக வைத்து அந்தந்த மாவட்ட அரசிதழில் அறிவிக்கப்படுமா ?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது ?

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு, ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) எந்த ஒரு கிராமத்தையும் குறிப்பிட்ட சாதியினர் வாழும் கிராமம் என மாவட்ட அரசிதழில் அறிவிக்க இயலாது.

(ஆ) அறிவிக்க இயலாது என்கிறபோது, எப்போது அறிவிக்கப்படும் என்ற கேள்விக்கு இடம் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எல். சந்தானம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மலைவேடர் ஜாதியினர் பிரச்சினை தமிழகத்தில் எல்லாப் பகுதிகளிலும் இருக்கிறது. குறிப்பாக எனது தொகுதியிலே கோட்டைமேடு, மன்னாரிமங்கலம் போன்ற பகுதிகளிலே மலையில் இருப்பவர்களுக்கு 'மலைவேடன்' என்ற நிலை இல்லை. இன்றைக்கு வேலை தேடி எல்லா இனத்தவரும், எல்லா இடங்களுக்கும் செல்கின்ற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் வேலை தேடி, குடியேறுகின்ற இடங்களிலே தங்களுடைய ஜாதியைச் சொல்லிக் கொள்ள முடியாத நிலையிருக்கிறது. இதனால்

[1997 மார்ச் 19

அவர்களுடைய கல்வி மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறது. குழந்தைகளை ஆரம்பப் பள்ளிகளில் சேர்க்கின்றபோது 'மலைவேடன்' இனத்தைச் சேர்ந்தவர் என்று சொல்லிச் சேர்த்து விடுகிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் 10-வது வகுப்பை முடித்துவிட்டு கல்லூரிக்குச் செல்கின்ற நேரத்திலே அந்தச் சாதிச் சான்றிதழைக் கொடுக்க வேண்டிய நிலை இருக்கின்ற காரணத்தால் அவர்களால் அதனைக் கொடுக்க முடியவில்லை. அதனால் அவர்களுடைய கல்வி அந்த நிலையிலே நின்றுவிடுகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டுவிடுகிறது. எங்கள் பகுதியிலேயிருந்துகூட ஒரு பையன் கால்நடை மருத்துவக் கல்லூரியிலே சேர்ந்து கடைசி ஆண்டு பயின்று கொண்டிருக்கின்றான். அவனுக்கு இந்தச் சாதிச் சான்றிதழ் இல்லை என்கின்ற காரணத்தால் அவனால் பரிட்சை எழுத முடியாத நிலையிருக்கிறது. இதை இந்த அரசு....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடிப்படையிலேயே இந்தக் கேள்வி தவறு. இதுகுறித்து ஆதிதிராவிடர் நலத் துறை அமைச்சரைக் கேட்டிருக்கக் கூடாது.

திரு. எல். சந்தானம்: இல்லை, பழங்குடியினர் இனத்தில்தான் வருகிறது. 'மலைவேடன்' என்பது பழங்குடியினர்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மூல வினாவே வேறு அமைச்சரிடம் கேட்க வேண்டியது. துணை வினாவைச் சுருக்கமாகக் கேளுங்கள்.

திரு. எல். சந்தானம்: பழங்குடியினர் சாதி என்கின்ற காரணத்தால்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இந்த அமைச்சருக்கு அந்த அதிகாரம் கிடையாது. நீங்கள் சீக்கிரம் பேசி முடியுங்கள்.

திரு. எல். சந்தானம்: 'மலைவேடன்' என்பது பழங்குடியினர் சாதியில் வருகின்ற காரணத்தால், அந்தப் பகுதியிலே வாழுகின்ற மக்களுக்கு திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் முன்னர் இருந்த காலத்திலே மாவட்ட அரசு கெஜட்டில் அறிவித்து, அந்தந்த ஆர்.டி.ஓ.க்கள் சாதிச் சான்றிதழ் வழங்கலாம் என்கின்ற நிலை இருந்தது. மீண்டும் இப்போது நம்முடைய திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு வந்திருக்கின்ற காரணத்தால்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் கேள்வியைச் சுருக்கமாகக் கேளுங்கள்.

திரு. எல். சந்தானம்: தற்போது திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு இருக்கின்ற காரணத்தால், கடந்த காலங்களில் செய்ததுபோல் வருவாய்த் துறை அதிகாரிகளே இந்தச் சாதிச் சான்றிதழைக் கொடுக்கும் நிலையைக் கொண்டு வருவது பற்றி அரசு பரிசிலனை செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1997 மார்ச் 19]

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வியைப் பொறுத்தவரையில் தமிழகத்தில் எந்தப் பகுதியில் 'மலைவேடன்' இனம் இருந்தாலும் அவர்கள் 'பழங்குடியினர் பட்டியலில்' இனம் 22ல் சேர்க்கப்பட்டு அனைத்து சலுகைகளையும் பெறுவதற்குத் தகுதி படைத்தவர்கள் என ஏற்கெனவே அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தின் விதி எண் 342-ன்படி, எந்த ஒரு பகுதியையும், தொகுதியையும் 'பழங்குடியினர் தொகுதி' என்று அறிவிக்கும் அதிகாரம் குடியரசுத் தலைவருக்கு மட்டுமே இருக்கின்றது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10.35

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 260, திரு. ஜி. பழனிசாமி, மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்.

260—

நரிக்குறவர் இனத்தை தாழ்த்தப்பட்டோர் பட்டியலில் சேர்த்தல்

***4181—திரு. ஜி. பழனிசாமி:**

மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

நரிக்குறவர் இனத்தை மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் பட்டியலிலிருந்து தாழ்த்தப்பட்டோர் பட்டியலில் சேர்க்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு, ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

எந்தவொரு இனத்தையும் தாழ்த்தப்பட்டோர் அல்லது பழங்குடியினர் பட்டியலில் சேர்க்கவோ அல்லது நீக்கவோ நாடாளுமன்ற அவைகளில் சட்டத்திருத்தம் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும். நரிக்குறவர் இனத்தை மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் பட்டியலிலிருந்து பழங்குடியினர் பட்டியலில் சேர்க்க மைய அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளது.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நரிக்குறவர் இனத்தவர்கள் தங்களுடைய சுய தொழிலான, மணி விற்பது, பவளம் விற்பது, பிச்சை எடுப்பது போன்றவற்றிலிருந்து மாறுபட்டு, இன்றையதினம் விவசாய வேலைகளிலும், பிற வேலைகளிலும் தங்களை ஈடுபடுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பெரும்பாலான நரிக்குறவர்களுடைய குழந்தைகள், பஸ் நிலையம் போன்ற இடங்களிலே பிச்சை

எடுப்பதிலேயிருந்து மாறுபட்டு, இன்றையதினம் பள்ளிகளிலே சேர்ந்து படிக்கின்ற ஒரு முன் முயற்சியிலே, ஒரு விழிப்புணர்வு ஏற்பட்டிருக்கின்ற காரணத்தினால், அவர்கள் பள்ளிகளிலே சேர்வதற்கு, அவர்கள் எந்த ஜாதியைச் சேர்ந்தவர்கள் என ஜாதிச் சான்றிதழ் வழங்க முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. அவர்களை எந்த ஜாதியிலும் சேர்க்க முடியவில்லை. அவர்களுக்கு, ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறையிலிருந்து ஜாதிச் சான்றிதழ் வழங்கினால்தான் அவர்களைப் பள்ளிகளிலே சேர்த்துக்கொள்ள முடியும் என்கின்ற ஒரு நிலை இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிடுகின்றபோது, இதுகுறித்து மத்திய அரசுக்குச் சிபாரிசு அனுப்பப்பட்டுள்ளதாகச் சொன்னார்கள். இவர்களை ஒரு குறிப்பிட்ட இனத்திலே சேர்ப்பதற்கு, ஒரு ஜாதியினுடைய பட்டியலிலே சேர்ப்பதற்கு ஒரு சட்டத் திருத்தம், இந்த மாமன்றத்திலே கொண்டு வரப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சமய நல்லூர் எஸ். செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பிச்சை எடுப்பவர்களுக்கெல்லாம் பிச்சைக்காரர்கள் மறுவாழ்வு இல்லங்கள் அமைத்தவர் நம்முடைய தமிழக முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள்தான். தாழ்த்தப்பட்டோர் மற்றும் பழங்குடியினர் பட்டியலில் ஒரு இனத்தைச் சேர்க்க வேண்டுமானால், அந்த இனத்தவரது பொருளாதாரம் மற்றும் சமுதாய நிலையினைப் பரிசீலித்த பின்னரே இவ்வரசால் மைய அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்ய இயலும். மைய அரசின் ஆய்விற்குப்பின் நாடாளுமன்ற அவைகளில் வைக்கப்பட்டு, சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வந்து, நிறைவேற்றப்பட்ட பின்புதான் அதனைச் செயல்படுத்த முடியும். எனவே, தமிழ்நாட்டிலே வாழும் நரிக்குறவர்களது சமூகப் பொருளாதார நிலை மற்றும் குறிப்பிடத்தக்க சமுதாய நிலை ஆய்வு செய்யப்பட்டு, அவர்களை மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்டோர் பட்டியலிலிருந்து பழங்குடியினர் பட்டியலுக்கு மாற்ற இவ்வரசால் பரிந்துரை செய்யப்பட்டு, மைய அரசுக்கு ஏற்கெனவே கடிதம் அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அளவில் நினைவூட்டுக் கடிதமும் அனுப்பப்பட்டுள்ளது. எனவே, நரிக்குறவர் இனத்தவர் வாழ்வில் அக்கறையும், ஆர்வமும் கொண்ட இந்த அரசு அவர்களுடைய குறைகளைத் தீர்க்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்-விடைகள் நேரம் முடிவுற்றது.

(குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறி இடம்பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப் பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.)

2. பேரவையில் பணிகளினின்றும் உறுப்பினர் திரு. இரா. தாமரைக்கனி நீக்கிவைக்கப்பட்டிருப்பதை ரத்து செய்யக் கோரிக்கை - பேரவைத் தலைவரின் தீர்ப்பு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு....

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் தாமரைக்கனி அவர்கள், இந்தக் கூட்டத்தொடர் முழுவதும் சட்டமன்ற நடவடிக்கைகளில் கலந்து கொள்ள முடியாத விதத்திலே, அவருடைய ஜனநாயகக் கடமைகளைத் தொகுதிக்கும், தேர்ந்தெடுத்த மக்களுக்கும், பொதுமக்களுக்கும் ஆற்ற முடியாத விதத்திலே, தடுக்கின்ற விதத்திலே நீங்கள் தந்திருக்கின்ற தீர்ப்பினை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களையும், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலே உங்களை நான் வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

***திரு. கே. சுப்பராயன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உண்மையிலேயே ஒரு உறுப்பினர் ஜனநாயகக் கடமைகளை ஆற்றுவதை நிச்சயமாக யாரும் தடுக்கக்கூடாது என்பதில் மாறுபட்ட கருத்து இல்லை. ஆனால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள் சொன்னதில் ஒரேயொரு திருத்தம். தாமரைக்கனி அவர்கள் 'சஸ்பெண்டு' செய்யப்பட்டதற்குக் காரணமே, இந்தப் பேரவை அதனுடைய ஜனநாயகக் கடமைகளை நிறைவேற்றுவதைத் தடுக்க முயன்றார் என்பதற்காகத்தான். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

முற்பகல் 10.40

***மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக சட்டசபைத் தலைவர், மாண்புமிகு திருநாவுக்கரசு அவர்கள், தங்கள் முன்னால் ஒரு கோரிக்கை வைத்திருக்கிறார்கள். நேற்றைய தினத்திலே, அதைப்பற்றி நாம் அனுதாபத்தோடு கவனித்து, 40 நாட்களுக்கு என்பதற்குப் பதிலாக, 20 நாட்கள் என்று அமைக்க வேண்டுமென்று நானும் கேட்டுக் கொண்டு, இந்த அவையிலே உள்ள தலைவர்களும் கூட ஒப்புதல் அளிக்கின்ற வகையிலே, தாங்களும்கூட அதற்குச் சம்மதிக்கின்ற வகையிலே, அந்த நிபந்தனை எடுத்து வைக்கப்பட்டபோது, அதை ஏற்றுக்கொள்ள, திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்கள் மறுத்து விட்டார்கள்.

வருத்தம் தெரிவிக்க வேண்டும் என்பதைக்கூட அவர்கள் அலட்சியப்படுத்தியது வேதனையான ஒன்று. இதற்கிடையே, இன்றைக்கு எனக்கு ஒரு 'பேக்ஸ்' செய்தி, கோவையிலிருந்து அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றி நான் ஒரு முடிவான கருத்துக்கு வராவிட்டாலும்கூட, இந்த அவையிலே தங்களிடத்திலே இந்த 'ஃபேக்ஸ்' செய்தியை ஒப்படைக்கிறேன். இதற்கான விசாரணையைத் தாங்கள் தங்களுடைய வரம்புக்குட்பட்டுச் செய்வதற்கு ஆணையிடுவீர்கள் என்று கருதுகிறேன். 'பேக்ஸ்' செய்தி:

"மாண்புமிகு தமிழக முதலமைச்சர் அவர்களுக்கு, கோவை, கவுண்டம்பாளையம் அரிசி வியாபாரிகள் பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்வது:

'ஐயா, தற்போது சட்டசபையில் நடந்த அரிசிக் கடத்தல் செய்தி தொடர்பாக, இன்று 18-3-1997 'மாலை மலர்' நாளிதழில் வெளியான செய்தியில், எங்களுடைய அரிசிக் கடைகளின் பெயரைத் தவறான நோக்கத்திற்குப் பயன்படுத்தியதைக் கண்டு, அதிர்ச்சியடைந்தோம். இதன் தொடர்பாக நாங்கள் தெரிவிப்பது என்னவென்றால், கோவை, கவுண்டம்பாளையம், அ.தி.மு.க.வின் மாணவர் அணிச் செயலாளர் திரு. அமுல் கந்தசாமி, கடந்த ஆட்சியிலும், தற்போதும், அ.தி.மு.க. விழாக்களுக்குப் பணமும், அரிசியும், அடியாட்களோடு வந்து மிரட்டிப் பெற்றுச் செல்வார். அதேபோல், கடந்த 14-3-1997 வெள்ளி அன்று, திரு. அமுல் கந்தசாமி, பத்துப் பதினைந்து அடியாட்களோடு வந்து, எங்களிடம் வெற்றுத் தாளில் மிரட்டிக் கையொப்பம் போடச் சொன்னார்கள். மறுத்ததற்கு, இந்தப் பகுதியிலே வியாபாரம் செய்ய விடமாட்டோம் என்று மிரட்டி, பலவந்தமாகக் கையொப்பம் பெற்றுச் சென்றார்கள். திரு. தாமரைக்கனி, எம்.எல்.ஏ. அவர்கள் சமர்ப்பித்த அறிக்கையில், நாங்கள் கூறியதாக வந்த செய்தி பொய்யானது. திரு. அமுல் கந்தசாமி, எங்களிடம் வெற்றுத் தாளில் பெற்றுச் சென்ற எங்களது கையொப்பங்களை, திரு. தாமரைக்கனி, எம்.எல்.ஏ. மூலமாக, முறைகேடாகப் பயன்படுத்தியுள்ளார்கள் என்பதைப் பணிவன்புடன் தங்களிடம் சமர்ப்பிக்கிறோம். நன்றி, வணக்கம்.'

இப்படிக்குத் தங்கள் உண்மையுள்ள,

ஜி.கே. நாகராஜன்,
ஜி.கே. ரைஸ் மண்டி."

நேற்றையதினம், தாங்கள் இங்கே அவையிலே காட்டிய அந்தக் கடிதங்களிலுள்ள கையெழுத்துக்கள். ஆனால், 'ஒரே மாதிரியாக ஒரே

எழுத்தில்தான் விவரம் எழுதப்பட்டிருந்தது' என்று தெரிவித்தீர்களே, அந்தக் கடிதங்கள் — "நாகராஜன், ஜி.கே. ரைஸ் மண்டி, ஏ. பாலாஜி, கே.ஏ.பி. ஸ்ரீஅம்மன் ரைஸ் மண்டி, பி. செல்வராஜ், செல்வம் அரிசி மண்டி, ஜான் ராஜ்குமார், ஜேம்ஸ் ரைஸ் டெப்போ" என்று வந்துள்ள இந்தக் கடிதத்தை, இந்த அவையிலே தங்களிடத்திலே நான் சமர்ப்பிக்கிறேன். இதற்கான நடவடிக்கையைத் தாங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். ('ஃபேக்ஸ்' செய்தியை மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரிடம் தந்தார்.)

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நேற்றையதினம் நான் வருத்தம் தெரிவிக்க மறுத்துவிட்டேன் என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால், நான் நேற்றைக்கே தெளிவாகச் சொன்னேன். இந்தப் பிரச்சினையை எழுப்பியவர் உறுப்பினர், மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. தாமரைக்கனி அவர்கள். அவர் எழுப்பிய பிரச்சினையிலே அவர் உறுதியாக இருக்கிறார். (கூச்சல்) முடித்துவிடுகிறேன். அதற்கான ஆதாரத்தைத் தருவதாக அவர் சொன்னார். அவர் தந்த அந்த ஆதாரங்களையெல்லாம் நீங்கள் அது சரியில்லை என்று சொல்லி, நீங்கள் அதையெல்லாம் அலசி ஆராய்ந்ததற்குப் பின்னாலே, மற்ற கட்சிகளினுடைய தலைவர்களையும் கூட்டி வைத்துப் பேசி, ஒரு முடிவுக்கு வந்து, இந்தத் தீர்ப்பை வழங்கி விட்டீர்கள். இதிலே, தீர்ப்பு அளித்ததற்குப் பின்னாலே, இந்தத் தீர்ப்பில் அளிக்கப்பட்டுள்ள தண்டனை அதிகபட்சமானது; 40 நாட்கள் என்பது மிக அதிகபட்சமானது என்பதைக் கணக்கிலே கொண்டு, நீங்கள்...

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர். திரு. தாமரைக்கனி எழுப்பிய பிரச்சினையில், அவர் உறுதியாக இருக்கிறார் என்று திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்கள் சொல்கிறார்கள். இவர் அதிலே உறுதியாக இருக்கிறாரா? அவருக்குப் பதிலாக இவராவது அதற்கு ஆதாரங்களைத் தரத் தயாராக இருக்கிறாரா?

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இப்படிக் கேட்பது சரியல்ல. குற்றச்சாட்டை நான் சொல்லவில்லை. குற்றச்சாட்டை நான் சொல்லியிருந்தால், குற்றச்சாட்டுக்கான ஆதாரம் என்னிடத்திலே இருந்திருந்தால் நான் ஆதாரத்தைக் கொடுப்பேன். குற்றச்சாட்டைச் சொன்னவர் தாமரைக்கனி. எனவே, அவரிடமிருந்த ஆதாரத்தை அவர்

கொடுத்திருக்கிறார். அந்த ஆதாரத்தை பெற்ற நீங்கள், 'அந்த ஆதாரம் தவறு' என்று பரிசீலனைக்குப் பின்னாலே முடிவுக்கு வந்திருக்கிறீர்கள். எனவே, அதன்மேலே வருத்தம் தெரிவிக்க வேண்டும்; மன்னிப்புக் கேட்க வேண்டும் என்று சொல்கிறபோது, அதற்கு எங்கள் கட்சி உறுப்பினர், சட்டமன்ற உறுப்பினர் மாண்புமிகு திரு. தாமரைக்கனி அவர்கள் தயாராக இல்லை. இருந்தாலும், நீங்கள் சொன்னதற்குப் பின்னாலேகூட அவர் வந்து எழுதிக் கொடுத்திருக்கலாம். இந்தச் சூழ்நிலையிலே, நீங்கள் உங்களுடைய முடிவைச் சொன்னதற்குப் பின்னாலே....

முற்பகல் 10-45

***மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எந்த உறுப்பினர் சம்பந்தப்பட்டு இந்தப் பிரச்சினை இங்கே எழுந்து, அதன் காரணமாக அந்த உறுப்பினர்மீது ஒரு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறதோ, அப்படி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிற அந்த உறுப்பினர் வருத்தம் தெரிவிக்கத் தயாராக இல்லை என்று இங்கே ஓர் உறுப்பினர் வந்து சொல்லி, அந்தப் பிரச்சினையை ஆராயச் சொல்வது இந்த அவையினுடைய நேரத்தை வீணாக்குவது, அது முறைகேடு என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் இப்போது அந்தப் பிரச்சினையை ஆராயச் சொல்லவும் இல்லை, அந்தப் பிரச்சினைக்குள்ளே போகவும் இல்லை. அந்த பிரச்சினையின் அடிப்படையிலே நீங்கள் அளித்திருக்கிற தீர்ப்பைத்தான் மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று சொல்கிறேன். (குறுக்கீடுகள்) விடுங்கள் சார். பேசி முடித்துவிடுகிறேன்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர் பேசட்டும் விடுங்கள்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பிரச்சினையின் அடிப்படையிலே, நீங்கள் கொடுத்த தீர்ப்பின் அடிப்படையிலே அந்தத் தண்டனை அதிகபட்சமானது, அதை நீங்கள் மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும், 40 நாள் என்பது, இந்தக் கூட்டத் தொடர் முழுவதும் அவர் நீக்கப்பட வேண்டுமென்பது சரியல்ல என்பதற்காகத்தான் உங்களிடத்திலே நான் எடுத்துச் சொல்லி, அந்தத் தீர்ப்பினை நீங்கள் மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று நான் உங்களிடத்திலே மீண்டும் வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனவே

அவர் இல்லை என்றாலும் அந்தக் கட்சியினுடைய சட்டமன்றக் கட்சியினுடைய தலைவர் என்ற முறையிலே அவருக்காக, அவரை இந்தச் சட்டமன்றத்திலே அனுமதித்து பணியாற்றவிட வேண்டும் என்று கேட்பதற்கு எனக்கு உரிமை இருக்கிறது. அவர் சக சட்டமன்ற உறுப்பினர், எங்கள் கட்சியினுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர். எனவே அவரை நீங்கள் அனுமதியுங்கள் என்று நான் உங்களிடத்திலே மீண்டும் வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அவையில் நான் உறுப்பினராகவும் இருந்திருக்கிறேன். கொறடாவாகவும் இருந்திருக்கிறேன், எதிர்க்கட்சியினுடைய துணைத் தலைவராகவும் இருந்திருக்கிறேன். முதலமைச்சராகவும் இருந்திருக்கிறேன், எதிர்க்கட்சித் தலைவராகவும் இருந்திருக்கிறேன், இப்போது 4-வது முறையாக முதலமைச்சராக இருக்கிறேன். 1957-ஆம் ஆண்டு முதல் இந்த அவை எனக்குப் பழக்கமான இடம். ஒவ்வொரு முறையும் ஆளும்கட்சி உறுப்பினர்களோ, அல்லது எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்களோ சில தவறான வார்த்தைகளைப் பயன்படுத்திவிட்டால், ஆதாரமற்ற சில செய்திகளைச் சொல்லிவிட்டால், அவர்கள் சார்பாக அவர்களை முந்திக் கொண்டு எதிர்க்கட்சித் தலைவராக இருப்பவர் அல்லது ஆளும் கட்சித் தலைவராக இருப்பவர் அதற்காக நான் வருந்துகிறேன், மன்னிப்பு கேட்கிறேன் என்றுகூடச் சொன்னதுண்டு. நானேகூட ஒரு முறை நான் எதிர்க்கட்சித் தலைவராக இருக்கும்போது எங்கள் சார்பிலே சொல்லப்பட்ட, ஓர் உறுப்பினர் சொன்ன ஒரு கருத்துக்கு எழுந்து நான் அதற்காக வருத்தம் தெரிவிக்கிறேன் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். அருமை நண்பர் எம்.ஜி.ஆர். கூட முதலமைச்சராக இருக்கும்போது ஆளும்கட்சி சார்பில் சொல்லப்பட்ட ஒரு கருத்துக்கு அவரே வருத்தம் தெரிவித்திருக்கிறார். குறைந்தபட்சம் தாமரைக்கனி அவர்களுடைய செயலுக்கு திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்களாவது வருத்தம் தெரிவித்துக்கொண்டால் அந்த 20 நாள் என்பதை 15 நாள் என்றுகூடக் குறைத்துக்கொள்ளலாம். அதற்கு திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்கள் தயாராக இருக்கிறாரா?

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்றத்திலே கண்ணியக்குறைவான ஒரு வார்த்தையைச் சொல்வதோ அல்லது ஒழுங்கீனமான ஒரு வார்த்தையைச் சொல்வதோ அதை சபை மரபுப்படி தவறானது என்று நினைக்கிறபோது அந்த உறுப்பினருக்காக அந்தக் கட்சியினுடைய தலைவர் அதற்கு தனது வருத்தத்தைத் தெரிவித்துக்

கொள்வது, மன்னிப்பு கேட்டுக்கொள்வது என்பது வேறு விஷயம். ஆனால் இந்தப் பிரச்சினை என்பது அவர் ஒரு குறிப்பிட்ட குற்றச்சாட்டைச் சொன்னார். அந்தக் குற்றச்சாட்டுக்கு அமைச்சர் மறுப்பு சொன்னார். ஆதாரங்களைத் தருகிறேன் என்று சொல்லி சில விவரங்களை அவர் கொடுத்தார். அவற்றையெல்லாம் நீங்கள் ஆய்வு செய்து, அதற்குப் பின்னாலே ஒரு தீர்ப்பையும் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். எனவேதான் இதிலே நான் வருத்தம் தெரிவிக்கிறேன் என்று சொல்வது அல்லது நான் மன்னிப்பு கேட்டுக் கொள்கிறேன் என்று சொல்வது நிச்சயமாக முறையாக இருக்காது, அது சரியானதும் அல்ல. நானே சபையிலே எல்லோருடைய மனமும் புண்படும்படி அல்லது உங்களுடைய மனம் புண்படும்படி ஏதாவது வார்த்தை சொல்லியிருந்தால், அல்லது எங்கள் கட்சியினுடைய உறுப்பினர் சொல்லியிருந்தால் நானே எழுந்து வருத்தம் தெரிவித்திருப்பேன். இதற்கு முன்னாலேகூட ஒரு முறை சொல்லியிருக்கிறேன். தோழமைக் கட்சியினுடைய தலைவர்கள் எல்லாம் வருத்தப்படக்கூடிய அளவுக்கு சட்டமன்றத்திலே எங்கள் கட்சி உறுப்பினர் சொன்னபோது, அதற்கு நான் வருத்தம் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் என்று நானே சொல்லியிருக்கிறேன். இப்போது எப்படி நான் சொல்லமுடியும்? இந்தப் பிரச்சினையிலே நான் எப்படி வருத்தம் தெரிவிக்க முடியும், மன்னிப்புக் கேட்கமுடியும்? எப்படி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள். எந்த எண்ணத்தில் இதை எதிர்பார்க்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை? வேண்டுமானால் வழக்கம் போல, எப்போதும்போல அவருக்கே உரிய பாணியிலே என்னை சிக்கலிலே மாட்டி வைக்க வேண்டுமென்பதற்காக அல்லது, ஏதாவது பிரச்சினையை எனக்குத் தர வேண்டுமென்பதற்காக அவர் திருப்பித் திருப்பிச் சொல்லலாமே தவிர, நான் எப்படி இதில் வருத்தம் தெரிவிக்கமுடியும், மன்னிப்பு கேட்க முடியும்?

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் எப்போது பேசினாலும் திரு. திருநாவுக்கரசு சிக்கலிலே மாட்டி வைக்காதீர்கள், சிக்கலிலே மாட்டி வைக்காதீர்கள் என்று சொல்கிறார். அது என்ன சிக்கல் என்பதையாவது இங்கே தெளிவுபடுத்த வேண்டுகிறேன். (சிரிப்பு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இப்போது திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்கள் பேசிய பிறகு வேறு யாரும் பேசக்கூடாது. நான் தீர்ப்பு சொல்லப் போகிறேன்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சிக்கல் ஒன்றும் பெரிய சிக்கல் அல்ல. சின்ன சிக்கல்தான்.

நேற்றைக்குக் கூட நான் பேசிவிட்டு எழுந்து போனபிறகு அ.இ.அண்ணா தி.மு.க. சார்பிலே வெளிநடப்பு செய்கிறேன் என்று சொன்னவுடனே என்னோடு சேர்ந்து அ.இ.அ.தி.மு.க. சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் வெளிநடப்பு செய்தார்கள். அப்படிச் செய்யாமல் இருந்து முதலமைச்சர் அவர்கள் கேட்டிருந்தால் கூட, என்ன அவர் பாட்டுக்குப் போகிறாரே, இவர்கள் உட்கார்ந்து இருக்கிறார்களே என்று கேட்டிருக்கலாம். அவர்களும் சேர்ந்து வந்ததற்குப் பின்னாலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இப்படிச் சொல்லிவிட்டுப் போகிறாரே கட்சிக்கும் அவருக்கும் என்ன தொடர்பு என்றெல்லாம்—அவருக்கு ஏதோ ஒரு நல்லெண்ணம் என் மேல் இருக்கிறது. எனக்கும் அது தெரிகிறது. அந்த நல்லெண்ணத்திற்கு ஏதோ ஒரு விளைவு வர வேண்டுமென்று அவர்கள் எதிர்பார்க்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையில் சொல்லுகிறார்கள். என்ன சிக்கல் என்பது அவருக்கும் தெரியும், எனக்கும் தெரியும். எனவே அது குறித்து மேலும் விளக்க விரும்பவில்லை. அந்தச் சிக்கலில் நான் மாட்டிக் கொள்ளவும் மாட்டேன். எனவே, நான் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரை மீண்டும் வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்வது தயவுசெய்து உங்களுடைய தீர்ப்பை மறுபரிசீலனை செய்து குறைந்தபட்சம் நேற்றைக்கு ஒருநாள், இன்றைக்கு ஒரு நாள் என்ற அளவில் தண்டனை வழங்க வேண்டும். உங்கள் தீர்ப்பைச் சொல்லிவிட்டீர்கள், கண்டனத்தை சொல்லிவிட்டீர்கள். பின்னாலே அது போதுமானது. இதற்குப் பிறகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், தாமரைக்கனியாக இருந்தாலும் சரி, மற்ற எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்களாக இருந்தாலும் சரி, இதையே, நீங்கள் சொன்ன அறிவுரைகளையே எல்லோரும் கவனத்தில் கொண்டு செயல்படுவார்கள் என்கிற உத்தரவாதத்தை நான் உங்களுக்குத் தருகிறேன். இதைத்தான் நான் உங்களுக்குச் சொல்ல முடியும். எனவே, இதை மனதில் கொண்டு, தயவுசெய்து உங்களது தீர்ப்பை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று நான் உங்களை மீண்டும் வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முறபகல் 10-50

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய பேரவைத் தலைவர் விதித்த தீர்ப்பின் அடிப்படையில் இப்போது விவாதம் நடந்துகொண்டிருக்கிறது. நான் ஒரே ஒரு கருத்தை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் தாமரைக்கனி அவர்கள் நேற்றையதினம் பேசாமல் உட்கார்ந்து இருந்திருந்தால்கூட அவர்மீது அனுதாபம் வந்திருக்கும். நாங்கள் எல்லாம் பேசி அவருக்கு வழங்கப்பட்ட தண்டனையைக் குறையுங்கள் என்று

கேட்டிருக்க முடியும். ஆனால் தீர்ப்பை வழங்குவதற்கு முன்னாலேயே அவர் எழுந்து மிகத் தரக்குறைவான வார்த்தைகளை எல்லாம் பயன்படுத்தி, இந்த அவையிலே மிகுந்த அருவருப்பை ஏற்படுத்திச் சென்று விட்டார்கள் என்பதை நான் வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே, நீண்ட நெடுங்காலம் அனுபவம் உள்ள அந்த உறுப்பினர் இவ்வளவு மோசமாக நடந்து கொள்வதன் மூலம், இந்த அவையில் புதிதாக வந்திருப்பவர்களுக்கு இப்படித்தான் சட்டசபையில் நடக்க வேண்டுமோ என்ற உணர்வு வந்துவிடக்கூடாது என்பதற்காக அவர்மீது விதிக்கப்பட்டிருக்கின்ற தண்டனையைக் கொஞ்சம்கூட குறைக்க வேண்டியதில்லை என்று நான் கருதுகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இதில் வரிசையாக பேசிக் கொண்டிருந்தால் எப்படி? நான் தீர்ப்பைச் சொல்லப் போகிறேன். எதிர்க்கட்சித் தலைவர் என்பதால் நான் பேசவிட்டேன். நான் முதலிலேயே சொல்லிவிட்டேன், நான் தீர்ப்பு சொல்லப் போகிறேன் என்று. (குறுக்கீடு) சரி. திரு. பழனிசாமி மட்டும்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஜனநாயகத்தில் வழங்கப்பட்டிருக்கின்ற உரிமையைத் தவறாகப் பயன்படுத்தக் கூடாது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமரைக்கனி அவர்கள் தவறான ஆவணங்கள் கொடுத்திருக்கிறார் என்பதை அ.இ.அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக எதிர்க்கட்சித் தலைவர் ஒத்துக்கொள்கிறாரா? முதலில் அதைக்கூட ஒத்துக்கொள்ளாமல் அவர் வாதிடுவது என்பது சரியாக இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் மீண்டும் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களையும், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும் வலியுறுத்தி அந்தத் தீர்ப்பை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வதோடு, எதிர்க்கட்சி வரிசையில் இருக்கிற மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களையும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்று அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கும், தாமரைக்கனிக்கும் வந்தது நாளைக்கு உங்களுக்கும் வரலாம். எனவே அந்த எண்ணத்தோடு தயவுசெய்து நீங்கள் எங்களுக்காக குரல் கொடுக்க வேண்டும், தண்டனையைக் குறைக்க எதிர்க்கட்சி வரிசையில் இருக்கிற நீங்கள் குரல் கொடுக்க வேண்டுமென்று உங்களை நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்வதோடு, தீர்ப்பை மறுபரிசீலனை செய்ய நீங்கள் பரிந்துரை செய்ய வேண்டும்,

சிபாரிசு செய்ய வேண்டுமென்றும் உங்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனவே மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தயவுசெய்து தீர்ப்பினை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று வற்புறுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள், அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்ற கழகத்திற்கும் தாமரைக்கனிக்கும் ஏற்பட்ட கதி என்று சொன்னார்கள். நான் உறுதியாகவும், இறுதியாகவும் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். பேரவைத் தலைவர் என்ற முறையில் அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கு எந்தத் தவறான கதியும் என்னால் ஏற்படாது. பேரவைத் தலைவர் என்ற முறையில் நேற்று நான் தீர்ப்பு கூறுகின்ற நேரத்தில் என்னால் முடிந்தவரை தெளிவாக, இது கட்சிக் கண்ணோட்டத்தில் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை அல்ல என்பதை எவ்வளவு அழுத்தந்திருத்தமாகச் சொல்ல முடியுமோ, அவ்வளவு சொன்னேன். நம்முடைய எதிர்க்கட்சித் தலைவர் சொன்னதுபோல — உறுப்பினர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள் நேற்று அவைக்குக் காலதாமதமாக வந்தார்கள். — நான் என்னுடைய தீர்ப்பைச் சொல்ல ஆரம்பித்த உடனே, சொல்லுவதற்கு முன்னாலே பேரவை உறுப்பினர்களுக்கு சில கருத்துக்கள் என்று சொல்லி, என்னுடைய தீர்ப்பையோ நான் சொல்லுகின்ற வார்த்தைகளையோ ஆதரிக்கும் வகையில் கையொலி எழுப்பக்கூடாது, மேசையைத் தட்டக்கூடாது என்று நான் கேட்டுக்கொண்டேன். அதைப்போலவே நான் தீர்ப்பை முடிப்பதற்குள் எந்த உறுப்பினரும் எழுந்து ஒழுங்குப் பிரச்சினை கிளப்பக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொண்டுதான் தீர்ப்பைச் சொல்ல ஆரம்பித்தேன். நான் சொன்ன தீர்ப்பைப் பலமுறை ஆளும் கட்சி சார்பில் ஆதரித்து கையொலி எழுப்பியிருக்கலாம். ஆனால் என்னுடைய வேண்டுகோளுக்கு இணங்க அவர்கள் எல்லாம் அமைதியாக இருந்தார்கள். இன்றைக்கு வந்த பத்திரிகைகளிலேகூட எனக்குப் பெருமை தந்த செய்தி வேறு எதுவும் இல்லை. திரு. தாமரைக்கனி அவர்களுக்கு தண்டனை வழங்கியபோது பேரவை மிகவும் அமைதியாக இருந்தது என்று பல பத்திரிகைகளில் செய்தி வந்திருக்கிறது. அதுதான் நமக்குப் பெருமை.

முற்பகல் 10-55

ஆகவே, திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்களிடம் நான் அன்பான ஒரு வேண்டுகோளை வைக்கின்றேன். நான் பேரவைத் தலைவர் என்ற முறையிலே எல்லாக் கட்சித் தலைவர்களுடனும் சுமூகமாக உறவு வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். அந்த வகையிலே பல முறை, இன்னும்

குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால், இந்தப் பிரச்சினையைக் குறித்தும் கூட, நான் என்னுடைய அறையிலே இருந்துகொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்களை அழைத்துத் தனியாகப் பேசினேன். நேற்றைய தினம் நீங்கள் ஒரு வேண்டுகோள் வைத்தீர்கள். 40 நாட்களை முதலமைச்சர் அவர்கள் 20 நாட்களாக ஆக்கினார்கள். இன்று 20 நாட்களை 15 நாட்களாக ஆக்கிவிட்டார்கள். நாளை ஒரு வேளை நீங்கள் பேசினால் இந்த 15 நாட்கள், 10 நாட்களாக ஆக்கலாம். அது எனக்குத் தெரியாது. ஆனால், முதலமைச்சர் சொல்லுகின்ற கருத்து, பெரும்பான்மையான கருத்து என்று நான் ஏற்கக் கடமைப்பட்டவன். நான் திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்களுக்குச் சொல்வதெல்லாம், இதை என்ன காரணத்திற்காக மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும், எப்படிச் செய்ய வேண்டும் என்று உரிமையோடு என்னிடம் அறையிலே வந்து அவர் தாராளமாகப் பேசலாம். நான் இந்த இருக்கையிலே உட்கார்ந்து கொண்டு, அவருக்கு எதிர்வாதம் செய்வதற்கு எனக்கு உரிமை கிடையாது. நான் தீர்ப்பைத்தான் சொல்லலாம். ஆகவே, நான் திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்வேன், நீங்கள் இந்த அவையிலே மீண்டும் வந்து என்னைப் பார்த்து தீர்ப்பை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று நீங்கள் சொல்வதற்குக் காரணம், நான் முடியாது என்று சொன்னால், நீங்கள் வேறு ஏதோ ஒரு முடிவை, இங்கே அறிவித்துவிட்டு போகப் போகின்றீர்கள் என்று நான் கருதுகின்றேன். ஆகவே, என்னைப் பொறுத்தவரையில், நான் நட்பின அடிப்படையிலே கூட திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன், என்னுடைய அறையிலே வந்து சந்தித்து என்ன காரணம், எதற்காக இதைக் குறைக்க வேண்டும் என்று சொல்லி அவர் என்னோடு விவாதம் செய்தால் நன்றாக இருக்கும். அதைத் தவிர, இந்த நேரத்திலே நான் வேறு ஒன்றும் சொல்லத் தயாராக இல்லை. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன அந்தத் தகவலின் அடிப்படையில் நான் இதைப் பரிசீலித்து, அவர்களே இது 'ஃபேக்ஸ் மெசேஜ்' என்று சொல்லியிருக்கின்றார்கள், இது சரியான தகவலா என்று பார்ப்பதற்கு, இதுகுறித்து காவல்துறை மூலமாக நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு பேரவைத் தலைவர் என்ற முறையிலே ஏற்பாடு செய்கிறேன்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொலைபேசியில் என்னை அழைத்து என்னிடத்திலே சொன்ன போதும் சரி, கட்சியினுடைய தலைவர் பேசிக் கொண்டிருக்கிறபோது எனக்கு அழைப்பைக் கடிதம் மூலமாக அனுப்பியிருந்தீர்கள், அப்போதும், அதற்கு நான் வரவில்லையென்றால், அது ஒரு மரியாதைக் குறைவாக இருக்கும்

என்ற காரணத்தினாலே, மரியாதை நிமித்தமாக உங்களிடத்திலே தொலைபேசியிலே தொடர்புகொண்டு, நான் வரமுடியவில்லை என்று சொன்னபோதும் சரி, முதலமைச்சர் இருக்கிறாரா என்று கேட்டு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலேயும் சரி...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நானே அவையிலே அதை அறிவித்திருக்கிறேன், நான் ஒன்றும் மறைக்கவில்லையே.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: அதுதான், அதுதான், எதிர்க்கட்சித் தலைவர்கள் எல்லோரும் உட்கார்ந்து இருக்கிறபோது, in the presence of all Opposition Leaders, அப்போதெல்லாம்கூட நான் என்ன சொன்னேன் என்று சொன்னால், தண்டனையைக் குறையுங்கள். அதிகபட்சம் வேண்டாம் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்தாக இருந்தது. எனவே, அவை எல்லாவற்றையும்தான் இப்போது நான் உங்களிடத்திலே வலியுறுத்துகிறேன். இந்தக் கடிதம் கூட நீங்கள் தந்திருக்கிறீர்கள். இதை அ.இ.அ.தி.மு.க. ஆட்கள் எல்லாம் வந்து அங்கே மிரட்டி எழுதி வாங்கியதாக, சம்பந்தப்பட்டவர்கள் எழுதி அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அ.இ.அ.தி.மு.க.வுக்கு கொடுத்துவிட்டு, இப்போது அவரைப் போலீஸ் போய் மிரட்டினால்கூட அவர் மாற்றி எழுதிக் கொடுக்க முடியும். அதற்கும் வாய்ப்பு இருக்கிறது. எனவே, இதையெல்லாம் எது உண்மை என்று நீங்கள் ஆராய்ச்சி செய்யுங்கள், விசாரியுங்கள் — அதிலே எனக்கு உடன்பாடுதான். அதிலே ஒன்றும் பிரச்சினை கிடையாது. ஆனால், இப்போது என்னுடைய பிரச்சினை என்னவென்றால், அ.இ.அ.தி.மு.க. கட்சியினுடைய சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர், மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. தாமரைக்கனி அவர்களுக்கு இங்கே வந்து மீண்டும் தொடர்ந்து பணியாற்றுகின்ற விதத்திலே வாய்ப்பு அளியுங்கள் என்றுதான் உங்களிடம் மீண்டும் மீண்டும் வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சட்டப்பேரவையில் தீர்ப்பு அளிக்கின்றபோது மிகவும் அமைதியாக இருந்தது, அது சட்டமன்றத்திற்குப் பெருமை என்றீர்கள். அந்தப் பெருமையிலே எங்களுக்கும் பங்கு இருக்கிறது. ஏனென்றால், நாங்களும் அமைதியாக உட்கார்ந்திருந்தோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உங்களுக்கும் பெருமையிருக்கிறது, அதிலே எனக்குக் கருத்து வேறுபாடு கிடையாது. ஆனால், திரு. தாமரைக்கனி பெருமை சேர்க்கவில்லை, நான் தீர்ப்பைச் சொல்கின்ற நேரத்திலே, மூன்று தடவை எழுந்து நின்று, தரக்குறைவான வார்த்தைகளைப் பேசி, அதனை அவைக் குறிப்பிலேயிருந்து நீக்கியிருக்கின்றேன் என்பதை உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகின்றேன்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனவே, இப்படி சட்டமன்றத்திற்குப் பெருமையைச் சேர்க்கின்ற விதத்திலே உங்களுக்கு ஒத்துழைப்புத் தந்த மற்ற மூன்று பேர்களுடைய கோரிக்கைகளை ஏற்றுக்கொண்டு, அந்த நான்காவது சட்டமன்ற உறுப்பினர் வந்து சட்டமன்றத்திலே பணியாற்ற மீண்டும் அனுமதியுங்கள் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தண்டனை என்று வருகிறபோது, ஒரு நாள் கொடுத்தாலும் சரிதான், அரைநாள் கொடுத்தாலும் சரிதான், அது தண்டனைதான். அது என்ன 40 நாட்கள்? எனவே, அதனை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்பதுதான். மீண்டும் நான் உங்களிடத்திலே வைக்கிற பணிவான கோரிக்கையாகும். எனவே, தயவுசெய்து பரிசீலிக்க வேண்டும், முதலமைச்சர் அவர்களும் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது வரையிலே ஒரு உண்மைக்குப் புறம்பான செய்தியை மறைப்பதற்கு, பல உண்மைக்குப் புறம்பான செய்திகளை, அடுக்கடுக்காக மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமரைக்கனி அவர்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இருந்தாலும் ஒழுங்குதான் ஊரை ஆளும் என்ற அடிப்படையிலேதான், வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க தீர்ப்பை வழங்கியிருக்கிறீர்கள். தண்டனையும் நாளொரு மேனி, பொழுதொரு வண்ணமுமாகக் குறைந்துகொண்டே வருகிறது. இருந்தும் கூட, அவருடைய தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் பாடுவார்கள்.

'தவறு என்பது தவறிச் செய்வது,
தப்பு என்பது தெரிந்து செய்வது,
தவறு செய்தவன் திருந்தப் பார்க்கணும்,
தப்பு செய்தவன் வருந்தியாகணும்.'

என்று சொல்வார்கள். உண்மையிலேயே அந்த வரிகளை அவர்கள் கடைப்பிடிக்கிறார்கள் என்றால், இன்றைய வரையிலும் ஒரு வருத்தம் தெரிவித்து மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்குக் கடிதம் ஏதாவது வந்திருக்கிறதா? (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அப்படி வரவில்லை என்று சொன்னால், — எங்களைப் போன்ற புதிய உறுப்பினர்களுக்கு, சட்டமன்றம் என்பது இப்படித்தான் நடக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே, ஒரு ஒழுங்கைக் கற்பிக்கின்ற வகையிலே, ஒழுங்கு மீறி நடந்தவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்ட இந்தத் தண்டனை சரியானது, பொருத்தமானது என்ற காரணத்தாலே அதை இனிமேலும் குறைக்காமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று உங்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-00

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களுடைய பாடல்களை அன்புக்குரிய சகோதரர் திரு. தீரன் அவர்கள் நன்றாக ஞாபகம் வைத்திருப்பதற்கு நான் ரொம்ப மகிழ்ச்சியடைகிறேன். எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களுக்கு ஒரு வேண்டுகோள். தயவுசெய்து, நீங்கள் எனக்கு முடிந்தால் உதவி செய்யுங்கள், அல்லது உபத்திரவம் செய்யாமலாவது இருங்கள். நான், என்னுடைய வேண்டுகோளை சபாநாயகருக்கும், முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும்தான் வைக்கின்றேனே தவிர, உங்களிடம் அல்ல. அதில், எதிர்க்கட்சிகள் ஒன்றும் பரிசீலனை செய்யப் போவதில்லை. முடிந்தால் நீங்கள் ஆதரவாகப் பேசி உதவி செய்யலாம், இல்லையென்றால் பேசாமலாவது இருக்கலாம். எனவே, அந்த உதவியை அவர்கள் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்........

***மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாங்கள் குறிப்பிடுகிறபோதும், பின்னர் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தீரன் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோதும், நாளொரு மேனியும், பொழுதொரு வண்ணமுமாகத் தண்டனை தானே குறைந்துபோய்க் கொண்டிருக்கிறது, இன்னமும் குறையும் என்பதுபோல ஒரு கருத்தும் சொல்லப்பட்டது. தண்டனைக் குறைப்பு என்பது மாண்புமிகு திருநாவுக்கரசு அவர்கள் சொன்னதைப்போல அரை நாளாக இருந்தாலும், ஒரு நாளாக இருந்தாலும், எத்தனை நாளாக இருந்தாலும், ஒன்று என்று சொன்னார். அப்படியென்றால், 60 நாட்களாகக் கூட இருக்கலாம், அவர் சொன்ன வாதப்படி. ஆனால், தீரன் அவர்கள் சொன்னதைப்போல, தானாகவே தேய்ந்து போகிறது என்ற கருத்து, மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களும், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களைக் குறிப்பிட்டுச் சொன்ன காரணத்தால் அந்தக் கருத்துப் பிறந்ததே 'வருத்தம் தெரிவித்தால்' என்ற அடிப்படையிலேதான் என்பதையும், அப்படி வருத்தம் தெரிவிக்காதபோது, தண்டனை குறைவதற்கான வாய்ப்போ, இடமோ, அவசியமோ, தேவையோ, நிலைமையோ இல்லை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்பது இந்த அவையினுடைய பெரும்பான்மைக் கருத்து என்ற அடிப்படையிலேதான், இந்தத் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பெற்றது என்பதையும், அது அவையின் கண்ணியத்தைக் காக்க வேறு வழியில்லை என்ற காரணத்தாலும்தான் என்பதையும் நான் நினைவூட்டுகிறேன்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதிகபட்சமும் கொடுக்கலாம், குறைந்தபட்சமும் கொடுக்கலாம். அதிகபட்சம் கொடுத்தால் தண்டனை, குறைந்தபட்சம் கொடுத்தால், பெருந்தன்மையாகக் கொடுங்கள் என்று அர்த்தம். அதனால்தான் குறைந்தபட்சமாகக் குறையுங்கள், குறையுங்கள் என்று உங்களிடத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். . . .

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடமும், இந்த அவையினுடைய உறுப்பினர்களிடமும், குறிப்பாக எதிர் வரிசையிலே உட்கார்ந்திருப்பவர்களிடமும், இந்தப் பிரச்சினையில் கொஞ்சம் தாட்சண்யம் காட்டப்பட வேண்டும். திரு. தாமரைக்கனி அவர்கள் மன்னிக்கப்பட வேண்டும், கொடுக்கப்பட்ட தண்டனை குறைக்கப்பட வேண்டும், அது இல்லாமல் ஆக்கப்பட வேண்டும். அதற்கு நாங்கள் எல்லாம் உறுதுணையாக இருக்க வேண்டும் என்று அவர்கள் வேண்டுகோள் விடுக்கிறார். அவர்கள் அப்படிக் கேட்பதற்கு உரிமையுண்டு. அதை நான் மறுக்கவில்லை. ஆனால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள் தயவுசெய்து எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். ஒரு மிகப் பெரிய குற்றச்சாட்டை, ஒரு அமைச்சர் மீது சொல்லி இருக்கிறார், சுமத்தி இருக்கிறார். அது ஒன்று. அந்தக் குற்றச்சாட்டு தவறு என்று ஒப்புக்கொள்ளவில்லை. தவறான தஸ்தாவேஜுகளைத் தயார் செய்து தங்களிடத்திலே கொடுத்திருக்கிறார், இந்த அவையினுடைய தலைவரிடத்திலே கொடுத்திருக்கிறார். அது தவறான தகவல் என்று இப்போது நிரூபிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தச் சூழ்நிலையில், நான் திருநாவுக்கரசு அவர்களிடம் கேட்டுக் கொள்வது, ஓர் அமைச்சர் மீது இவ்வளவு பெரிய குற்றச்சாட்டு சொல்லுகிறாரே, அப்படியென்றால் அமைச்சருக்கு என்ன பாதுகாப்பு ? எதிர் வரிசையிலே இருக்கின்றவர் அந்தக் குற்றச்சாட்டை வாபஸ் வாங்கமாட்டேன் என்று அவரே சொல்லுகிறார். ஆனால், தன்னுடைய நிலையில் உறுதியாக இருக்கிறார் என்று இப்போதும் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். எனவே, இதுகுறித்து எப்படி மறுபரிசீலனை செய்வது என்பதை அவர்தான் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அவரும் அமைச்சராக இருந்திருக்கிறார். உறுப்பினராக இருந்திருக்கிறார். அப்படிச் சொல்லும்போது, எங்களுக்கெல்லாம் என்ன பாதுகாப்பு இருக்கிறது ? தயவுசெய்து திருநாவுக்கரசு அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இதைப் பெருந்தன்மையோடு ஏற்றுக்கொள்வதுதான் முறையாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமரைக்கனி அவர்களை நான், அவர் முதன் முதலில் இந்தச் சட்டமன்றத்திலே நுழைந்த காலத்திலிருந்தே அறிந்தவன். மாண்புமிகு திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்கள் துணைத் தலைவர் என்ற முறையிலே, இந்த அவையிலே அவர் தலைமையேற்று நடத்திக் கொண்டிருக்கும்போது, தாமரைக்கனி எப்படியெல்லாம் நடந்து கொண்டிருக்கிறார் என்பதெல்லாம் அவருக்குத் தெரியும். ஆனால், இன்று அவர் உட்கார்ந்திருக்கிற இடம், அவர் இருக்கிற நிலைமை, அதனால் தன்னுடைய கடமையைச் செய்கிறார். நான் அதை மறுக்கவில்லை. எனவே, தயவுசெய்து உங்கள் கட்சிக்கும், தனிப்பட்ட உறுப்பினருக்கும் இருக்கின்ற கடமையைவிட, இந்த ஒட்டுமொத்தமான அவைக்கு நாங்கள் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எனவே, ஜனநாயகத்தில் ஒரு ஆளை வெளியேற்றி விடுவதால் ஜனநாயகம் ஊனப்பட்டு விடாது. (குறுக்கீடு) ஜனநாயகக் கடமையைச் செய்யாமல் தடுக்கிறார்கள் என்று யாரோ சொல்கிறார்கள். நான் கேட்கிறேன், நேற்றைக்கும் இன்றைக்கும் நம்முடைய ஜனநாயகக் கடமையைச் செய்ய முடியாமல் எவ்வளவு நேரம் இதிலே எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு எவ்வளவு நேரம் வீணடிக்கப்படுகிறது. இது ஜனநாயகக் கடமையா? எனவே இது குறித்து மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் தீர்ப்பு சொல்லிவிட்டார்கள். இது குறித்து மீண்டும் மீண்டும் விவாதம் செய்து கொண்டிருந்தால், இது வீணான வேலை. அவர் பெருந்தன்மையோடு ஏற்றுக்கொண்டு, உரியவர்களுக்கு அறிவுரை கூற வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-05

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தண்டனையை நான் பெருந்தன்மையோடு ஏற்றுக்கொள்வது பெருந்தன்மையாக இருக்காது. தண்டனையைக் குறைப்பதுதான் பெருந்தன்மையாக இருக்கும்.

திரு. கே. சுப்பராயன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் தங்களிடமிருந்து தெரிந்துகொள்ள விரும்புவது இந்தப் பேரவை பிற அலுவல்களைக் கவனிக்காமல் இந்த விஷயத்திலேயே எவ்வளவு நேரம் எடுத்துக்கொண்டு செல்லும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கடந்த கால நிகழ்ச்சிகளை நினைவூட்டுகிறேன். தலைவர் அவர்களே,

கடந்த கால நிகழ்ச்சிகள் சிலவற்றை நினைவூட்டியபோது, மாண்புமிகு திருநாவுக்கரசு அவர்கள் எழுந்து அது பேசப்பட்ட விஷயத்திற்காக இப்படி வருத்தம் தெரிவித்துக்கொள்ளப்பட்டது என்று குறிப்பிட்டார். ஒரு குற்றச்சாட்டு, தவறாகக் கூறப்பட்டு, அது எங்களால் எதிர்க்கப்பட்டபோது மாண்புமிகு முன்னாள் முதலமைச்சர், அருமை நண்பர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் பேசியதை இங்கே படித்துக் காட்டுகிறேன். உரிமைப் பிரச்சினை ஒன்று வந்தது, அதில் மாண்புமிகு எம்.ஜி. இராமச்சந்திரன்,

"மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,—இது எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் பேசியது—இது உணர்வுபூர்வமான பிரச்சினையாக உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. எப்படி இருப்பினும், இந்த உரிமைப் பிரச்சினையை வலியுறுத்தவில்லை என்று எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர் அவ்ர்கள் கூறி இருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தால் நான் அமைச்சரவை சார்பாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் குழந்தைவேலு அவர்கள் பேசியதில் தவறான கருத்துக்கள் என்று இருக்குமானால் அதற்கு இந்த அமைச்சரவையே வருத்தம் தெரிவித்துக்கொள்கிறது" என்று, எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் இந்த அவையிலே — அமைச்சரவையே வருத்தம் தெரிவித்துக்கொள்கிறது — என்று கூறியிருக்கிறார்கள். அதைப் பின்பற்றி அவருடைய உண்மையான சீடரான, உண்மையான மாணவரான, உண்மையான ஒரே ஒரு சீடரான, வெளியிலே உள்ளவர்களைச் சொல்லவில்லை, இந்த அவையிலே இருக்கின்ற உண்மையான ஒரே ஒரு சீடரான—அதைச் சொன்னால் வீரப்பன் போன்றவர்களுக்குக் கோபம் வந்துவிடும்—அதனால் உண்மையான சீடரான திருநாவுக்கரசு அவர்கள், அவருடைய கட்சியின் சார்பாக வருத்தம் தெரிவித்துக்கொள்வார் என்று நம்புகிறேன். தெரிவிக்காதபட்சத்தில் தண்டனைக் குறைப்புக்கு இடமில்லை என்பதை, தலைவர் அவர்களே, தங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அடிக்கடி சிக்கலில் மாட்டிவிடுகிறார் முதல்வர் அவர்கள் என்று சொன்ன போது, எப்படி நான் சிக்கலில் மாட்டிவிடுகிறேன், அது என்ன சிக்கல் என்று கேட்டார்கள். இப்போது சொன்னார்கள் இல்லையா, இதுதான் உண்மையான சிக்கல்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது ஆதாரத்தோடு கொடுக்கப்படுகிற சிக்கல்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த உரிமைப் பிரச்சினையில், உரிமைக் குழுவிற்கு அனுப்ப வேண்டாம் என்று, பிரச்சினைக்கு சம்பந்தப்பட்ட அப்போதைய எதிர்க்கட்சி தலைவர், நம்முடைய—இன்றைய முதலமைச்சர் அவர்கள், அதைத் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு அந்த நடவடிக்கை வேண்டாம் என்று விட்டுவிட்டதற்குப் பின்னாலே, புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள், அவருக்கே உரிய பெருந்தன்மையோடு அவர்கள் சொன்னார்கள். நீங்கள் பெருந்தன்மையோடு அது வேண்டாம், அந்த அமைச்சர் மீது நடவடிக்கை வேண்டாம் என்று சொன்னீர்கள். அதுமாதிரி இப்போது நீங்கள் பெருந்தன்மையோடு நடவடிக்கை இல்லை என்று சொல்லிவிடுங்கள், நான் வேண்டுமானால் திரும்பி எழுந்து வருத்தம் தெரிவிக்கிறேன் என்று சொல்லிவிடுகிறேன். இப்போது ரத்து செய்கிறேன் என்று சொன்னால் அப்படிப் பேசியதற்கு வருத்தம் தெரிவிப்பதாக நான் சொல்லத் தயாராக இருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள், அவையின் உணர்வு என்ன, குறிப்பாக ஆட்சிக்குத் தலைமை தாங்குகின்ற முதலமைச்சர் உணர்வு என்ன என்றுகூடப் புரிந்து கொள்ளாமல் பேசிக்கொண்டிருப்பது எனக்கு வேதனையாக இருக்கிறது. நேற்றையதினம் தாமரைக்கனி அவர்கள் வருத்தம் தெரிவிக்க வேண்டும்— 40-ஐ 20 ஆக்கலாம் என்றார்கள். இன்று குறைந்தபட்சம் திருநாவுக்கரசு வருத்தம் தெரிவித்தால்போதும் அந்த 20-ஐ 15 ஆக ஆக்கலாம் என்று சொல்கிறார்கள். இந்த உணர்வைக்கூட மதிக்காமல் இருந்தால் எப்படி ? அவர் செய்த குற்றங்கள் என்ன என்று வரிசையாகப் பட்டியலிட்டு காட்டினேன். இன்னும் சொல்லப்போனால், நான் பிரச்சினைக்குள்ளேயே இன்னும் அதிகம் போக விரும்பவில்லை. இன்று முன்னாள் முதலமைச்சர் — ஒரு கட்சியின் பொதுச் செயலாளர் அவர்கள் ஒரு அறிக்கை விட்டிருக்கிறார்கள். அதிலே எனக்கு — பேரவைத் தலைவர் நடுநிலை வகிக்க வேண்டுமென்ற — ஒரு ஆலோசனை சொல்லியிருக்கிறார். ஆனால் உறுப்பினர் திரு. தாமரைக்கனி, பேரவைத் தலைவரை ஒழுங்காகப் பணி செய்யவிடாமல் எப்படி அவதூறு பேசினார் என்று நேற்று ஏராளமான உதாரணங்களைக் கொடுத்தேன். அதற்கு உங்கள் சார்பிலும் கண்டனம் இல்லை; உங்கள் பொதுச் செயலாளரும் வருத்தம் தெரிவிக்கவில்லை. அதற்குப் பிறகு பேரவைத் தலைவர் இதைவிட எப்படி நடுநிலையாகச் செயல்பட முடியும் என்பதை நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். நான் மீண்டும் மீண்டும் சொல்கின்றேன்; நீங்கள் இந்தப் பிரச்சினையை அவையில் பேசுவதைக் காட்டிலும் என்னுடைய

அறையிலே வந்து பேசி, நான் சில கருத்துக்களை உங்களுக்குச் சொல்வதற்குக்கூட வாய்ப்புக் கொடுக்காமல், நீங்கள் அவையிலே நின்றுகொண்டு பேசுவதால், நீங்கள் வேறு ஏதாவது ஓர் அறிவிப்பை கொடுக்கப் போகின்றீர்களோ என்ற ஐயப்பாடு எனக்கு ஏற்படுகின்றது.

முற்பகல் 11-10

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கழகப் பொதுச் செயலாளர் அவர்கள் கொடுத்து இருப்பது ஒரு வேண்டுகோள். அதைத் தொடர்ந்து நானும் என்னுடைய வேண்டுகோளாக இவ்வளவு நேரம் எடுத்துச் சொன்னேன். உங்களுடைய அறைக்கு அழைத்தால், நான் அறைக்கு இப்போதே வருகிறேன். வந்து உங்களைச் சந்தித்து இது குறித்து நான் மேலும், அறைக்குள்ளே நீங்கள் கேட்பதைப் போல தண்டனையைக் குறைக்க வேண்டும் என்று கேட்கத் தயாராக இருக்கிறேன். நீங்கள் எழுந்து உள்ளே போங்கள்; நானும் உள்ளே வருகிறேன். ஆனாலும், இப்போது இந்த அவைக்குள்ளே நீங்கள் என்னுடைய கோரிக்கையை நான் வற்புறுத்துகிறபோது பரிசீலிக்காத காரணத்தினாலே, இந்தத் தண்டனை மிக அதிகபட்சமானது ; இதை நீங்கள் நிச்சயமாகக் குறைக்க வேண்டும் என்று நான் மீண்டும் வற்புறுத்தி, தாமரைக்கனி மீண்டும் இங்கே வந்து அவருடைய சட்டமன்றப் பணிகளை, கடமைகளை ஆற்ற நீங்கள் அனுமதிக்க வேண்டும் என்று வற்புறுத்தி, நீங்கள் இதற்கு சம்மதம் தெரிவிக்காத காரணத்தினால், மறுபரிசீலனை செய்யாத காரணத்தினால், இதற்கு என்னுடைய ஆட்சேபனையை, கண்டனத்தைத் தெரிவித்து, அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலே நானும், சக சட்டமன்ற உறுப்பினர்களான நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்களும், சட்டமன்ற உறுப்பினர் கருப்பசாமி அவர்களும் ஆகிய மூன்று பேரும் சேர்ந்தே வெளிநடப்புச் செய்கிறோம் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொண்டு வெளிநடப்புச் செய்கிறேன்.

(அ.இ.அ.தி.மு.க. உறுப்பினர்கள் திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு, திரு. பி.ஆர். சுந்தரம் மற்றும் திரு. சொ. கருப்பசாமி ஆகியோர் வெளிநடப்புச் செய்தனர்.)

திரு. ஆர். சொக்கர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பிரச்சினை முடிந்து விட்டது. No more point of order or point of clarification. (interruptions) No,No, I am not permitting.

திரு. ஆர். சொக்கர் : நீங்கள் சொன்னதிலே பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் இருக்கிறது. Kindly permit me.

Hon. SPEAKER : Please sit down. The matter is over.

Thiru. R. CHOKKAR : : There is a relevant point.

Hon. SPEAKER : I do not say that anybody is talking irrelevantly. I have to control the time of the House. The discussion on the Demands for Grants is to follow and the Hon. Minister has to reply.

திரு. ஆர். சொக்கர் : நீங்கள் சொன்னதில் ஒரு தவறான கருத்து வந்துவிடும் என்று நினைக்கிறேன். I request you to kindly permit me to speak.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சொல்லுங்கள்.

திரு. ஆர். சொக்கர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன். இறுதியாக நீங்கள் சொன்னபோது, அறிக்கைகள் எல்லாம் இப்படி வந்தால், நான் எப்படி நடுநிலையாகச் செயல்பட முடியும் என்று என் காதில் விழுந்தது. அப்படி நீங்கள் உண்மையிலேயே சொன்னீர்களோ என்னவோ, எனக்குத் தெரியவில்லை. எப்படி நான் நடுநிலையாகச் செயல்பட முடியும் என்று நீங்கள் சொல்லி இருந்தால், அப்படித்தான் சொன்னீர்களா, என்பதை பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன் மூலமாக நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இதைவிட எப்படி நான் நடுநிலையாக இருக்க முடியும் என்றுதான் நான் சொன்னேன்.

3. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு

ஆம்பூர் பகுதியில் காலரா நோய் பரவியுள்ளமை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து, சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு. ஆம்பூர் பகுதியில் கடந்த 3 மாத காலமாக காலரா நோய் பரவி உள்ளது குறித்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சி. ஞானசேகரன், திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் ஆகியோர் அறிவிப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். திரு. ஞானசேகரன், அறிவிப்பில் உள்ளதை மட்டும் படிக்க வேண்டும்.

[1997 மார்ச் 19

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வட ஆற்காடு-அம்பேத்கர் மாவட்டம் ஆம்பூர் நகரத்தில் கடந்த 2 வாரங்களாக காலரா நோய் பரவி அங்கே கிட்டத்தட்ட 200 பேருக்கு மேல் மருத்துவமனையிலும் அனுமதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். 6 பேர் இறந்து இருப்பதாகத் தகவல் வந்து இருக்கிறது. நிலத்தடி நீர் 200 அடிக்குக் கீழே போய், நல்ல குடிநீர் கிடைக்காத காரணத்தினாலேயும், அங்கே சுகாதாரக் கேடு விளைந்து இருக்கிற காரணத்தினாலேயும், பல பேர் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்ற காரணத்தினால், மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் உள்ளாட்சித் துறையைச் சேர்ந்த நகராட்சி மருத்துவ அதிகாரிகளைக் கொண்டும், அதேபோல் தடுப்பு மருந்து அதிகாரிகளைக் கொண்டும் நீங்கள் உடனடியாக போர்க்கால அடிப்படையில் நடவடிக்கை எடுத்து, காலரா நோயை தடுக்க வேண்டும். காலரா என்பதை அலுவலர்கள் அரசுக்குத் தெரிவிக்காமல், வயிற்றுப் போக்கு என்று சொல்லிக்கொண்டே காலத்தைக் கடத்திக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, நான் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் வாயிலாக அறிந்துகொள்ள விரும்புவது எல்லாம் . . . . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அதைப் படித்துவிட்டு, உட்கார வேண்டும் என்று சொன்னேன் அல்லவா? உட்காருங்கள். (குறுக்கீடு) அதெல்லாம் ஒன்றுமில்லை. நான் அனுமதிக்க மாட்டேன். மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் தவறான தகவலை இந்த அவைக்குத் தந்தார். நிலத்தடி நீர் எல்லாம் வட ஆற்காடு அம்பேத்கர் மாவட்டத்தில் ஆம்பூர் வட்டாரத்தில் ஆழத்தில் போவதாகக் குறிப்பிடுகிறார். அதனாலே அசுத்த நீர் கிடைக்கிறது என்கிறார். பாலாற்றில் கடந்த 6 மாதமாக தண்ணீர் ஓடி, எல்லா கிணற்றிற்கும் நீர் ஊற்று ஓடிப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது. ஆகையினால், நிலத்தடி நீர் 200 அடி 300 அடிக்குக் கீழே போய்விட்டது என்று சொல்வது it is a wrong information. He is furnishing wrong information to the House.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நான், இதனாலேதான் திரு. ஞானசேகரன், உங்களைப் பேசுவதற்கே அனுமதிப்பது இல்லை. நீங்கள் அந்தக் கவன ஈர்ப்பை மட்டும் படிக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், நீங்கள் உங்கள் கருத்துரையைச் சொல்லிக் கொண்டு இருப்பதா? (குறுக்கீடு) உட்காருங்கள். (குறுக்கீடு) நான் அதை அனுமதிக்கமாட்டேன். திரு. ம. அப்துல் லத்தீப்.

1997 மார்ச் 19]

முற்பகல் 11-15

திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த மூன்று மாதங்களாக ஆம்பூர் மற்றும் சுற்றுப்புறக் கிராமங்களில் காலரா நோயால் மக்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்ற தகவல், தொகுதி உறுப்பினர் என்ற முறையில் எனக்குக் கிடைத்துக்கொண்டே இருக்கிறது. உரிய சுகாதார அதிகாரிகளைச் சந்தித்து நடவடிக்கை எடுக்கும்படி நானும் கேட்டுக்கொண்டேயிருக்கிறேன். ஆனால் மூன்று மாதங்களாக அது கட்டுப்படாமல் இந்த நோய் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்ற வளாகம் பரவிக்கொண்டே இருக்கிறது. மாதனூர் வரைகூட இது பரவிவிட்டது. மாதனூர், பச்சகுப்பம் போன்ற கிராமங்களில்கூட காலரா நோய் கண்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. சிலபேர் இறந்துவிட்டார்கள் என்றும் தகவல் வந்திருக்கிறது. எனவே இங்கே இந்தப் பிரச்சினை எழுப்பப்படுவதன் நோக்கம், முறையான நடவடிக்கை அங்கே எடுக்கப்பட்டு இதை உடனடியாகக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்பதற்காக மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்தினை நான் ஈர்க்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ம. அப்துல் லத்தீப் அவர்களும் இந்த அவையினுடைய கவனத்திற்காகக் கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்த சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பின் மீது சில கருத்துக்களைச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கின்றேன்.

கடந்த 4-3-1997 முதல் 9-3-1997 வரை மொத்தம் 97 நபர்கள் குடல் அழற்சி நோயினால் பாதிக்கப்பட்டு, ஆம்பூர் மருத்துவமனையில் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கின்றார்கள். ஆம்பூர் நகராட்சியில் மொத்த மக்கள் தொகை 79,700. குடல் அழற்சி நோயினால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் 97 பேர். மூன்று மருத்துவ முகாம்கள் அங்கே அமைக்கப்பட்டு, 7,248 பேருக்குக் காலரா தடுப்பு ஊசிகள் போடப்பட்டுள்ளன. 150 உப்புக் கரைசல் பொட்டலங்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. எட்டு மேல்நிலைத் தொட்டிகள் குளோரினேஷன் செய்யப்பட்டுள்ளன.

நோய் பரவுவதற்குக் காரணம் பாலாறு ஆற்றிலிருந்து குழாய்கள் மூலமாக வரும் குடி தண்ணீரில் ஏற்பட்ட தூய்மைக் கேடே என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. மருத்துவக் குழுக்களின் மூலம் மக்களுக்குத்

தேவையான சுகாதாரக் கல்வி போதிக்கப்பட்டு வருகிறது. அனைத்துத் தடுப்பு நடவடிக்கைகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. அனைத்து ஆரம்ப சுகாதார நிலையங்களிலும், அரசு மருந்துவமனைகளிலும் தேவையான காலரா தடுப்பு மருந்துகளும் தடுப்பு ஊசிகளும் கையிருப்பில் இருக்கின்றன.

மேற்கூறிய பாதிப்பு ஏற்பட்டிருந்த இடங்களில் இப்போது நிலைமை கட்டுப்பாட்டுக்குள் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆம்பூரைப் பொறுத்தவரையில் யாரும் இறந்துவிடவில்லை என்ற தகவல் அரசுக்குக் கிடைத்திருக்கிறது. ஆனால் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அப்துல் லத்தீப் அவர்கள் அதையொட்டியுள்ள சில பகுதிகளில் காலரா நோய் பரவியிருப்பதாகவும் சிலர் உயிரிழந்திருப்பதாகவும் இங்கே தெரிவித்திருக்கின்றார்கள். அதுகுறித்து அரசு அக்கறையோடு, அனுதாபத்தோடு வேகமாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

4. பேரவை விதி 110-ன் கீழ் அமைச்சரின் அறிக்கை முன்னறிவிப்பற்ற மின் தடையைத் தவிர்க்க மின் கட்டுப்பாடு அமல்படுத்துதல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை விதி 110-ன் கீழ், பேரவைக்கு ஓர் அறிக்கை அளிக்கவேண்டுமென்று மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு இசைவு தந்துள்ளேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்திலே தொடர்ந்து குறைந்த மின்னழுத்தம் இருக்கிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பழனிசாமி போன்றவர்களும் மற்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் என்னுடைய கவனத்திற்கு ஏற்கெனவே கொண்டுவந்தார்கள். அந்த அடிப்படையிலே மின்சாரவாரிய அதிகாரிகளோடும், அதன் தலைவரோடும் கலந்து பேசி இந்த அறிக்கையை நான் அவைக்குத் தரக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

தமிழக மின் கட்டமைப்பின் (Grid) மின் உச்சத்தேவை அளவும், பயனீட்டு அளவும் நாளுக்குநாள் அதிகரித்துக் கொண்டு வருகிறது. குறைந்த மின்னழுத்தப் புகார்கள் தமிழகம் முழுவதிலிருந்தும் வந்தவண்ணம் உள்ளன. தமிழக நீர்த்தேக்கங்களில் உள்ள நீரின் அளவும் குறைந்துகொண்டே வருகிறது. மேலும் அனல் மின் நிலையங்களில்

எதிர்பாராத மின் உற்பத்தி பாதிப்பு ஏற்படும்போது, முன்னறிவிப்பற்ற மின் தடையை ஏற்படுத்தி, மின் நிலைமையைச் சமாளிக்கவேண்டியுள்ளது. இதனால் மின் நுகர்வோர்களுக்கு இடையூறுகளும் அதிருப்தியும் ஏற்பட்டுள்ளன. தற்போது ஊரக மின் பாதைகளை இருபிரிவாக்கி, விவசாய பம்ப் செட்டுகளுக்கு 14 மணி நேரம் - பகலில் 6 மணி நேரம் இரவில் 8 மணி நேரம் மும்முனை மின்சாரம் வழங்கப்படுகிறது. முதல் பிரிவுக்குக் காலை 6 மணி முதல் நண்பகல் 12 மணி வரையிலும், இரண்டாம் பிரிவுக்கு நண்பகல் 12 மணி முதல் மாலை 6 மணி வரையிலும் மும்முனை மின்சாரம், அதாவது Three-phase connection வழங்குவதோடு இல்லாமல், இரு பிரிவுகளுக்கும் இரவு 10 மணி முதல் மறுநாள் காலை 6 மணி வரைக்கும் மும்முனை மின்சாரம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

முற்பகல் 11-20

காவிரிப் படுகையிலுள்ள விவசாயப் பம்புசெட்டுகளுக்கு மும்முனை மின்சார விநியோகம் 20 மணி நேரம் அதாவது மாலை 6.00 மணி முதல் இரவு 10.00 மணி வரை நீங்கலாக, வழங்கப்பட்டு வருகிறது. 20-3-1997 அதாவது நாளை முதல் ஊரக மின் பாதைகளை 3 பிரிவுகளாக்கி ஒவ்வொரு பிரிவிற்கும் பகலில் 4 மணி நேரமும் இரவில் 6 மணி நேரமும் மும்முனை மின்சாரம் வழங்கப்படும். எனவே விவசாயத்திற்கு ஒரு நாளைக்கு 10 மணி நேரம் நாளை முதல் மின்சாரம் வழங்கப்படும் என்பதை வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சென்ற ஆண்டு டிசம்பர் 1995 முதல் ஜூன் 1996 வரை இதுபோன்று மின் கட்டுப்பாடுகள் விரிவான விளம்பரங்களுக்குப் பின் கடைபிடிக்கப்பட்டதால் மின் நிலைமை எளிதாகச் சமாளிக்கப்பட்டது. இந்தக் கட்டுப்பாட்டிற்குள் காவிரிப்படுகைப் பகுதி உட்படுத்தப்படாததால் அங்கு தற்போதுள்ளதுபோல் மும்முனை மின்சாரம் 20 மணி நேரம் தொடர்ந்து வழங்கப்படும். இத்தகைய கட்டுப்பாடுகளை அமல்படுத்துவதன் மூலம் தமிழகத்தில் இந்த ஆண்டு கோடைகாலத்தில் மின்சார வெட்டைத் தவிர்ப்பதற்கு மின்வாரியம் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, போதுமான நீர்மின் அளவு இருப்பு இல்லாததாலும், குறைந்த மின் அழுத்தப் புகார்களைத் தவிர்க்கவும் அனல்மின் நிலையங்களில் எதிர்பாரா மின் உற்பத்தி பாதிப்பு ஏற்படும்போது மேற்கொள்ளப்படும் முன்னறிவிப்பற்ற மின் தடையைத் தவிர்க்கவும் மேற்கூறிய மின் கட்டுப்பாடுகள் அவசியம் ஆகிறது. இந்தப் பகுதிமுறைக் கட்டுப்பாடுகள் 20-3-1997 முதல் 30-6-1997 வரை அமல்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

5. மானியக் கோரிக்கைகள், 1997-98, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

(அ) கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும்

(இ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும்

(ஈ) கோரிக்கை எண் 57—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு

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

(அ) கோரிக்கை எண் 3-இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து, 1997-98-ஆம் ஆண்டிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும். மானியக் கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

" இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 14,88,36,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 795, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மண்டல அலுவலகங்களை தேசிய நெடுஞ்சாலையிலுள்ள வேலூரில் அமைக்க வேண்டியதன்

அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 14,88,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 347, திரு. ஜி. பழனிசாமி, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 82, திரு. கே. சுப்பராயன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 87, திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'பெருந்துறை தொகுதி—துடுப்பதி வழியாகப் பல்வேறு பகுதிகளுக்கு செல்லும் வகையில் பேருந்துகள் இயக்கப்பட வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி ' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 14,88,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1136, திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'திருவள்ளுவர் மாவட்டம் ஜெயங்கொண்டத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் அமைக்கப்பட வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 14,88,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1331, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி.கே. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'தருமபுரி மாவட்டம் தருமபுரியிலிருந்து பொம்ம சமுத்திரம், நாகலாபுரம்,

[திரு. ஜி. கே. மணி] [1997 மார்ச் 19

குரம்பட்டி பாவாடி வழியாக பாப்பாரப்பட்டி வரையில் நகரப் பேருந்து விடுவதன் அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.14,88,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 360, திரு. இ. கணேசன்.

திரு. இ. கணேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.14,88,36,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 85, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 43, திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1523, திரு. பி. வெங்கடசாமி, இருக்கையில் இல்லை.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 38 — சாலைகளும் பாலங்களும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 38 - சாலைகளும் பாலங்களும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.342,47,64,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

1997 மார்ச் 19]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 592, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சென்னை - கள்ளிக்கோட்டை தேசிய நெடுஞ்சாலை வேலூர் வழியாகச் செல்வதை 4-வழிச் சாலையாக மாற்ற வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 342,47,64,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 584, திரு. ஜி. பழனிசாமி, இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 220, திரு. கே. சுப்பராயன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 225, திரு. நா. பெரியசாமி,

திரு. நா. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெருந்துறை வட்டம், கோபி - தாராபுரம் சாலையில் ந.ர.க. உயர்நிலைப்பள்ளி, கருமஞ்சிறை பிரிவு முதல் குன்னத்தூர் - பல்ல கவுண்டன் பாளையம் இணைப்பு வரையுள்ள சாலையை தார்ச் சாலையாக மாற்றியமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து ' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.342,47,64,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 983, திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'ஆண்டிமடம் தொகுதி செந்துறை ஒன்றியம் ஆனந்தவாடியில் இருந்து கடுகூர் செல்லும் சாலை மிகவும் பழுதடைந்த நிலையில் உள்ளதால் அதைப் பழுதுபார்த்து, தார்ச்சாலையாக மாற்றியமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 342,47,64,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 46, திரு. ஜி. கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'தருமபுரி மாவட்டம் பெண்ணாகரம் தொகுதியில் நாகதாசம் பட்டியில் இருந்து பாப்பாரப்பட்டி வரை செல்லும் சாலை மிகவும் பழுதடைந்து மோசமான நிலையில் உள்ளதால் பேருந்துகள் செல்ல வசதியாக உடன் செப்பனிட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.342,47,64,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1009, திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'ஏ.டி. பன்னீர்செல்வம் மாவட்டம், மன்னார்குடி தரைப்பாலப் பணிகளை உடன் துவக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.342,47,64,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும் ".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 577, திரு. இ. கணேசன்.

திரு. இ. கணேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'இடப்பாடி தொகுதி, கொங்கணாபுரம் ஒன்றியம், கச்சுப்பள்ளி சாலை முதல் வடுகப்பட்டி வழியாக இளம்பிள்ளை செல்லும் சாலையைப் பராமரிக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 342,47,64,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1003, திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'குமரி மாவட்டம், கலிங்கராஜபுரம் பரத்துறையை இணைக்கின்ற ஏ.வி.எம். கால்வாயின் குறுக்கே அமைந்துள்ள பாலம் போக்குவரத்துக்கு வசதியாக அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 342,47,64,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 219, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 570, திரு. அ.வ. அப்துல்நாசர், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 596, திரு. பி. வெங்கடசாமி, இருக்கையில் இல்லை.

(இ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 39— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்; மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.17,24,56,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும் "

எனக் கோருகிறேன்.

முற்பகல் 11-25

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1036, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "வட ஆற்காடு-அம்பேத்கர் மாவட்டத்தில் வெள்ளக்குட்டையிலிருந்து

[திரு. சி. ஞானசேகரன்] [1997 மார்ச் 19

பெங்களூருக்குப் புதிய பேருந்து விட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 17,24,56,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 640, திரு. ஜி. பழனிசாமி, இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 227, திரு. கே. சுப்பராயன்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 17,24,56,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 235, திரு. நா. பெரியசாமி,

திரு. நா. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'பெருந்துறையிலிருந்து குன்னத்தூர் வழியாக கோவை மற்றும் சத்தியமங்கலத்திற்குச் செல்ல புதிய பேருந்துகள் இயக்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 17,24,56,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1023, திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர், அவர்களே, "திருவள்ளுவர் மாவட்டம், ஆண்டிமடம், அய்யூர், இடையக்குறிச்சி, மாத்தூர், செந்துறை, அரியலூர், குன்னம் வழியாக பெரம்பலூர் செல்ல பேருந்து விடுவது குறித்து விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

1997 மார்ச் 19] [திரு. ஆ இராஜேந்திரன் என்கிற தீரன்]

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 17,24,56,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1375, திரு. ஜி. கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தருமபுரி மாவட்டம், தருமபுரியிலிருந்து இண்டூர், பி. அக்ரஹாரம், மாங்கரை, மோட்டுப்பட்டி, கொட்டாயூர் வழியாக பெண்ணாகரம் வரை பேருந்து விடுவதன் அவசியம் குறித்து விவாதிக்க' நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 17,24,56,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 621, திரு. இ. கணேசன்.

திரு. இ. கணேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'சேலம் மாவட்டம், இடைப்பாடி நகரிலிருந்து சேலம் வழியாக சென்னை வரை செல்ல அரசு பேருந்து ஒன்று விட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 17,24,56,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 230, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன், இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 630, திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1038, திரு. வ. வேங்கடசாமி, இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1029, திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பழுதடைந்த பேருந்துகளைப் பழுது பார்க்கவும், தேவைப்படும் உதிரி

26646. சென்னை-600 008

பாகங்களை வாங்கவும் தேவையான நிதி ஒதுக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 59-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 17,24,56,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

(ஈ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 57 - சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு, மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 356,56,72,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1116, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "வட ஆற்காடு அம்பேத்கர் மாவட்டத்தில் தேசிய நெடுஞ்சாலையில் வேலூர், பச்சகுப்பம், பச்சூர், வாணியம்பாடி புதூர் ஆகிய இடங்களில் ரயில்வே மேம்பாலங்கள் அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 356,56,72,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 712, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 356,56,72,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 303, திரு. கே. சுப்பராயன்.

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

"சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.356,56,72,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் :

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 310, திரு. நா.பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பெருந்துறை தொகுதி விஜயமங்கலம் முதல் திருப்பூர் வரை செல்லும் சாலையில் திம்மநாயக்கன்பாளையம் என்ற இடத்திலுள்ள ரயில் பாதையை கடந்து செல்ல மேம்பாலம் அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 356,56,72,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் :

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1395, திரு. ஜி. கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதிக்குட்பட்ட காட்டுநாயக்கன் அள்ளி கிராமத்திற்கு சாலை அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து "விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.356,56,72,000-ல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்"

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 709, திரு. அ.வை. அப்துல் நாசர், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 302, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன், இருக்கையில் இல்லை.

வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 713, திரு. இ. கணேசன்.

திரு. இ. கணேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 356,56,72,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

(உ) 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. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ.85,91,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்" எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1124, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சென்னையிலிருந்து வேலூருக்கு 'ரப்பர்' ரோடு போட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.85,91,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 717, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.85,91,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 315, திரு. கே. சுப்பராயன்.

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

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.85,91,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 316, திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "பெருந்துறை தொகுதி, திங்களூர் மற்றும் குன்னத்தூர் ஆகிய முக்கிய ஊர்களை இணைக்கும் போக்குவரத்துச் சாலைகளைத் தார்ச் சாலைகளாக மாற்ற வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து "விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.85,91,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1407, திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "தருமபுரி மாவட்டம், பென்னாகரம் தொகுதிக்குட்பட்ட திப்பட்டியில் இருந்து இராஜக்கொல்லி அள்ளி வழியாக கோணங்கி அள்ளி வரை தார்ச் சாலை போட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 85,91,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1026, திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "குமரி மாவட்டம், இரயுமன் துறைக்கு அருகில் சிறிய மீன்பிடித் துறைமுகம் அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 85,91,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 720, திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சிதம்பரம் நகரில் புறவழிச்சாலை அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 85,91,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 313, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "நாகையில் பழைய கப்பல் உடைக்கும் தளம் ஏற்படுத்துவதன் அவசியம் குறித்து விவாதிக்க" நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.85,91,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பட்டுள்ளன. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் கருத்துக்களைத் தெரிவித்ததற்குப் பிறகு என்னுடைய பதிலுரையை அளிக்கிறேன். இங்கே தமிழில் வைத்துள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை @ நான் இந்த அவையிலே ஆற்றிய உரையாக ஏற்று பதிவேட்டில் பதிவு செய்து கொள்ள வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இப்போது 11.30 மணியாகிறது. குறைந்தபட்சம் 12.45 மணிக்கு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு அளிக்க வேண்டும். ஆகவே, இந்த விவாதத்தில் மொத்தம் ஆறு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு கொடுக்கப்படும். ஆளுங்கட்சி சார்பில் 2 உறுப்பினர்கள், விவாதத்தைத் தொடங்கி வைக்க எதிர்க்கட்சி சார்பில் ஒருவர், மற்றக் கட்சிகளில் மூன்று உறுப்பினர்கள். ஆக ஒட்டுமொத்தமாக ஆறு உறுப்பினர்களுக்கு வாய்ப்பு அளிக்கப்படும் என்று கூறி, முதலில் திரு. ஈஸ்வரன் அவர்களை விவாதத்தைத் தொடங்கி வைக்குமாறு அழைக்கிறேன்.

@381 முதல் 468 வரையிலான பக்கங்களில் இணைப்புகள் 1, 2, 3 ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

முற்பகல் 11-30

திரு. ரா. ஈஸ்வரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, நெடுஞ்சாலை மற்றும் போக்குவரத்துத்துறையில் மானியக் கோரிக்கைகளில் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

தமிழ்நாட்டில் ஓடும் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையான 21,545 பேருந்துகளில் தனியார் பேருந்துகள் 5,662 ஓடுகின்றன. தமிழகத்திலுள்ள 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலம் நம்முடைய அரசு வண்டிகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சுமார் 300 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் நஷ்டம் ஏற்படுவதாக நிதிநிலை அறிக்கையில் கூறப்பட்டுள்ளது. அதே நேரத்தில் தனியார் பேருந்துகள் தமிழ்நாட்டில் பெரும்பாலும் இலாபகரமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் எந்தெந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்ற விவரம் உங்களுடைய குறிப்பில் சொல்லப்படவில்லை. மொத்தமாக உங்களுடைய நிதிநிலை அறிக்கையில் சுமார் 300 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுவதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால் இந்த நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு முந்தைய அனைந்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு ஆள்கின்ற நேரத்தில் உதிரி பாகங்கள் வாங்குகிறபோது பில்கள் தனியாகத் தயார் செய்து, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் மோசடி செய்வது போன்று பல்வேறு தவறுகள் செய்த காரணத்தால் இந்த நஷ்டங்கள் ஏற்பட்டன. அதற்காக முன்னாள் அமைச்சர் திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள்மேல் பல்வேறு புகார்கள் வந்து பல்வேறு மோசடிகள் செய்த காரணத்தினாலும், அவர் மீது வழக்கு தொடரப்பட்டு, இன்று சிறைச்சாலையிலிருந்து ஜாமினில் வெளியே வந்ததாக அறிகிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல், தேசிய அனுமதி பெற்ற வண்டிகளின் எண்ணிக்கை சுமார் 25,715 வண்டிகளும், ஆம்னி பேருந்துகள் 296-ம் அகில இந்திய அளவில் அனுமதி பெற்றவை 102 வாகனங்களும் இருக்கின்றன. அதேநேரத்தில் தமிழகத்திலே ஓடுகின்ற தனியார் பேருந்துகள் எல்லாமே — அந்த வாகனங்கள் மக்கள் பிரயாணம் செய்வதற்கு நன்றாக இருக்கின்றன. தினம் பகலில் ஓடி இரவில் நிற்கும்போது அந்த வண்டிகளை நன்றாகத் துடைத்து மறுநாள் காலையில் ஓடும்போது வண்டி நன்றாக

இருக்கிறது. ஆனால் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் செல்லும்போது, வெள்ளைச் சட்டை போட்டு அந்த இருக்கைகளிலே உட்கார முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்றது. அதைச் சரியான முறையில் கவனிக்கவேயில்லை. அத்துடன் சைடுகளிலே-பின்பகுதியிலே பார்த்தால் தகரங்கள் எல்லாம் அப்படி துண்டு துண்டாகயிருக்கின்றன. அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு இருக்கிற நேரத்திலே ஒரு பேருந்தில் போகும்போது சைடில் ஒரு கம்பி நீண்டிருந்து அந்த சைடில் போனவர்கள் மீது, கம்பி வயிற்றிலே பாய்ந்து அவர்கள் உயிருக்கே போராடிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய நிலைமையைப் பத்திரிகையிலே பார்த்தோம். அந்த நிலைமையிலே, எப்படியாவது நம்முடைய இந்த அரசு வந்ததற்குப் பிறகு ஒரு மாற்று நிலைமை ஏற்படும் என்று மக்கள் எல்லாம் ஆவலோடு எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள், போன நிதியாண்டில் சுமார் ரூ.150 கோடிக்கு மேல் ஒதுக்கீடு செய்து 2,200 பேருந்துகள் வாங்குவதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டிருப்பதாக குறிப்பில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த நிதியாண்டில் சுமார் ரூ.292 கோடியில் 3,600 பேருந்துகள் வாங்கப்படுவதாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றது. நெல்லை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் சுமார் அங்கு இருக்கக்கூடிய பேருந்துகளில் 75 சதவீதம் மிக மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன.

முற்பகல் 11-35

அதுமட்டுமல்லாமல் எங்களுடைய தொகுதியில் புளியங்குடி, சங்கரன்கோவில், தென்காசி போன்ற டெப்போக்களில் இருக்கக்கூடிய பேருந்துகள் மிக மோசமாக இருக்கின்றன. பழைய வண்டிகள் எல்லாமே ஆங்காங்கே பல்வேறு இடங்களில் பழுதடைந்து நிற்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இதில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகமும், தமிழ் மாநிலக் காங்கிரசும், டீசல் தட்டுப்பாட்டின் காரணமாக நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகள் எல்லாமே மீண்டும் நாங்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பிற்கு வந்தவுடன் இயக்கப்படும் என்ற வாக்குறுதியைத் தொகுதி மக்களிடம் அளித்திருக்கிறோம். ஆனால் அது இன்றுவரையில் நடைமுறைப் படுத்தவில்லை. கூடிய விரைவில் இந்த பஸ்களை ஓடும்படி செய்தால்தான் மீண்டும் மக்களிடத்திலே ஒரு நல்ல பெயர் எடுக்கமுடியும்.

தமிழகத்திலே இருக்கக்கூடிய அனைத்து - 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இன்று 6-ஆகப் பிரிக்கப்படுவதாக உங்களுடைய கொள்கைக் குறிப்பில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அப்படியானால் நெல்லை மாவட்டத்திற்கு நான்கு போக்குவரத்துக் கழகமாவது இணைக்கப்படும். அப்படியானால் எங்களுடைய நெல்லை மாவட்டத்துப் பகுதிக்கு நீங்கள்

புதிதாக வாங்கக்கூடிய பேருந்துகளில் எத்தனை பேருந்துகள் கொடுக்கப்படும் என்ற விவரம்கூட அதில் குறிப்பிடப்படவில்லை. அதே நேரத்தில் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க வேண்டும். ஏனென்றால் நிறைய தேவைப்படுகிறது. தனியார் பேருந்துகள் ஒவ்வொரு நாளும் எல்லா ஸ்டாப்புகளிலும் போகக்கூடிய பிரயாணிகளை ஏற்றி இறக்குகிறார்கள். ஆனால் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருக்கக்கூடிய ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள் எல்லாம் ஆட்கள் அந்த பஸ் ஸ்டாப்புகளில் நின்றால்கூட, சரியான முறையில் அவர்களை ஏற்றிச் செல்வதில்லை. வெறும் வண்டியாக - காலியாகப் போனாலும்கூட அதைப் பற்றி அவர்களுக்கு கவலையில்லை. அவர்களிடம் சம்பளம் வாங்க வேண்டுமென்ற எண்ணம்தான் இருக்கிறது. எனவே இந்த மாதிரியான நிலைமைகளையெல்லாம் மாற்றி அவர்கள்மீது உரிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும்.

அதே நேரத்தில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களை நிரந்தரம் செய்யவேண்டும். சி.எல்.ஆர். என்று சொல்லி சுமார் 240 நாட்களுக்கு வேலை செய்கிறார்கள். வேலை செய்தாலும் ஒரு நிரந்தரமான வேலை அவர்களுக்கு கிடைப்பதில்லை. அவர்களுக்கு நிரந்தர வேலை கிடைப்பதற்குரிய ஏற்பாட்டை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் தமிழகம் முழுவதும் வேலைவாய்ப்பு அலுவலகம் மூலமாகத் தேர்வு செய்ய நிரந்தரப் பணிபுரிகின்ற வகையில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அதேபோல லாரிகளில் அளவிற்கு அதிகமாக வைக்கோல்கள் ஏற்றி தென்காசி, செங்கோட்டை வழியாக கேரளாவிற்கு வாகனங்கள் செல்கின்றன. அதனாலே போக்குவரத்திற்கு ரொம்ப இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. மதுரையிலேயிருந்து செங்கோட்டை, குற்றாலத்திற்கு பி.ஆர்.சி., திருவள்ளுவர் வண்டிகள் எல்லாம் நிறையப் போகின்றன. அப்படிப் போகும்போது லாரிகளில் வைக்கோல் அதிகமாக ஏற்றி வருகின்ற காரணத்தினால் பொதுமக்களுக்கும் இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. வண்டிகள் போவதற்கும் பெரிய இடையூறாக இருக்கிறது. இதை உடனடியாகக் கவனித்து, செங்கோட்டைப் பகுதியில் ஒரு இரும்புக் கம்பி தடுப்பு செய்வது மாதிரி அமைத்தால் நிரந்தரமாக மற்ற வாகனங்கள் இடையூறு இல்லாமல் போவதற்கு ஒரு வாய்ப்பாக இருக்கும்.

திருச்சி மாநாட்டின்போது பி.ஆர்.சி. பஸ் சுமார் 5 பேருந்துகள் காணாமல் போய்விட்டன. காணாமற் போவது என்றால் சாதாரணமாக ஒரு ஆடு மாடு காணாமற் போய்விடும். அதில் அங்கே திருடு கூட நடக்கும். ஆனால், திருச்சியில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் மாநாடு நடக்கும்போது 5 பி.ஆர்.சி வண்டிகளைக் காணவில்லை. இந்த பி.ஆர்.சி. வண்டிகள் எங்கே என்று கண்டுபிடிக்க அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது என்ற விவரத்தை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதிலுரையில் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-40

சுமார் 1 கோடி ரூபாய் செலவிற்கு மேலாக, முந்தைய முதலமைச்சர் செல்வி ஜெயலலிதா அவர்களும், சசிகலாவும் கூட்டாகச் சேர்ந்து, பெரிய நட்சத்திர ஹோட்டல்களில் இருக்கின்ற மாதிரி அனைத்து வசதிகளையும் கொண்ட ஒரு வண்டியை வாங்கியிருக்கிறார்கள். அந்த வண்டி எங்கே வாங்கப்பட்டது, அது யாரால் வடிவமைக்கப்பட்டது என்ற விவரத்தைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். மேலும், இந்தப் பேருந்தை சுற்றுலா பொருட்காட்சியில் வைத்தால், மக்களுக்கு அந்த வண்டியைப் பார்ப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்பாக இருக்கும். ஏனென்றால் 1 கோடி ரூபாய் வரைக்கும் சொகுசாக அதிலே வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அதைப் பொருட்காட்சியில் வைத்து 5 ரூபாய் கட்டணம் என்றுகூட வைத்தால் நல்லதாக இருக்கும். அப்படிச் செய்தால், அந்த வண்டியைப் பார்ப்பவர்கள், எவ்வளவு ஆடம்பரமான செலவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றது, மக்களுடைய வரிப்பணம் எப்படிக் கொள்ளையடிக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்ற விவரத்தை அறிந்துகொள்வதற்கு, ஒரு வாய்ப்பாக அமையும்.

தென்காசிப் பகுதியில் ஆயிரப்பேரி என்ற கிராமப் பகுதியில் பாலம் ஒன்றும் செங்கோட்டை, நித்தியகல்யாணிஅம்மன் கோவில் அருகே பாலம் ஒன்றும் கட்டுவதற்கு கட்டுமானப் பணி, தமிழ்நாடு கட்டுமானக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. அப்பாலங்களுக்கு அஸ்திவாரம் அமைக்கும் பணி ஜூன் மாதம் பருவ மழைக்கு முன்பாக முடிக்கப்பட வேண்டுமென்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சாலைகளைப் பற்றி குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இந்தச் சாலைகள் மொத்தம் தமிழ்நாட்டில் 1,41,761 கிலோ மீட்டர் நீளம் உள்ளன. இதிலே தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மட்டும் 202 கிலோ மீட்டர் நீளம் உள்ளன. மாநில நெடுஞ்சாலைகள் 1,934 கிலோ மீட்டர்

உள்ளன. இதிலே மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள் 13,975 கிலோ மீட்டர் உள்ளன. இதர மாவட்ட சாலைகள் 39,063 கிலோ மீட்டர் உள்ளன. இதிலே கரும்பு சாலைகள் 1,132 கிலோ மீட்டர் உள்ளன மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள் 34,083 கிலோ மீட்டர் உள்ளன. இந்த ஊராட்சி சாலைகள் 29,020 கிலோ மீட்டர் உள்ளன. மற்றும் வகைப்படுத்தப்படாத சாலைகள் 6,528 கிலோ மீட்டர் உள்ளன. வனத் துறைச் சாலைகள் 3,324 கிலோ மீட்டர் உள்ளன. பாசனச் சாலைகள் 1,332 கிலோ மீட்டர் உள்ளன. மின்சாரச் சாலைகள் 679 கிலோ மீட்டர் உள்ளன. நகராட்சி மற்றும் மாநகராட்சி சாலைகள் 8,689 கிலோ மீட்டர் உள்ளன. ஆக, மொத்தம் 1,41,761 கிலோ மீட்டர் சாலைகள் உள்ளன. 5 ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறையாவது இந்தச் சாலைகளைச் செப்பனிட்டால்தான் சரியாக இருக்க முடியும். சில சாலைகள் 5 ஆண்டுகள், 10 ஆண்டுகள் என்றுகூடச் செப்பனிடப்படாமல் இருக்கின்றன. இந்தச் சாலைகளைப் பராமரிக்க முடியாத காரணத்தினால், அவை குண்டும் குழியுமாக இருக்கின்ற காரணத்தினால் பஸ் நடத்துனர்கள், தனியார் வாகனங்கள் மற்றும் நம்முடைய அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்கள், நடத்துனர்கள், இந்த வழித்தடங்கள் சரியாக இல்லை, அவை குண்டும் குழியுமாக இருக்கின்றன என்று சாக்குப்போக்குச் சொல்லி, சில வழித்தடங்களில் ஓட்ட மறுக்கின்றார்கள். இந்நிலையில், கிட்டதட்ட 1,41,761 கி.மீ. ரோடுகளைப் பராமரிப்பதற்காக நீங்கள் ஒதுக்கியிருக்கும் நிதி போதுமானதல்ல. ஆகவே அந்த ரோடுகளைப் பராமரிப்பதற்கு இன்னும் கூடுதலாக 200,300 கோடி ரூபாய் அதிகமாக ஒதுக்கினால்தான் அந்தச் சாலைகளைப் பராமரிக்க முடியும். ஏனென்றால் இங்கே ரோடுகளைப் பார்க்கும்போது எல்லா ரோடுகளுமே மோசமாகத்தான் இருக்கின்றன.

முற்பகல் 11-45

இப்போது தென்காசியிலிருந்து மதுரை வரைக்கும் பார்த்தால் திருமங்கலம் வரைக்கும் விபத்துக்கள் எல்லாம் கூடுதலாக ஏற்படுகிறது. அதற்குக் காரணம் ஸ்பீட் பிரேக்கர்ஸ் தான். பஸ்ஸிலே பிரயாணம் பண்ணும்போது எல்லோருமே வேகமாகத்தான் போக வேண்டும் என்று விரும்புகிறார்கள். ஆனால் இப்போது வேகமாகப் போகக்கூடிய நேரத்தில், அந்த ஸ்பீட் பிரேக்கர்ஸ் இருப்பதால் அதிக ஆபத்திலே கொண்டு விடுகிறது. டிரைவர்கள் கவனமாகப் போனால்தான், அதைப் பார்க்க முடிகிறது. வேகமாகப் போனால், வண்டியில் இருப்பவர்களைத்

தூக்கிப்போட்டு பெரிய ஆபத்தை உண்டாக்குகிறது. ஏனென்றால் இப்போது சில கிராமங்களில் எதற்கெடுத்தாலும் ஸ்பீட் பிரேக்கர்ஸ் வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். வேகமாக 4 மணி நேர பிரயாணத்தை 3 மணி நேரத்தில் போக வேண்டும் என்று நினைக்கும் போது ஸ்பீட் பிரேக்கர்ஸ் எல்லாம் இருக்கக்கூடாது. அவசியம் இல்லை. ஆகையினால் இந்த ஸ்பீட் பிரேக்கர்சை முழுவதும் அகற்ற வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துத் துறையில் ரோடுகளைப் பராமரிப்பதற்காக சுமார் 10,000 பேர் நியமனம் செய்வதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இது 8 கிலோ மீட்டருக்கு 2 பேர் வீதமாக சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இந்த 10,000 பேரை எந்த அடிப்படையில் நியமணம் செய்யப்போகிறீர்கள்? எம்ப்ளாய்மெண்ட் எக்சேஞ்சில் பதிந்தவர்களை சீனியாரிட்டி பிரகாரம் தேர்வு செய்யப் போகிறீர்களா? அல்லது எந்த அடிப்படையில் செய்யப் போகிறீர்கள் என்று குறிப்பிடப்படவில்லை. நீங்கள் 8 கிலோ மீட்டருக்கு இரண்டு பேர் வீதம் தேர்வு செய்யும்போது அந்தப் பணியில் அமர்த்தும்போது நிச்சயமாக அந்தச் சாலைகளைப் பராமரிப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்பு இருக்கும்.

முந்தைய அரசில் 5 ஆண்டுகாலமாக ரோடுகளுக்கு தரமான வேலைகள் செய்யவில்லை. தரமான வேலைகளைச் செய்யாத காரணத்தினால் ரோடுகள் மிக மோசமாக பழுதடைந்து இருக்கின்றன. இந்த அரசு பொறுப்பேற்றவுடன் வேகமாகச் செய்வதாக, முனைப்போடு செய்வதாக சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த அரசும் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. மேலும் துரிதமாக வேலை செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நெல்லை மாவட்டத்தில் சென்ற அரசில் நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமாக ஒப்பந்தக்காரர்கள் வேலை செய்தது சுமார் 4 கோடி ரூபாய் இன்னும் பாக்கி இருப்பதாக என்னுடைய கவனத்திற்கு வந்தது. இரண்டாண்டுக் காலமாக அவர்கள் வேலை செய்ததற்கு 4 கோடி ரூபாயை பட்டுவாடா செய்யாத காரணத்தினால் தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமாக வேலை செய்வதற்கு டெண்டர் விட்டாலேயே அந்த ஒப்பந்தக்காரர்கள் வேலை செய்வதற்கு முன்வருவதில்லை. ஏனென்றால் 4 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் நெல்லை மாவட்டத்தில் இருக்கக்கூடிய ஒப்பந்தக்காரர்களுக்கு அவர்கள் செய்த வேலைக்கு இன்னும் பணம் கொடுக்கப்படவில்லை. ஆகவே அவர்களுக்கு

நிலுவையில் இருக்கக்கூடிய ரூபாயை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாகக் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அப்படிச் செய்தால்தான் மீண்டும் டெண்டர் விடும்போது முறைப்படி அந்த வேலையைச் செய்வதற்கு முன்வருவார்கள். முந்தைய அரசு பல்வேறு தவறுகள் செய்தது. அவர்கள் வேலை செய்யாமலேயே வேலை செய்ததாக 'எம்' புக்கில் கணக்கு ஏற்றி பணம் எல்லாம் எடுத்தது உண்டு. அதே மாதிரி ரோடுகள், பாலங்கள் கட்டாமலேயே பாலம் கட்டினதாக பணம் எடுத்து மோசடி செய்தது உண்டு. அதே மாதிரி பல்வேறு தவறுகள் முந்தைய அரசு செய்த காரணத்தினால் பல்வேறு அதிகாரிகள் மீதும், முந்தைய அமைச்சர்கள்மீதும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அம்மாதிரியான நிலைமைகள் இனி வராது என்று மக்கள் உறுதியோடு இருக்கிறார்கள். இந்த அரசும் துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறது. ஆகவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அந்தப் பிரச்சினைக்கு முற்றுப்புள்ளி வைக்கவேண்டும்.

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியில் உள்ள உள்ளார் ஒத்தக்கடை பகுதியில் பெரிய பாலம் ஒன்று பழுதடைந்து இருக்கிறது. இதனால் தென்காசி குற்றாலம் மதுரைக்குப் போகக்கூடிய வண்டிகள் முழுவதும் மாற்று வழியில் செல்கின்றன. அந்தப் பாலம் எந்த நேரத்திலும் விழும் அபாயகரமான நிலையில் இருக்கிறது. அதே மாதிரி புளியங்குடி அருகில் ஒரு பெரிய பாலம் இருக்கிறது. அந்தப் பாலமும் பழுதடைந்துள்ளதால் அருகில் மாற்று வழி ஏற்பாடு செய்து பேருந்துகள் செல்கின்றன. அதற்கு முன்னுரிமை கொடுத்து நீங்கள் இந்த நிதி ஆண்டில் நிதி ஒதுக்கவேண்டும்.

(மணியடிக்கப்பெற்றது)

முற்பகல் 11-50

என்னுடைய தொகுதியில் சாலைகள் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. ஒத்தக்கடை-கடலூர் சாலை; கரிவலகுண்டலூர்-சுப்பலாபுரம் சாலை; வெள்ளானக்கோட்டை-தளவங்கோட்டைச் சாலை; புளியங்குடி-உள்ளார் சாலை இப்படி பல்வேறு வழித்தடங்கள் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. இந்தச் சாலைகளுக்கு எல்லாம் முன்னுரிமை கொடுத்து பணம் ஒதுக்கீடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நெல்லை மாவட்டம் நெடுஞ்சாலைத் துறையில் இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளிடம் இந்த வேலைகளை எல்லாம் துரிதமாகக் கண்காணித்து முடியுங்கள் என்று எப்போது கேட்டாலும், அரசிடமிருந்து பணம்வர இல்லை, பணம்வர இல்லை என்றே சொல்லி தட்டிக் கழிக்கிறார்கள்.

ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதற்கு ஒரு தனி கவனம் செலுத்தி நெல்லை மாவட்டத்தில் இருக்கக்கூடிய நெடுஞ்சாலைத் துறை வேலைகளை எல்லாம் சீக்கிரம் முடித்துத்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு நீங்கள் புதிய பேருந்துகளைக் கொடுக்கும்போது எங்கள் புளியங்குடி டெப்போவுக்கும், சங்கரன்கோவில் டெப்போவுக்கும் முன்னுரிமைக் கொடுத்து அதிகப்படியான வாகனங்களைக் கொடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்): சீக்கிரம் உரையை முடியுங்கள்.

திரு. ரா. ஈஸ்வரன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, 3 அல்லது 4 போக்குவரத்துக் கழகங்களை இணைத்து ஒரு எம்.டி. கட்டுப்பாட்டில் மண்டல அலுவலகம் அமைக்கும் திட்டம் நிர்வாகச் சிக்கலை ஏற்படுத்தும். நிர்வாக வசதிக்காக பிரிக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களை தனித்தனி எம்.டி. கட்டுப்பாட்டில் இயங்க தொடர்ந்து அனுமதிக்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருநெல்வேலி-மதுரை பை-பாஸ் சாலையை விரைவாக போட்டு முடிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்): இப்போது நேரம் 11.52, சீக்கிரம் உரையை முடியுங்கள்.

திரு. ரா. ஈஸ்வரன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, அடுத்து, வாகனங்கள் மூலம் கேரளாவுக்கு அரிசி நிறைய செல்கிறது. லாரிகளிலும், பஸ்களிலும் அரிசியை ரொம்ப கடத்திக்கொண்டு போகிறார்கள். ஆகவே, நீங்கள் சோதனைச் சாவடிகளை பார்டர்களில் போட்டு இந்த வாகனங்களை எல்லாம் கண்காணிக்க வேண்டும். டிரெயினில்கூட கடத்திக்கொண்டு போகிறார்கள். வண்டியில் கூடுதலாகப் போகிறது. நான் போலீஸ் மானியக் கோரிக்கையில் பேச வேண்டும். இருந்தாலும் இப்போது பேசுகிறேன்.

பி.ஆர்.சி., திருவள்ளுவர் வண்டிகளில் எங்கள் பகுதியான செங்கோட்டையிலிருந்து இராஜபாளையம் வரை மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையில் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய கள்ளச்சாராயத்தை சென்னைக்கும், பாண்டிசேரிக்கும், இதுபோன்ற இடங்களுக்கும் வியாபாரிகள் பஸ்ஸில் கடத்திச் செல்கிறார்கள். பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்ய வேண்டும் என்று

கையைக் காட்டினால் கூட பஸ்ஸை நிறுத்த மாட்டார்கள். ஆனால் சாராய வியாபாரிகள் ஒரு சைகை காட்டுகிறார்கள். அந்த சைகையைக் காட்டியவுடனே பஸ்ஸை நிறுத்தி விடுகிறார்கள். உடனே ஜீப்புகளில் உள்ள பார்சல்களை தூக்கி பஸ்ஸில் போட்டுவிட்டுப் போய் விடுகிறார்கள். இவர்களுக்கு 2 பாட்டில்கள் கொடுக்கிறார்கள். கொஞ்சம் ரூபாய் கொடுக்கிறார்கள். அப்புறம் நிற்கிற இடத்திலே, சாராயத்தைக் குடித்து விட்டு எங்கேயாவது மோதி டிரைவரும் போய், இருக்கிற பிரயாணிகள் எல்லாம் செத்து விடுகிறார்கள். இந்த மாதிரி நிலைமை இருக்கிறது. இதற்கெல்லாம் கடுமையான சோதனையிடுவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் துரிதமான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்): அடுத்து திரு. இ.ஏ.பி. சிவாஜி.

திரு. இ. ஏ. பி. சிவாஜி: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, கழக அரசின் இரண்டாவது நிதிநிலை அறிக்கையின் மீது போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியத்தின் பேரில் பங்கேற்று என்னுடைய கருத்துக்களை இந்த மாமன்றத்தில் பரிமாறிக் கொள்வதில் நான் பெருமைப்படுகிறேன். வாய்ப்பு அளித்த, எங்களை எல்லாம் வழி நடத்திச் செல்லுகின்ற ஒப்பாரும், மிக்காரும் இல்லாத ஒப்பற்றத் தலைவர் முத்துவேலர் ஈன்றெடுத்த முத்தமிழ் அறிஞர் அவர்களின் முகம் நோக்கி வணங்குகிறேன்.

இந்த நிதிநிலை அறிக்கை வறுமைக்கோட்டுக்குக் கீழே வாழ்கின்ற மக்களுக்கும், வசதி படைத்த மக்களுக்கும் இடையே இருக்கின்ற இடைவெளியை இட்டு நிரப்புவதற்காக சமுதாயக் கண்ணோட்டத்தோடு கல்லுக்குள் இருக்கும் தேரைக்கும் இயற்கையின் படைப்பிலே உணவு கிடைப்பது போல் கருவறையிலே இருக்கின்ற சிசு முதல் கடைநிலையில் போராடிக்கொண்டு இருக்கின்ற ஏழை, எளிய மக்களின் வாழ்வில் வசந்தத்தை ஏற்படுத்தவும், எல்லாத் தரப்பு மக்களும் எழுச்சி பெற வேண்டும், ஏற்றம் பெறவேண்டும், உயர்வு பெற வேண்டும் என்ற ஒரு சமூக நீதி கிடைக்கின்ற நோக்கில் இந்த நிதிநிலை அறிக்கை நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களால் படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதை நாடும், ஏடும், நடுநிலைமையாளர்களும், இந்த மாமன்றமும் பாராட்டுவதைப் போல என்னுடைய பாராட்டுக்களையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றவுடன்,
நடப்பாண்டிலே 2,200 புதிய பேருந்துகளில் இதுவரை 1,200 புதிய
பேருந்துகளின் கட்டுமானப் பணிகளெல்லாம் முடிக்கப்பட்டு கடந்த
ஆட்சியிலே பெயருக்காக ஓடிக் கொண்டிருந்த பேருந்துகளையும், ஓய்வு
வயதைக் கடந்த பிறகும் ஓடிக் கொண்டிருந்த பேருந்துகளையும், செயல்
திறன் இழந்த பிறகும் ஓடிக் கொண்டிருந்த வண்டிகளையும், எடைக்கு
எடை போடக்கூடிய ஒரு நிலையில் இருந்த பேருந்துகளையெல்லாம்
ஒட்டுமொத்தமாக மாற்றி, அந்த வகையிலே நம்முடைய போக்குவரத்துத்
துறை ஒரு வளமான, வலிவான, பொலிவான, பொருத்தமான ஒரு
பொன்னான எதிர்காலத்தை நோக்கிப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது என்பதன்
ஆரம்பம் இது என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நடப்பாண்டிலே 2,200 பேருந்துகளும், 1997-98 ஆம் ஆண்டில் 292
கோடி ரூபாய் செலவிலே மேலும் 3,600 பேருந்துகளும் வாங்கப்படும்
என்று நிதி நிலை அறிக்கையில் பார்க்கும்பொழுது, இது
நடைமுறைப்படுத்தப் பட்டால், செயல்படுத்தப்பட்டால்-இந்த 5
ஆண்டுக்குள் சாலை வசதியே இல்லாத கிராமங்கள் தமிழகத்திலே
இல்லை என்று இந்த நிதி நிலை அறிக்கையில் நம்முடைய முதல்வரவர்கள்
கூறியிருப்பதைப்போல இந்தப் பேருந்துகளெல்லாம் விடப்பட்டால், வரும்
5 ஆண்டுகளில் பேருந்துகள் செல்லாத கிராமங்களே தமிழகத்தில்
இல்லை என்கிற ஒரு அறிவிக்கப்படாத உறுதிமொழியும் இருக்கிறது
என்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியான திருத்தணி பணிமனைக்கு 4 புதிய
பேருந்துகளை அளித்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களுக்கு
என்னுடைய நெஞ்சார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதே
நேரத்திலே அடுத்த ஒதுக்கீட்டிலே மேலும் 4 புதிய பேருந்துகளை எனது
தொகுதிக்கு வழங்குமாறு நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருத்தணி தொகுதியிலே பல பேருந்துகளிலே உச்சியிலே மக்கள்
நெருக்கியடித்துக் கொண்டு பயணம் செய்கின்ற ஒரு காட்சியானது
சென்னைப் பெருநகரிலே மாடிப் பேருந்துகளை நினைவு கூறுகின்ற
காட்சியாக இருந்தாலும்கூட, இந்த விபரீதமான நிலைக்கு விடிவு
காண்கின்ற விதத்திலும், தேர்தல் நேரத்திலே நான் மக்களைச் சந்தித்த
பொழுதும், கிராமங்களிலே இருக்கிற தாய்மார்கள் எல்லாம் என்னை
சூழ்ந்து கொண்டு, எங்கள் கிராமங்களிலே 25, 30 வயதைக் கடந்த
பின்னும் பல பெண்கள் திருமணம் ஆகாத நிலைமையிலே இருக்கிறார்கள்

என்று வேதனையோடு என்னிடத்திலே கண்ணீர் வடித்துக் கூறினார்கள். நான் காரணம் கேட்ட பொழுது, இந்தப் பகுதிகளிலே பேருந்துகள் இணைப்பே இல்லாத காரணத்தால் எல்லோரும் இங்கே பெண் எடுக்கத் தயங்குகிறார்கள் என்று கூறிய அந்தச் சோகமான கதைகளையெல்லாம் நான் கேட்டிருக்கிறேன். இதுபோன்ற சோகமான முடிவுகளுக்கெல்லாம் ஒரு முற்றுப்புள்ளி வைக்கின்ற விதத்திலே கிராமப் பகுதிகளுக்கு, பேருந்துகள் இயக்கப்படாத நிலையிலே உள்ள கிராமங்களுக்கெல்லாம் தனியார் நிறுவனங்களில் சிறிய பேருந்துகளை அனுமதிக்கலாம் என்று அரசு முடிவு.....

திரு. சி. ஞானசேகரன்: ஒரு பாயிண்ட் ஆஃப் கிளாரிபிகேஷன். மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிவாஜி அவர்கள் குறிப்பிடும்பொழுது கிராமங்களுக்கு பஸ் வசதி இல்லாத காரணத்தினாலே, 25, 30 என்று வயதானாலும்கூட பெண்களுக்கு இன்னும் திருமணம் ஆகாமல், பாவம் ஏக்கத்தோடு பேசுகிறார்கள் என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். பெண்ணின் திருமண வயது 21 என்று நம்முடைய அரசு ஆங்காங்கே எழுதி, ஆட்டோக்களில் எல்லாம் எழுதி வைத்திருக்கிறதே அதற்கு அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கும்? மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் அவர்களும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களும் இதுபோன்ற திருமணம் ஆகாத பெண்களுக்கு திருமணம் ஆக நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

***திரு. அன்பில் பொய்யாமொழி:** மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிவாஜி அவர்கள், திருத்துறைப் பகுதியிலே பேருந்துகள் ஓடாத காரணத்தினாலே திருமணம் ஆகாத பெண்கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார். அந்தத் தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினருக்குத் திருமணம் ஆகி விட்டதா, இல்லையா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. இ. ஏ. பி. சிவாஜி: ஒரு கால் நூற்றாண்டுக் காலமாக என்னோடு பழகியிருக்கின்ற மாண்புமிகு உறுப்பினருக்கு இது தெரியாது இருப்பதுதான் வியப்பாக இருக்கிறது என்பதையும் இந்த மாமன்றத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

***மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்:** மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, ஒருவேளை மாண்புமிகு உறுப்பினர்

அவர்களுடைய நடவடிக்கைகள் முழுமையும் அவருக்குத் தெரியாமல் இருக்கலாம்; அதனால்தான் அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள். (சிரிப்பு)

திரு. இ. ஏ. பி. சிவாஜி: சிலர் சொல்லலாம், இந்தச் சிறு பேருந்துகள் விடுவதன் மூலமாக, இது முதலாளித்துவத்தை ஊக்குவிக்கும்; பிரபுத்துவத்தைப் பெருக்கும் என்று. ஆனால், அடிப்படைத் தேவைகளுக்காக, இருட்டிலே வாழ்கின்ற கிராம மக்களுக்கு ஒரு ஒளி மிகுந்த எதிர்காலத்தை உருவாக்குகின்ற இது ஒரு உன்னத முயற்சியாகும்.

இதிலே இருவேறு கருத்துக்களுக்கோ, மறுபரிசீலனைக்கோ அரசு இடம் கொடுக்காமல், இந்தச் சீரிய திட்டத்தினை மிகத் தீவிரமாக அமல்படுத்திட நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். படித்த இளைஞர்களுக்கு வேலைவாய்ப்புக்கு இது ஒரு வழிகோலாகவும், கிராமப்புறங்களிலே பொருளாதார நிலை மேம்பட இது ஒரு வடிகாலாகவும், சுய வேலைவாய்ப்புக்கு இந்தச் சிறு பேருந்துகள் விடுவது ஒரு தீர்வாகவும் இருக்கும் என்பதையும் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 16 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்படாத வழித்தடங்கள் மட்டும் அனுமதிக்கப்படும் என்பதை சற்று தளர்த்தி அந்தச் சிறு பேருந்துகளுக்குள்ள அந்தத் தூரத்தை 20 கிலோ மீட்டராக உயர்த்தித் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதேபோல, கிராமப்புறங்களிலே இயங்குகின்ற நகரப் பேருந்துகளின் தூரத்தை 30 கிலோ மீட்டர் என்றுள்ளதை மாற்றி 35 கிலோ மீட்டராக மாற்றித் தர வேண்டுமென இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாக முதல்வர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நண்பகல் 12-00

அரசு ஊழியர்கள் பணிக்காலத்தில் மரணமடைந்தால் கருணை நிதியாக ஒரு இலட்சம் ரூபாய் வழங்கப்படுவதைப் போல போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும், அந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் கரணம் தப்பினால் மரணம் என்ற நிலையிலே தங்கள் பணியினைத் தொடருகின்ற காரணத்தினால், அவர்கள் குடும்பத்தினர் பயனடையும் வகையிலே, தற்போது வழங்கப்படும் 60 ஆயிரம் ரூபாய் உதவித் தொகையை ஒரு இலட்சமாக இந்த அரசு உயர்த்தித்தர வேண்டுமென்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஒரு பணிமனையிலே 500 பணியாளர்கள் போக்குவரத்துத் துறையிலே பணி செய்தால் அவர்கள் மீது ஆயிரம் வழக்குகளும், 5 ஆயிரம்

தொழிலாளர்கள் இருந்தால் அவர்கள் மீது 10 ஆயிரம் சிறு வழக்குகளும், பெரு வழக்குகளும், சென்னை பெரு நகரிலிருந்து குமரி வரை இருக்கின்ற போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் மீதெல்லாம் இருக்கின்றன. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இந்தத் துறையின் பொறுப்பேற்றபோது, ஓரிரு ஆயிரம் பேருந்துகளாக ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் என்று சிவப்பு வண்ணத்திலே ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்துகள் எல்லாம், இன்று ஆலவிருட்சமாக வளர்ந்து 21 கழகங்களாக பரிணமித்து 25 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்களைக் கொண்டிருக்கிறது. இந்த அளவுக்கு நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் காலத்திலேயே அதனுடைய வெள்ளி விழாவைக் கொண்டாடுகின்ற அந்த நேரத்தில் பேருந்து ஓட்டுநர்கள் மன மகிழ்ச்சியோடு பேருந்துகளைச் செலுத்தினால் விபத்துக்களைத் தவிர்க்க முடியும் என்ற காரணத்தினால் அந்த வெள்ளி விழாவே மாண்புமிகு முதல்வருக்கே கிடைக்கின்ற ஒரு அரிய வாய்ப்பாக இருப்பதனால், அந்தத் தொழிலாளர்கள் மீது போடப்பட்டிருக்கின்ற வழக்குகளை அரசியல் வேறுபாடின்றி தள்ளுபடி செய்யுமாறு இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஓட்டுநர் பணி என்பது பயணிகளின் உயிர்ப் பிரச்சினையாக பொறுப்பு மிகுந்த, கடமையுணர்வு மிகுந்த பணியாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், மற்ற தொழில்நுட்பப் பயிற்சிக்கு எந்த அளவுக்கு முறையான பயிற்சியும், முழுமையான தேர்வும் நடக்கிறதோ அந்த அளவுக்கு நடத்திய பிறகே, ஓட்டுநர் பணியில் நியமனம் செய்ய வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அறுபடை வீடுகளில் ஒன்றான திருத்தணிக்கு மற்ற மாநிலங்களிலிருந்து, தமிழகத்தின் பல்வேறு பகுதிகளிலிருந்து தரிசனம் செய்ய, வழிபட பல்லாயிரக்கணக்கான மக்கள் வருகின்ற காரணத்தால், தணிகைமீது தனிகவனம் செலுத்தி கூடுதல் பேருந்துகள் விட வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனை இணைக்கப்பட்டிருப்பதால், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்தும் கூடுதல் பேருந்துகள் விட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

சென்னையிலிருந்து திருப்பதிக்கு திருத்தணி வழியாகச் செல்கின்ற நெடுஞ்சாலையை, தேசிய நெடுஞ்சாலையாக மாற்றி அமைத்துத்தர வேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருத்தணி பேருந்து நிலையம் நெரிசலாகவும், அளவில் குறுகியதாகவும், பல்லாயிரக்கணக்கான பக்தர்கள் தினசரி வந்து போவதாலும், சமூகவிரோதச் செயல்களாலும் பொது மக்கள் பெரிதும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எனவே, மத்திய அரசின் தொகுப்பிலிருந்து 40 இலட்சம் ரூபாயும் மாநில அரசின் தொகுப்பிலிருந்து 60 இலட்சம் ரூபாயும் சேர்த்து, ஆக ஒரு கோடி ரூபாயில் அதற்கு மாற்றுத் திட்டமாக இந்த நவீன பேருந்து நிலையம் அமைக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதால், அதற்குச் செயல் வடிவம் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, ஓர் அமைச்சர் பொறுப்பிலே இருந்து கொண்டு, சராசரி ஒரு சாதாரண மனிதனைப் போல, ஒவ்வொரு போக்குவரத்துப் பணிமனைக்கும் அவ்வப்போது சென்று, அங்கு இருக்கின்ற தொழிலாளர்களையெல்லாம் கூட்டி அவர்களுடைய குறைகளை, கோரிக்கைகளையெல்லாம் அலசி ஆராய்ந்து, அந்தத் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே ஒரு தொழிலாளர் தோழனைப் போல, நெரிசல் மிகுந்த இடங்களுக்கெல்லாம் அமைச்சர் என்றும் பாராமல் சென்று பேருந்துகளுக்காக நின்று கொண்டிருக்கிற பயணிகளை வரிசைப்படுத்துகின்ற விதத்திலே ஒரு சாதாரண போக்குவரத்துக் காவலனைப் போலவும், அதே போன்று, ஓடுகின்ற பேருந்துகளைக்கூட இடையிடையே நிறுத்தி சீர்கேடுகளையெல்லாம் நேர்படுத்துகின்ற வகையிலே ஒரு கண்காணிப்பு ஆய்வாளரைப் போலவும், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கின்ற சீர்கேடுகளை மாற்றியமைத்து ஒரு நல்ல மாற்றத்தை ஏற்படுத்திட பல முகங்களோடு இரவு பகலாகப் போராடிக்கொண்டிருக்கின்ற, பிரம்மப் பிரயத்தனம் செய்து கொண்டிருக்கின்ற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் இந்த நேரத்திலே நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன் என்று கூறி வாய்ப்பு கிடைத்தமைக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி வணக்கம்.

பிற்பகல் 12-05

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்): திரு. சி. வேலாயுதன்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின்மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்தமைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கை பல்வேறு கோணங்களில் வரவேற்பதாக

அமைந்திருந்தாலும்கூட... சில பிரச்சினைகளை நான் சுட்டிக்காட்ட ஆசைப்படுகிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தமட்டில் பெரும்பாலான ரோடுகள் வெகு விரைவிலேயே பழுதடைந்துவிடுகின்றன. பக்கத்திலுள்ள கேரள மாநிலத்தைப் பார்த்தோம் என்று சொன்னால், அங்கு பல ரோடுகள் பல ஆண்டுகள் நன்றாகத் தாக்குப்பிடிக்கின்றன. ஏனென்று கேட்டால், ஹில் ரோடு என்று சொல்லி அதற்கு ரேட் அதிகமாக அங்கு வழங்குகின்றார்களாம். எனவே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ரோடுகள் அதிகமான மேடு பள்ளங்களாக இருக்கக்கூடிய காரணத்தினால் ஹில் ரோடு என்று கணக்கு எடுத்து, நிதியை சற்று அதிகமாகக் கொடுத்து உதவ வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில், பல இடங்களில், ரோடுகளை இரயில்வே லைன் கிராஸ் பண்ணக்கூடிய இடங்களில், அந்த இடம் இரயில்வேக்குச் சொந்தம் என்றும் அல்லது நம்முடைய மாநில அரசுக்குச் சொந்தம் என்றும் பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டு, அந்த ரயில்வேக்குச் சொந்தமான பகுதியில் உள்ள ரோடுகள் பராமரிப்பு இல்லாமல் வாகனங்கள் செல்வதற்கு ஏற்றதாக இல்லாது, மிக மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன. என்னுடைய பத்மநாபபுரம் தொகுதியில் கண்டன்விளை, மணக்கரை வழி வில்லிக்குறி செல்லக்கூடிய ரோட்டில் இரயில்வே லைன் கிராஸ் ஆகின்றது. அது கிட்டத்தட்ட 13 அடி, 15 அடிக்குக் கீழேதான் செல்கின்றது. இருந்தாலும் அங்கு ரோடு இருக்கின்றது. கிட்டத்தட்ட ஒரு கிலோ மீட்டர் சுற்றி அந்த ரோடுக்கு வரவேண்டியிருக்கிறது. எனவே, அந்த உயரமான இடத்தில் இரயில்வே துறையோடு தொடர்பு கொண்டு, ஒரு பாலத்தை அமைத்தால் ஒரு கிலோ மீட்டர் தூரம் உள்ள ரோட்டைப் பழுதுபார்க்கக்கூடிய செலவும் மிச்சப்படுகிறது. மேலும் அது போக்குவரத்துக்கு மிக எளிதாக அமையும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, பல இடங்களில் அரசியல் தலைவர்கள் யாராவது சொல்கின்றார்கள் என்று பஸ் விடுவது, ஒருசில மாதங்கள் கழிந்தவுடன் வருமானம் சரியில்லை அல்லது ரோடு சரியில்லை என்று இப்படி ஏதாவது காரணத்தைச் சொல்லி பஸ்ஸை நிறுத்தி விடுகிறார்கள். எனவே, அரசு இதை கவனத்திலே கொண்டு, பஸ்ஸை விடுவதற்கு முன்னால் எக்காரணத்தைக் கொண்டும் அந்த பஸ் நிறுத்தப்படாமல் தொடர்ந்து இயக்க முடியுமா என்பதைப் பல கோணங்களில் பரிசீலனை செய்ததற்குப் பிறகு பஸ்ஸை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். விட்ட பஸ்ஸை நிறுத்தும்போது பல பிரச்சினைகள் ஏற்படுகின்றன.

துறையினுடைய அந்தப் பிரச்சினைகளை நாங்கள் புரிந்துகொண்டிருக்கிறோம். ஆனால், மக்கள் எங்களை போராட்டம் என்றெல்லாம் அழைக்கும்போது, நாங்கள் போகாமல் இருக்க வழியில்லை. இப்படிப்பட்ட கஷ்டம் ஏற்படுகிறது.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த ஆட்சியின்போதுதான் இது போன்ற, ஓடுகின்ற பல பேருந்துகள் எல்லாம் நிறுத்தப்பட்டன. இந்த அரசு பொறுப்பு ஏற்றதற்குப் பிறகு, அனைத்து நிர்வாக இயக்குநர்களுக்கும், ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற எந்தப் பேருந்தையும், வருமானத்தைக் கணக்கு காண்பித்து நிறுத்தக்கூடாது என்று வலியுறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அவ்வாறு ஏதேனும் ஒன்றிரண்டு பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டிருக்குமானால், நிச்சயமாக நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டினால் விரைவில் அவை ஓடுவதற்கு இந்த அரசு ஏற்பாடு செய்யும்.

திரு. சி. வேலாயுதன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி, நாகர்கோவிலிருந்து சென்னைக்கு என்.டி.சி.-யின் ஐந்து பஸ்கள் ஓடுகின்றன. என்.டி.சி. பஸ் மட்டும்தான் ஓரளவு சரியான நேரத்தில் வந்து சேர்கின்றது. மற்ற பஸ்கள் எல்லாம் குறித்த நேரத்தில் வருவதில்லை. சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகிய நாங்களும், மற்றும் அரசு அலுவலர்களும், மற்றும் பலவிதமான பணியாளர்களும் அன்றே வந்து, அடுத்த நாளே சென்றுவிடலாம் என்று வரக்கூடியவர்கள்தான் என்.டி.சி. பஸ்ஸை விரும்புகின்றார்கள். பஸ் குறித்த நேரத்தில் வரக்கூடிய ஒரு இலாபம்தான் அதில் இருக்கின்றதே தவிர, இருக்கைகள் மிக மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன. ராஜீவ் காந்தி போக்குவரத்துக் கழகம், டி.டி.சி. போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பார்க்கும்போது, இருக்கைகள் ஓரளவிற்கு சற்று இடைவெளியோடு, சற்று அதிகச் சாய்வாகவும் இருக்கின்றன. எனவே, நாகர்கோவிலிலிருந்து சென்னை வரக்கூடிய அந்த என்.டி.சி. பஸ்ஸை அனைவருக்கும் வசதிப்படக்கூடிய அளவில் சற்று, இருக்கைகளைக் குறைத்து மற்ற பஸ்களைப் போன்று சற்று இடைவெளியை வைத்து, கொஞ்சம் சாய்வை அதிகமாகச் செய்துவிட்டால், சற்று உடல் ஆரோக்கியத்துடன் அடுத்த நாள் சட்டமன்றத்திற்கு வருவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும் என்று இந்த வேளையில் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகின்றேன்.

அதேபோன்று, பாராட்டக்கூடிய ஒன்று. சமீபத்தில் என்.டி.சி. நிர்வாகத்தினர் நாகர்கோவிலில் கொஞ்சம் பணியாளர்களைத்

தேர்தெடுத்தார்கள். அதை அனைத்துத் தரப்பு மக்களும் பாராட்டினார்கள். எந்தவிதமான ஊழலோ, யாருடைய பரிந்துரையோ, எதையும் நிர்வாகம் கணக்கில் கொள்ளாமல் நல்லபடியாக, நன்றாக சீர்தூக்கி ஆட்களைத் தேர்ந்தெடுத்தார்கள் என்று பல பெரியவர்களும் பாராட்டக்கூடிய வகையில் அமைந்திருந்தது. அதேபோன்று அனைத்து நிர்வாகங்களையும் அரசு நடத்தும் என்று சொன்னால், மக்களுடைய பெருமதிப்பை வெகுவிரைவில் பெற்றுவிட முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-10

அடுத்து, பஸ் வசதியைப் பொறுத்தமட்டில், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள பல ஊர்களுக்கு பஸ் வசதி தேவைப்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். அவற்றை அரசு கவனத்தில் கொண்டு, பஸ்களை விட முடியுமா, அப்படி விடக்கூடிய பஸ்களை தொடர்ந்து இயங்கச் செய்ய முடியுமா என்பதையெல்லாம் பரிசீலித்து அந்த ஊர்களுக்கு விரைவாக பஸ்களை விட உத்தரவிடுமாறு அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில், சாலைகள் வெகுவிரைவில் சேதமடைந்துவிடுகின்றன. மழைக் காலங்களில் சாலையின் இரண்டு பக்கங்களிலும் ஓடக்கூடிய மழை நீர் சீராக வழிந்தோடாமல் அப்படியே தேங்கி நிற்கக் கூடிய நிலை இருப்பதால், சாலைகள் விரைவில் பழுதடைந்து விடுகின்றன. சுமார் 10, 15 ஆண்டுகளாக பராமரிக்காத சூழ்நிலைகள் இருக்கின்றன. எனவே, சாலையின் இருபுறமும் மழை நீர் நிற்காமல் வழிந்தோடும் வகையில் அவற்றைச் சீர்செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பாலங்கள் பற்றிச் சொல்லவேண்டுமானால், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் குழித்துறை பாலம் 'தேசிய நெடுஞ்சாலையில் உள்ளது. அந்தப் பாலம் மிகவும் பழுதடைந்துள்ளது. அதனால் விபத்துக்கள் ஏற்படக் கூடிய சூழ்நிலைகள் உள்ளன. அதேபோன்று திங்கள்சந்தை ரோட்டில் உள்ள இரணியல் பாலமும் பழுதடைந்து விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. இந்தப் பாலம் அகலம் குறைந்த பாலம். எனவே, வெகு விரைவில் அந்தப் பாலங்களையெல்லாம் சரிசெய்து தரவேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களைத் தேர்ந்தெடுக்க ஐ.ஆர்.டி. மூலம் பயிற்சி கொடுக்கிறார்கள். அப்படிப் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கெல்லாம் மற்ற மாவட்டங்களில் ஓரளவுக்கு வேலை கிடைத்து விட்டது. ஆனால் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் சுமார் 10,15

பேர்களுக்குத்தான் வேலை கிடைத்து இருக்கிறது. மற்றவர்களுக்குக் கிடைக்கவில்லை, எனவே, அரசு இவைகளையும் கவனத்தில் கொண்டு, வெகு விரைவில் அவர்களுக்கும் பணி கிடைக்க உதவிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு பஸ் பள்ளத்தில் விழுந்து விட்டால் அதைத் தூக்குவதற்குக்கூட வசதிகள் கிடையாது. சமீபத்தில் எங்கள் ஊருக்குப் பக்கத்தில் விபத்து ஒன்று ஏற்பட்டு பஸ் பள்ளத்தில் விழுந்துவிட்டது. அதைத் தூக்குவதற்காகக் கிரேன் கொண்டு வந்தார்கள். அந்தக் கிரேன் எப்படி இருந்தது என்று சொன்னால் அந்தக் கிரேனே பஸ் மீது விழுந்து விட்டது. இதுதான் கிரேனினுடைய கன்டிஷன். அதற்குப் பிறகு ஐ.எஸ்.ஆர்.ஓ. என்று சொல்லக்கூடிய மத்திய அரசினுடைய ஆராய்ச்சிக் கூடத்திலே இருந்து வேறு கிரேனைக் கொண்டு வந்து பஸ்ஸைத் தூக்கினார்கள். ஆகவே குறைந்தபட்சம், மாவட்டத்திற்கு ஒன்றாவது நல்ல சக்தி வாய்ந்த கிரேனைக் கொடுத்து, போக்குவரத்துக் கழகங்களை மேம்பாடு அடையச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பஸ் நிலையங்கள் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன. வெளியூர்களிலிருந்து பஸ் நிலையத்திற்கு வருபவர்கள் மிகவும் கூச்சமடையக் கூடிய நிலைகள் இருக்கின்றன. ஏனென்றால், கழிவறைகளை பஸ் நிலையத்திற்குப் பக்கத்திலேயே கட்டுகிறார்கள். அதனை மாற்றி சற்று ஒதுக்குப்புறமாகக் கட்டிக் கொடுத்தால், ஓரளவுக்கு பஸ் நிலையங்கள் சுத்தமாக இருக்கும். எனவே, இவற்றையும் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டுமென்று சொல்லி, வாய்ப்புக்கு நன்றி தெரிவித்து, வாழிய செந்தமிழ், வாழ்க நற்றமிழர், வாழிய பாரத மணித் திருநாடு, வந்தே மாதரம், வந்தே மாதரம், என்று கூறி அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்): அடுத்து திரு. சுப. தங்கவேலன்.

***திரு. சுப. தங்கவேலன்:** மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகள், பாலங்கள் மற்றும் தரைவழிப் போக்குவரத்து சம்பந்தமான மானியக் கோரிக்கைகளின்மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த உங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 1997-98-ஆம் ஆண்டுக்கான ஓர் அற்புதமான நிதிநிலை அறிக்கையினை நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த நாட்டுக்குத் தந்தமைக்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, இந்த மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு முன்பு ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

[திரு. சுப. தங்கவேலன்] [1997 மார்ச் 19

மிகவும் பிற்படுத்தப்பட்ட ஒரு மாவட்டத்தினுடைய பிரதிநிதியாக நான் இருக்கின்ற காரணத்தால், அந்த மாவட்டத்தினுடைய பல கோரிக்கைகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே சொல்லி, அவ்வப்போது நிறைவேற்றிக் கொள்ள முடியும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

தமிழ்நாட்டில் மாநில நெடுஞ்சாலை இல்லாத ஒரு மாவட்டம் இருக்கிறது என்று சொன்னால், அது இராமநாதபுரம் மாவட்டம்தான். எம்.டி.ஆர். என்று சொல்லக்கூடிய 'Major District Roads' என்ற பெரிய சாலைகள், ஒரு கி.மீ. தூரம் கூட இருவழித் தடமாக இல்லாத ஒரு மாவட்டம் இருக்கிறது என்று சொன்னால், அது இராமநாதபுரம் மாவட்டம்தான். இருந்தாலும் பின்னால் நேரம் கிடைத்தால் அவைகளையெல்லாம் சொல்லலாம் என்று கருதி, இந்தத் துறையைச் செம்மையாக்க சில செய்திகளை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 12-15

நம்முடைய இந்த நிதிநிலை அறிக்கையிலும், மானியக் கோரிக்கையிலும் பல்வேறு சிறந்த செய்திகள் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றன. சாலைகளைப் பொறுத்தவரை வாகனங்கள் ஓடுகின்றன. இந்த வாகனங்கள்மீது விதிக்கப்படுகின்ற வரிகளிலிருந்து இத்தனை ஆண்டுகளாகச் சாலைகள் அமைப்பதற்காக பணம் தரப்படவில்லை. இப்போதுதான் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் வேண்டுகோளை ஏற்று இன்றைக்கு இந்த 'ரோடு டேக்ஸ்' லிருந்து 25 விழுக்காடு சாலைகள் அமைப்பதற்காக நிதி ஒதுக்கித் தந்திருக்கிறார்கள். வருங்காலத்தில் இந்த நிதியை இன்னும் அதிகமாகக் கொடுத்து சாலைகளினுடைய மேம்பாட்டிற்கு துணை புரிய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, 10,000 சாலைப் பணியாளர்கள். சாலைப் பணியாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கெனவே 'கேங் கூலிஸ்' இருந்தார்கள். அவர்களில் யாராவது இறந்தாலும், ஓய்வு பெற்றாலும், அவர்களுக்குப் பதிலாக ஆட்கள் நியமிக்கப்படவில்லை. நியமிக்கப்படாததற்குக் காரணம் அவர்களிடம் வேலை வாங்க முடியவில்லை என்பதுதான் என்பதை நான் மிக நன்றாக அறிவேன். இங்கே வேளாண்மை மானியக் கோரிக்கை மீது விவாதம் நடைபெற்றபோதுகூட, படித்தவர்கள் எல்லாம் கழனியில் இறங்குவதற்கு சங்கடப்படுகிறார்கள் என்று பேசப்பட்டது. எனவே, 'வொயிட் காலர்ஸ்' என்று சொல்லக்கூடிய படித்துவிட்டு மேனாமினுக்கியாகத் திரிபவர்களை, மூப்பின் அடிப்படையில் நியமித்தால்

1997 மார்ச் 19] [திரு. சுப. தங்கவேலன்]

நாம் எதிர்பார்க்கின்ற அளவுக்கு இந்தப் பணி சிறப்பாக நடைபெறாது. காரணம் எந்த நோக்கத்திற்காக நீங்கள் இதை மாண்புமிகு முதலமைச்சரிடம் கேட்டுப் பெற்றிருக்கிறீர்கள் என்பதை நான் நன்றாக அறிவேன். கடந்த 5 ஆண்டுகளாக ஊழலின் ஊற்றுக் கண்ணாக இருந்தது இந்தத் துறை. அந்த ஊழலின் ஊற்றுக் கண்களையெல்லாம் அடைத்து, இந்தத் துறை மிகச் சிறப்பாக நடைபெற வேண்டுமென்று மிகுந்த அக்கறை செலுத்திக் கொண்டிருக்கிறீர்கள்.

44 எம். டி. ஆர். என்ற தலைப்பில், 'ஆப்பரேஷனல் மெயின்டனென்ஸ்' என்ற துணைத் தலைப்பில் கடந்த 5 ஆண்டு காலத்தில் எந்தச் சாலையிலும் நொடிபோடப்படாமல், அத்தனை தொகையும் அமைச்சர்கள் வருகிறபோது ஆர்ச் போடுவதற்கு அல்லது பெரிய விழாக்களுக்கு அமைச்சர்கள் வருகின்றபோது அந்தச் சாலைகளில் நொடிபோட்டதாக, ரிப்பேர் செய்ததாக; செடிகள் வெட்டப்பட்டன என்று சொல்லி பணத்தை எடுத்துவிட்டார்கள். 44 எம். டி. ஆர்.-லே வேலைகள் நடைபெறாததுதான் எல்லாச் சாலைகளும் இன்றைக்கு போக்குவரத்திற்கு தகுதியற்றதாக இருப்பதற்கு முக்கியமான காரணம். அதைச் செம்மைப்படுத்துவதற்கு என்று 10,000 பணியாளர்களைக் கேட்டுப் பெற்றிருக்கிறீர்கள். ஆகவே 5-வது, 6-வது வரை படித்துவிட்டு தினமும் கூலி வேலைக்குச் சென்று கொண்டிருப்பவர்கள், கிராமத்திலுள்ள அன்றாடம் கூலி வேலை செய்பவர்கள் ஆகியோரை இந்தப் பத்தாயிரம் பணியிடங்களில் நியமிக்க வேண்டும். அப்போதுதான் உங்களுடைய நோக்கம் நிறைவேறும் என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, சாலையினுடைய போக்குவரத்து நெரிசல். சென்னையிலிருந்து திருச்சி, மதுரை, கன்னியாகுமரி வரை தேசிய நெடுஞ்சாலை செல்கிறது. இந்தச் சாலையில் அன்றாடம் நிறைய விபத்துக்கள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. காரணம் போக்குவரத்து அதிகமாக இருக்கிறது. அறிக்கையில்கூட சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. விபத்துக்கள் நடைபெறும் இடங்கள் என 410 இடங்கள் கண்டறியப்பட்டுள்ளன. அந்தச் சாலைகளைச் சீரமைப்பதற்கு, விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கு, வளைவுச் சாலைகளை திருத்தி அமைப்பதற்கு 11 கோடி ரூபாய் தேவை என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. அதன் முதல் கட்டமாக 4 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அந்த 410 விபத்துப் பகுதிகளில் அமைந்துள்ள ரோடுகளைச் சீரமைப்பதற்குத் தேவையான ரூ.11 கோடியை ஒரே ஆண்டிலேயே ஒதுக்கித் தந்து விபத்துக்களைத் தவிர்க்கலாம் என்ற யோசனைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மாற்றுத் திட்டமாக கடற்கரைச்

சாலை. கடற்கரைச் சாலையை சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரை உருவாக்குவதன் மூலமாக, இந்த தேசிய நெடுஞ்சாலையிலுள்ள போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்க இயலும். அதனால் விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்படும். நாம் சாலையிலே பயணம் செய்யும் நேரமும் குறையும். எரிபொருளும் மிச்சமாகும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே தமிழ்நாட்டினுடைய பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கு கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை மிக அத்தியாவசியச் சாலை ஆகும்.

பிற்பகல் 12-20

வெள்ளத்தால் பல பகுதிகளில் உள்ள ஏராளமான சாலைகள் பல மாவட்டங்களில் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. இது ஒரு பெரிய சரித்திரம். சாலைகளைச் சீரமைப்பது, செம்மைப்படுத்துவது, நொடிபோடுவது என்பது ஒரு முறையாக இருக்கிறது. ஆனால், Flood damage works என்பது, வெள்ளம் ஏற்படுவதற்கு முன்பு அந்தச் சாலைகள் எந்த தரத்திற்கு இருந்ததோ அதே தரத்திற்குத் திரும்பக் கொண்டு வருவதுதான். அதுதான் Flood damage works என்று சொல்லப்படுகின்ற வெள்ள நிவாரணப்பணி. ஆனால், ஆண்டாண்டுக் காலமாக, எங்கெல்லாம் உடைப்பு ஏற்படுகின்றதோ அங்கெல்லாம் சென்று அந்த உடைப்புகளை அடைக்கின்றோம் 'போல்டர்ஸ்' போடுகின்றோம். 40 எம். எம்., 50 எம்.எம்., 70 எம்.எம். என்று 'போல்டர்ஸ்' போட்டு, சாலைகளைச் சீரமைத்துப் பழைய நிலைக்குக் கொண்டு வருகின்றோம். இதிலே ஒரு புதிய சிந்தனை, ஒரு கருத்தோட்டம் வேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்தாகும். வெள்ளத்தால் சாலைகளில் உடைப்பு ஏற்படுகின்றபோது, அதனுடைய rain fed area எவ்வளவு; எவ்வளவு தண்ணீர் வருகின்றது; அதனுடைய maximum water level எவ்வளவு, அதாவது உயர்ந்தபட்சமாக வெள்ளம் எவ்வளவு அடி வருகின்றது என்பதைக் கணக்கிட்டு. 'வெண்ட்ஸ்' வைத்து மேம்பாலமாகக் கட்டுவோமானால், வருகின்ற தண்ணீர் அதனுடைய போக்கிலே ஓடிவிடும். இவ்வாறு செய்யப்படாததால், ஒவ்வோர் ஆண்டும் வெள்ளம் வருகின்றபோதெல்லாம் திரும்பத் திரும்ப அதே இடத்தில் உடைப்பு ஏற்பட்டு, அந்த உடைப்பினைச் சரிசெய்வதற்கு இலட்சக்கணக்கான ரூபாயைச் செலவழித்து வருகிறோம். எனவே, வெள்ளத்தால் போக்குவரத்தில் மக்களுக்கு இடர்ப்பாடு ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க வேண்டுமானால், வெள்ளத்தால் பாதிப்பு ஏற்படுகின்ற பகுதிகளில் உடைப்பு ஏற்படுகின்ற பகுதிகளில், சாலைகளின் மீது தண்ணீர் சென்று அதனால் அரிப்பு ஏற்படுகின்ற பகுதிகளில், ஒரு பாலத்தைப் போட்டுக்

கட்ட வேண்டும். அப்படிக் கட்டுவோமானால், எதிர்காலத்தில் வெள்ளத்தால் சாலைகளில் உடைப்பு ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க முடியும் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, பாலங்களைப் பொறுத்தவரையில், பன்னெடுங்காலமாகப் பார்க்கிறோம். R.B.T. Culverts, Pipe Culverts, Sub mergible bridge, Bed level cause way, Fly over bridge, Over bridge என்றெல்லாம் இருக்கின்றன. விருதுநகரிலிருந்து சிவகாசிக்குச் சென்றால், நான் சிறிய பையனாக இருந்த காலத்திலிருந்து இன்று வரைக்கும் ஒரு தரை மட்டப் பாலம்தான் — R.B.T. என்று பெயர் — அங்கே இருக்கிறது. எனவே, அப்படிப்பட்ட பாலங்களையெல்லாம் மாற்றி, மேம்பாலமாகக் கட்ட வேண்டும். இப்பொழுது bed level cause way Pipe culverts போடுகிறோம். ஆனால், அங்கே காட்டாமணக்குச் செடி, காட்டுக் கருவேலஞ் செடி ஆகியவை எங்கு பார்த்தாலும் காணப்படுகின்றன. அவற்றினுடைய முட்களை அங்குள்ளவர்கள் வெட்டிவிடுகிறார்கள். அப்படி வெட்டப்பட்ட முட்களெல்லாம் வெள்ளத்தில் அடித்து வரப்பட்டு, அந்த 'பைப்புகளில் அடைத்துக் கொள்வதால், சாலைகளில் உடைப்பு ஏற்படுவதற்கு காரணமாக அமைந்து விடுகிறது. எனவே, எதிர்காலத்தில் இந்த Bed level cause way என்பதைத் தவிர்த்து, அங்கெல்லாம் மேம்பாலமாகக் கட்டினால், சாலைகளின் பக்கவாட்டில் உடைப்பு ஏற்படுவதைத் தவிர்க்க முடியும். பாலங்கள் கட்டுவதற்கு இனிமேல் திட்டமிடுகின்றபோது, இப்படிப்பட்ட ஒரு கண்ணோட்டத்துடன் திட்டமிட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, கடல் வழிப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், உங்களுக்கெல்லாம் தெரியும், நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள், அவர்களுடைய திருக்கரங்களாலே தீர்மானங்களை எழுதி பல்வேறு மாநாடுகளிலே அத்தீர்மானங்கள் முன்மொழியப்பட்டு, வழிமொழியப் படுகின்றன. அந்தத் தீர்மானங்களிலே உள்ளதுதான் சேதுசமுத்திரத் திட்டம், சேலம் உருக்காலைத் திட்டம், தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம். இந்த மூன்று திட்டங்களுக்கும் மறைந்த மாண்புமிகு பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தபோது எழுச்சி நாளாகக் கொண்டாடப்பட்டது. அப்படி எழுச்சி நாள் கொண்டாடும்போது, அவர்களே சிவகங்கையைத் தேர்ந்தெடுத்து, சிவகங்கைக்கு வந்து பேசினார்கள். அவற்றில் இரண்டு திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டன. மூன்றாவது திட்டமான சேது சமுத்திர திட்டத்தை நாம் நிறைவேற்ற வேண்டும். அந்தத் திட்டத்திற்கு 12 ஆண்டு காலத்திற்கு முன்னாலே

ரூ. 234 கோடியாக திட்டமிடப்பட்டது. இன்றைக்குப் பன்னிரண்டு ஆண்டு காலத்திற்குப் பிறகு ரூ. 1,200 கோடியாகிவிட்டது. நான் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம், வெளிநாடுகளிலே இருக்கின்ற தனியார் நிறுவனங்களையெல்லாம் அழைத்துப் பேசி இத்திட்டத்தினை நிறைவேற்றிட நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இன்றைக்கு மத்தியிலே தரை வழிப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் நம்முடைய இயக்கத்தையும், மாநிலத்தையும் சேர்ந்தவர்; நிதியமைச்சர், நம்முடைய மாநிலத்தைச் சேர்ந்தவர்; தொழில் துறை அமைச்சர் நமது மாநிலத்தைச் சேர்ந்தவர். இந்த மூன்று அமைச்சர்களுடைய செல்வாக்கையும், சொல்வாக்கையும் பயன்படுத்தி, வெளிநாடுகளிலே இருக்கின்ற தொழில் முனைவோர்களைக் அழைத்து வந்து, அவர்களிடத்திலே இந்தத் திட்டத்தை ஒப்படைத்து, நிறைவேற்றி, சுங்கத் தீர்வையை வசூலிக்கின்ற உரிமையை அவர்களுக்கு விட்டுவிட நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

இதிலே, இன்னொன்றும் எங்களுக்கு பாதிப்பை ஏற்படுத்தி இருக்கின்றது. இராமநாதபுரம் தாலுக்காவில், எந்தப் பகுதியை எடுத்துக் கொண்டாலும், புறம்போக்கு நிலங்களை ஏழைகளுக்குப் பட்டா போட்டுக் கொடுக்க முடியவில்லை. ஏனென்று கேட்டால், B.S.O.- Board Standing Order இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். எனவே, சேது சமுத்திரத் திட்டம் வருகின்ற வரைக்கும், அத்திட்டம் இறுதியாக வரையறை செய்யப்படும் வரைக்கும் இந்தத் தாலுக்காவிலே எந்தப் புறம்போக்கு நிலத்தையும் யாருக்கும் பட்டா போட்டுத் தர முடியாது. இது B.S.O. என்று சொல்லி, ஏழைகளுக்கு வீட்டுமனைப் பட்டா வழங்குவதற்குக் கூட, இந்த தாலுகாவிலே, இந்தத் திட்டத்தையே சொல்லி தடுக்கப்படுகிறது. எனவே, அந்தத் திட்டமே நிறைவேற்றப்படவில்லை.

பிற்பகல் 12-25

அடுத்து, ஒன்றைச் சொல்லி நான் முடித்துக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு 5½ மீட்டர் — 18 அடியிலே — சாலை இருக்கிறது. இது எம்.டி.ஆர்-லும் இருக்கிறது; ஓ.டி.ஆர்-லும் இருக்கிறது. பேருந்துகள் அந்தச் சாலைகளில் ஓடும்போது, டயர்கள் எல்லாம் ஒரே இடத்தில் அழுந்துகிற காரணத்தினால், அந்தச் சாலைகள் எல்லாம் அதிகமாக நொடிவு அடைந்து விடுகின்றன. நம்முடைய பாலிசியே, ஐந்தாண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டரையும், ரினிவல் செய்ய வேண்டுமென்றிருக்கிறது. நம் மாநிலத்தில் ஏறத்தாழ 56,974 கி.மீ. நமது அரசு சாலைகள் உள்ளன. இதிலே, ஏறத்தாழ 2,002 கி.மீ. தேசிய.

நெடுஞ்சாலைகள் இருக்கின்றன. இந்த மாநிலத்தில் இருக்கக்கூடிய மொத்த சாலைகள், பல்வேறு தரப்பட்ட தலைப்புகளில் 1,42,000 கிலோ மீட்டர்களாகும். இந்த 1,42,000 கி.மீ. சாலைகள் என்பதிலே தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், 2,002 கி.மீ.தான். எனவே, இந்தக் கண்ணோட்டத்தில், தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் கிலோ மீட்டரை அதிகப்படுத்துவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல், 'ஸ்பெஷல் காம்பொனென்ட் பிளான்'. இதன்படி, ஆயிரம் மக்கள் தொகை இருந்து, அதில் 50 சதவிகிதம் ஆதிதிராவிட மக்கள் வாழ்ந்தால், மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம் என்கிற தலைப்பில், நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. அந்தத் தொகையை அதிகமாகக் கேட்டுப் பெற வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல; 'சென்ட்ரல் ரோட் பண்ட்' என்று சொல்லக்கூடிய சி.ஆர்.எப். கிராண்ட் மூலமாக, இன்றைக்கு நம்முடைய மாநிலத்திலே பெட்ரோல், டீசல் இவை எவ்வளவு விற்பனையாகிறதோ, அதிலே, ஒரு பகுதி நமக்குத் தரப்படுகிறது. ஒவ்வொரு மாநிலத்திலேயும், இந்தத் தொகையைக் கணக்கிட்டு நிதி ஒதுக்கீடு செய்வதில், சங்கடங்கள் இருப்பதாக, மத்திய அரசு உணர்ந்து, அதனால் அந்தத் திட்டத்தையே ஒழித்துவிட்டு, அதற்கு ஒரு மாற்றுத் திட்டத்தை உருவாக்கலாம் என்று நினைப்பதாக ஒரு செய்தி எனக்குக் கிடைத்திருக்கிறது. அந்த மாற்றுத் திட்டத்தின் காரணமாக, மாநிலங்களுக்குத் தேவையான நிதி ஒதுக்கீடு குறைந்து விட்டால், அதையும் நாம் பெறவேண்டும்.

அடுத்து, அண்மையில், இராஜஸ்தான் மாநிலத்திற்கு, பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் சார்பில், அதன் தலைவர் என்ற முறையில், சுற்றுப் பயணத்தை மேற்கொண்டோம். நம்முடைய மாநிலத்தில், மத்திய அரசு நிறுவனமான 'ஹட்கோ' நிறுவனத்திடம் இருந்து, வீடுகள் கட்டுவதற்கு மட்டும்தான் நாம் கடன் வாங்குகிறோம். ஆனால், இராஜஸ்தான் மாநிலத்தில், பல கோடிக்கணக்கான, செலவுள்ள பிரம்மாண்டமான பாலங்களைக் கட்டுவதற்குக்கூட 'ஹட்கோ' நிறுவனத்திடமிருந்து கடன் பெற்றிருக்கிறார்கள். எனவே, நம்முடைய மாநிலத்திலே தேங்கிக் கிடக்கின்ற பெரிய பாலத் திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு, 'ஹட்கோ' நிறுவனத்திடமிருந்து கடன் பெற வேண்டும்; கடன் பெற்று நிலைமைகளை உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. சுப. தங்கவேலன்] [1997 மார்ச் 19

இவ்வளவையும் சொல்லி முடித்து விட்டோம். ஆனால், இந்தத் துறை இருக்கிறதே, இதற்கு இப்போது 50 ஆண்டுக்கால பொன் விழா ஆண்டு. சாலை போக்குவரத்திற்கு, "ஹைவேஸ் அண்டு ரூரல் ஒர்க்ஸ்" என்று சொல்லக்கூடிய இந்த இலாக்காவின் மூலமாக, சாலைகளைச் சீரமைப்பதற்கு நாம் கோரிக்கைகளை வைக்கிறோம். இடைக்காலத்திலே வந்த பல்வேறு துறைகளுக்கெல்லாம் நாம் பிரம்மாண்டமான மாட மாளிகைகளைக் கட்டி, அவைகளுக்கு வழங்கியிருக்கிறோம். ஆனால், இந்தத் துறையின் கட்டிடம், வௌவால்கள் அடைந்து, ஒட்டடை படிந்து, ஒரு பழம்பெரும் கட்டிடமாகத்தான் இருக்கிறது. இந்தத் துறை 50 ஆண்டுக் கால பொன் விழாவை நோக்கி செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. எங்களைப் போன்றவர்கள் அங்கு சென்றால், அந்தத் தலைமைப் பொறியாளர் அலுவலகத்திற்கு முன்னாலே காத்துக் கொண்டு நிற்க வேண்டியிருக்கிறது. எனவே, இந்தப் பொன் விழா ஆண்டிலேயாவது, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலே இதுகுறித்து எடுத்துச் சொல்லி, இரண்டாம் பகுதி வேலைத் திட்டத்திலே, நெடுஞ்சாலைகள் துறை, தலைமைப் பொறியாளர் அலுவலகத்தைப் புதிய அலுவலகமாகக் கட்டித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, ஒருவழித் தடச்சாலையை, இருவழித் தடச் சாலையாக மாற்ற வேண்டும். அப்படிச் செய்தால், அரசுக்கு அதிலே மிச்சம் இருக்கிறது. 18 அடி அகலமுள்ள (மணியடிக்கப்பெற்றது) — ஒரு நிமிடத்தில் முடித்து விடுகிறேன். முக்கியமான செய்தி; அவசியமான செய்தி —18 அடி அகலமுள்ள சாலையில் பேருந்தை விடுவதைக் காட்டிலும், இருவழித் தடச் சாலையிலே பேருந்தை விடுவது நல்லது. அப்படி மாற்ற முடியாவிட்டாலும், அச்சாலைகளை அகலப்படுத்தினீர்கள் என்று சொன்னால், ஒரு பேருந்து செல்லவும், ஒரு பேருந்து வரவும் என்றிருக்கிறபோது, அதிகமான நொடிவு விழுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல்போய், 'மெயின்டெனன்ஸ் காஸ்ட்'-டும் குறையும். எனவே, போடுகின்ற திட்டத்திற்குக் கூடுதலாக செலவு இருந்தாலும், ஆறு ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறைதான் பழுது பார்த்து செய்யக்கூடிய அளவுக்கு அது பயன் தரும். அதிலே நமக்கு 'சேவிங்ஸ்' இருக்கிறது. நிதி இழப்பு இல்லை. எனவே, கூடுதலாகக் கடன்களைப் பெற்று, அந்தப் பணிகளையெல்லாம் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையிலே, நான் துவக்கத்திலே சொன்னதைப் போல, மாநில நெடுஞ்சாலைகளே கிடையாது. தேவகோட்டை-இராமநாதபுரம், இராமநாதபுரம்-தூத்துக்குடி சாலைகளை,

[திரு. சுப. தங்கவேலன்]

1997 மார்ச் 19] — மாநில நெடுஞ்சாலைகளாக — எடுத்துக்
ஸ்டேட் ஹைவேஸ்ஸாக — மாநில நெடுஞ்சாலைகளாக — எடுத்துக்
கொள்ள வேண்டும். என்னுடைய மாவட்டத்தில், ஒரு எம்.டி.ஆர்.
சாலையில்கூட, ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக்கூட இருவழிச் சாலை இல்லை.
எங்களுக்கு இப்போது இருவழித் தடச்சாலைகூட வேண்டாம். ஒருவழித்
தடத்தை, ஒரு மீட்டருக்கு அகலப்படுத்தித் தரவேண்டும். அனைத்தும்
கரிசல் மண் பூமி; விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன எனத் தெரிவித்து,
வாய்ப்புக்கு நன்றிகூறி அமைகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

பிற்பகல் 12-30

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்): திரு. ஆ.
இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

• திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: மாண்புமிகு மாற்றுத்
தலைவர் அவர்களே, 1997-98-ஆம் ஆண்டுக்கான சாலைப் போக்குவரத்து,
பாலங்கள், நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியக் கோரிக்கைமீது பாட்டாளி
மக்கள் கட்சியினுடைய கருத்துக்களை இங்கே முன்வைக்க விரும்புகிறேன்.
இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே, இந்த நிதிநிலை அறிக்கையிலே பல
சிறப்பான திட்டங்கள் இந்தத் துறையின் கீழே வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன.
இந்த ஆண்டிலே 292 கோடி ரூபாயிலே 3,200 புதிய பேருந்துகளை
வாங்க அனுமதித்திருப்பது, வாகனங்களே, வண்டிகளே செல்லாத
உட்கிராமப் பகுதியான குக்கிராமங்களுக்கு தனியார் பேருந்துகளை,
வேன்களை இயக்க அனுமதி வழங்கி இருப்பது, 10,000 சாலைப்
பணியாளர்களை நியமனம் செய்யவிருப்பது, 5 ஆண்டுகளிலே சாலை
வசதி இல்லாத கிராமமே இல்லாமல் செய்வது இப்படி பல்வேறு
சிறப்பான திட்டங்களைப் பெற்றிருக்கிற இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே
நானும் சில கருத்துக்களை இங்கே முன்வைக்க விரும்புகிறேன்.

ஒரு நாட்டினுடைய பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கு உறுதுணையாக
இருப்பது வணிகம். அதேபோல நாகரீகம், பண்பாடு ஆகியவற்றை
மேம்படுத்துவதற்கு இன்றியமையாததாக இருப்பது, இந்த வணிகத்திற்கும்,
நாகரீகம், பண்பாடு ஆகியவற்றுக்கும் அடிப்படையாக இன்றியமையாது
தேவைப்படுவது சாலைப் போக்குவரத்தும், பாலங்களும், ஆக, இத்தகைய
முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஒரு மானியக் கோரிக்கையிலே நான் இங்கே
சில கருத்துரைகளை முன் வைக்க விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு பாட்டாளி மக்கள் கட்சியினுடைய சார்பிலே இந்த
மானியக் கோரிக்கையிலே நான் வைக்கிற கருத்துரைகளிலே முதலாவதாக
சாலைகளிலே அதிகமாக நடைபெறுகிற விபத்துக்களைப் பற்றி மாண்புமிகு

[திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்] [1997 மார்ச் 19

அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு சில செய்திகளை நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கான சில ஆலோசனைகளை நான் இங்கே முன்வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இப்போது தாம்பரத்திலிருந்து மாமண்டூர் வரையிலே போடப்பட்டிருக்கிற நான்கு வழிப்பாதையை மாமண்டூரிலிருந்து விழுப்புரம் வரையிலே உடனடியாக நீட்டித்து அந்தப் பணி முடிக்கப்படுகிறபோது சாலை விபத்துக்கள் குறைய வாய்ப்பிருக்கிறது. எனவே அந்தப் பணிகளை விரைவுபடுத்த வேண்டும்.

அதேபோல், நீண்டதூரம் செல்கிற சரக்கு வாகனங்களின் ஓட்டுநர்கள் பெரும்பாலும் அவர்கள் வண்டியை ஓட்டாமல் அவர்களுடைய கிளீனர்களை வைத்து வண்டியை ஓட்டுகிறார்கள். ஆகவே அந்தமாதிரியான நீண்டதூரம் செல்லக்கூடிய அந்த சரக்கு வாகன ஓட்டுநர்களுடைய உரிமங்களைச் சோதனை செய்தால் விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கு வாய்ப்புகள் இருக்கும்.

அதேபோல, சென்னைக்கு அருகிலே செங்கல்பட்டிலிருந்து வரக்கூடிய சாலையிலே மணல் லாரிகளாலே பெரும்பாலும் விபத்துக்கள் நேரிடுகின்றன. அந்த மணல் லாரிகள்மீது அவர்கள் தார்பாலினைக் கொண்டு மூடாமல் வெளிப்படையாகக் கொண்டு வருகிற காரணத்தினாலே அந்த மணல் சாலையிலே கொட்டி இரண்டு சக்கர வாகனங்களோ, நான்கு சக்கர வாகனங்களோ வருகிறபோது அவர்கள் தங்களுடைய பிரேக்கைப் போடுகிறபோது விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே அந்த மணல் லாரிகளை சரிசெய்வதற்கோ, அதனுடைய வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கோ வழிவகைகளைக் காண வேண்டும்.

அதேபோல், சுமார் 400 கி.மீட்டருக்கு மேல் செல்லக்கூடிய வாகனங்களுக்கு 2 ஓட்டுநர்கள் இருக்க வேண்டுமென்று சட்டம் இயற்றினால் நன்றாக இருக்கும். இதை நான் எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால் ஆம்னி பஸ்களிலேயும், திருவள்ளுவரிலேயும் அப்படிப்பட்ட மாற்று ஏற்பாடுகள் இருக்கின்றன. திருச்சி வரையிலே ஒரு ஓட்டுநர், அதற்கு மேலே ஒரு ஓட்டுநர் என்று இருக்கிறார்கள். ஆம்னி பேருந்துகளில் எப்போதும் 2 ஓட்டுநர்கள் இருப்பார்கள். தொலை தூரங்களுக்குச் செல்லக்கூடிய சரக்கு வாகனங்களுக்கும் 2 ஓட்டுநர்கள் இருத்தல் வேண்டுமென்று நீங்கள் சட்டம் இயற்றினால் நன்றாக இருக்கும்.

அதேபோல, பேருந்திலே இருக்கக்கூடிய முதலுதவி சிகிச்சைப் பெட்டியானது வெறும் பெட்டியாக இருக்கிறதே தவிர, அதிலே மருந்துப் பொருட்களோ மற்றவைகளோ இல்லாமல் இருக்கிறது. விபத்து நடக்கின்ற

1997 மார்ச் 19] [திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்]

காலங்களில் முதலுதவி செய்கிற வகையில், முதலுதவி சிகிச்சைப் பெட்டிகளானது உரிய மருந்துப் பொருட்களுடன் இருக்க வேண்டுமென்று நாம் வற்புறுத்த வேண்டும்.

அதேபோல, சாலைகளிலே வாகனங்கள் அதிகமாக செல்லக்கூடிய சூழ்நிலையிலே 50 கிலோமீட்டருக்கு ஒரு இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து அந்தச் சாலையோரத்திலுள்ள நிலங்களைக் கையகப்படுத்தி வெளிநாடுகளிலே உள்ளதைப் போல - ரெஸ்ட் ஏரியா என்று சொல்லுவார்கள் - அப்படிப்பட்ட இடங்களை அமைப்பது சாலைப் போக்குவரத்திலே நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்கு உதவும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

திண்டிவனம் பகுதியானது நான்கு முனைகளிலிருந்து வாகனங்கள் வரக்கூடிய மையப் பகுதியாக இருக்கிற காரணத்தினால் அந்தத் திண்டிவனம் பகுதியினுடைய மருத்துவமனையை மேம்படுத்த வேண்டும். அங்கு எலும்பு முறிவு சிகிச்சைக்கு எந்தவிதமான சிறப்புச் சிகிச்சையும் அளிக்கப்படுவதாகத் தெரியவில்லை. விபத்துக்கள் அந்தப் பகுதியிலே அதிகமாக நடைபெறுகிற காரணத்தால் ஒன்று அந்த மருத்துவமனையை சகல வசதிகளுடன் மேம்படுத்த வேண்டும். இல்லையென்று சொன்னால் விழுப்புரத்திலிருந்து அச்சிறுப்பாக்கம் வரையிலே இருக்கக்கூடிய அந்த பிரதான நெடுஞ்சாலையிலே ஒரு கேஷுவாலிட்டி மருத்துவமனையை அமைத்துக் கொடுத்தால் விபத்துக்களிலே சிக்குகிறவர்கள் அந்தப் பகுதியிலே உடனடியாக சிகிச்சை பெறுவதற்கு ஒரு வாய்ப்பாக அது இருக்கும். இப்போதுள்ள நிலைமை என்னவென்றால், விபத்துகளில் பாதிக்கப்படுகிறவர்களை திண்டிவனம் நகரத்தின் மத்தியப் பகுதியில் இருக்கக்கூடிய மருத்துவமனைக்குக் கொண்டு செல்லுகிறபோது காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அதனால் உயிரிழப்பும் ஏற்படுகிறது என்கின்ற காரணத்தால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இதை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-35

அடுத்து, வாகனங்களைப் பொறுத்தவரையில், அது காராக இருந்தாலும் சரி, அல்லது வேறு வாகனமாக இருந்தாலும் சரி, வாகனங்களிலே ஓட்டுநர்கள் பெல்ட் அதாவது இருக்கை கச்சை போட்டுக்கொள்ள வேண்டும். அது முன் இருக்கையாக இருந்தாலும் சரி, பின் இருக்கையாக இருந்தாலும் சரி, இதை கட்டாயப்படுத்த வேண்டும், மேலை நாடுகளில் இப்படி இருக்கை கச்சைகள் போடாமல் போனால் ஒறுத்தல் கட்டணம்

விதிக்கிறார்கள். எனவே இதைக் கட்டாயப்படுத்தவும் நீங்கள் சட்டம் இயற்றவேண்டும். அப்படி இயற்றினால் விபத்துக்களால் ஏற்படும் உயிரிழப்புகளில் 80 சதவீதம் உயிரிழப்புக்களைத் தடுப்பதற்கு வாய்ப்பு இருக்கும்.

இன்னும் ஒரு சிறப்பான முறை மேலை நாடுகளில் கையாளப்படுகிறது. அதாவது, ஓட்டுநருக்கு முன்னாலும், பின்னாலும், உட்கார்ந்து இருக்கின்றவருக்கு முன்னாலும் இருக்கக்கூடிய இருக்கைகளிலே பலூன் சிஸ்டம் வைத்திருக்கிறார்கள். விபத்து ஏற்படுகிறபோது பலூன்கள் அதிர்ச்சியின் காரணமாக முன்னால் வந்து தாங்கிக் கொள்ளும். இதற்கு ஒன்றும் அதிகமாகச் செலவாகிவிடாது. இது குறித்து நிபுணர்களைக் கொண்டு ஆய்வு செய்துகூட நடைமுறைப்படுத்தலாம். இந்த பலூன் சிஸ்டத்தை வாகனங்களில் பொருத்துவதால் விபத்துகளால் வரக்கூடிய பேராபத்தை தவிர்க்கலாம் என்று நான் இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கான மத்திய அரசின் 1994-ம் ஆண்டு பென்ஷன் திட்டத்தின் அடிப்படையிலே சில தொழிற்சங்கங்கள் கோரிக்கை வைத்துள்ள. இது குறித்து அரசாங்கமும் பேசிக் கொண்டிருக்கிறது. ஏதோ கடந்த காலத்தில் மன்னர்களுக்குக் கப்பம் கட்டுவதைப்போல மத்திய அரசினுடைய பென்ஷன் திட்டத்தை அமலாக்கும்போது நம்முடைய தமிழகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய பணமானது ஆண்டுக்கு சுமார் 4 கோடி என்ற அளவிலே செல்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. உதாரணமாக, 10 சதவீதம் என்ற அளவில் தொழிலாளர்களுடைய பணத்தை இந்த பென்ஷன் திட்டத்திற்காகப் பிடிக்கும்போது நிர்வாகத்தின் சார்பாக பிடித்தம் செய்யப்படுகிற அந்த 10 சதவீதத்திலே 1.67 சதவீதம் மட்டுமே தொழிலாளர்கள் கணக்கிலே சேர்க்கப்படுவதாகவும் 8.33 சதவீதம் மத்திய அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பப்படவேண்டும் என்றும் சொல்லப்படுகிறது. இந்தக் கணக்கின்படி பார்த்தால் தொழிலாளர் கணக்கில் 65 ரூபாயும் தொழிலாளர்களுக்கான மத்திய அரசின் கணக்கிலே 335 ரூபாயும் செல்கிறது. அந்த வகையிலே 4 கோடி ரூபாய் மாதாமாதம் நம்முடைய தொழிலாளர் பணமானது மத்திய அரசுக்குச் செல்ல இருக்கிறது. இது தவிர்க்கப்பட வேண்டும் என்பதற்காக பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தப்படுவதாக கேள்விப்படுகிறோம்.

இந்த நேரத்தில் நான் ஒரு வேண்டுகோளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்து நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். இந்தப் பேச்சுவார்த்தைகளுக்காக தொழிற்சங்கங்களை அழைத்துப்

பேசுகிறபோது பாட்டாளி தொழிற் சங்கத்தை நீங்கள் அழைத்து பேசுவது கிடையாது. நாங்கள் இதுகுறித்து மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களின் கவனத்திற்கும் கொண்டு சென்றிருக்கிறோம். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவாகளின் கவனத்திற்கும் பலமுறை கொண்டு சென்றிருக்கிறோம். 1990-ல் தொடங்கப்பட்ட எங்களுடைய பாட்டாளி தொழிற்சங்கமானது இன்றைக்கு 21 போக்குவரத்து கழகங்களிலே 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தொழிலாளர்களைப் பெற்றிருக்கிறது. ஏறத்தாழ 10 ஆயிரம் தொழிலாளர்களுக்கு மேல் இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட ஒரு சங்கத்தை பேச்சுவார்த்தைக்கு அழைக்காமல் இருப்பது எங்களுக்கு உண்மையிலேயே மனவருத்தத்தை அளிக்கிறது.

1977-லே மாண்புமிகு முதல்வர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் இருந்தபோது அப்போது சி.ஐ.டி.யு. தலைவராக இருந்த வி.பி. சிந்தன் அவர்கள் ஒரு வேலை நிறுத்தத்தின்போது, பேச்சுவார்த்தைக்காக சங்கங்களை அழைத்துப் பேசுகின்ற நேரத்திலே எச்.எம்.எஸ்., ஏ.ஐ.டி.யு.சி போன்ற அந்த தொழிற்சங்கங்களை எல்லாம் அழைப்பதற்குக்கூட வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்தித் தந்தார்கள். ஆகவே, இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஒன்று, இதுபோன்று கணிசமான தொழிலாளர்களைப் பெற்றிருக்கின்ற தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளை அழைத்துப் பேச்சுவார்த்தை நடத்த வேண்டும், இல்லையென்றால் மறைமுகத் தேர்தல் மூலமாக, தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளைத் தேர்ந்தெடுக்கும் ஒரு முறையை நீங்கள் உருவாக்கித் தர வேண்டும். அப்படி மறைமுகத் தேர்தல் மூலமாகத் தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளைத் தேர்ந்தெடுக்கின்ற ஒரு நிலை வருகின்ற வரையில் போக்குவரத்துக் கழகப் பாட்டாளி தொழிற்சங்கத்தை அழைத்துப் பேசுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வரவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடந்த ஆட்சியில் வஞ்சனை செய்தார்கள். இந்த ஆட்சியிலும் எங்களுக்கு அதே வஞ்சனை தொடர்வது என்பது மிகவும் மனவருத்தமாக இருக்கிறது. ஆகவே, அதை நீங்கள் தயவுசெய்து மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும்.

நீதிமன்றங்களில் இருக்கின்ற வழக்குகள் சென்ற ஆட்சிக் காலத்தில் போடப்பட்டன. அதைத் திரும்பப் பெறுவதற்கும் தொழிலாளர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். எனவே, இதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் மெத்தப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்] [1997 மார்ச் 19

அடுத்து, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அதிகாரிகளாக இருப்பவர்கள் அரசாங்க ஊழியர்களாக இருக்கிறார்கள். அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய ஊழியர்களாக இருக்கக்கூடியவர்கள், அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஊழியர்களாக கருதப்படுகிறார்கள். இதனால் அவர்களுக்குப் பல்வேறு சலுகைகளில் இழப்பு ஏற்படுகிறது. இதுகுறித்து அவர்கள் பலமுறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் உதாரணத்திற்காக நான் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புவது என்னவென்றால், அடிப்படை ஊதியம் ரூபாய் 3,000 பெறக்கூடிய ஒரு அரசு அதிகாரிக்கு பஞ்சப்படி 150 சதவீதம் என்று போடும்போது ஏறத்தாழ 4,200 ரூபாய் வருகிறது. ஆனால் அதே அடிப்படை ஊதியம் 3,000 பெறக்கூடிய ஒரு தொழிலாளிக்கு அந்தப் பஞ்சப்படி வெறும் 1,200 மட்டும் கிடைப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே, ஏறத்தாழ ரூ. 600, ரூ.700 வேறுபாடு வருகிறது. இது மட்டுமல்ல, அதிகாரியாக இருந்தால் ஈட்டிய விடுப்பு வருடத்திற்கு 33 நாட்களும், தொழிலாளியாக இருந்தால் 22 நாட்களும், இதே போல மருத்துவ விடுப்பு, தற்செயல் விடுப்பு, பண்டிகை விடுமுறை இப்படி பல்வேறு வகைகளிலே, அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கான அரசினுடைய சலுகைகள் அல்லது உரிமைகள் குறைவாகவோ அல்லது அவர்களுக்குக் கிடைக்காமலே போகக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கின்றது. மின்சார வாரியத்தை எடுத்துக் கொண்டால், அங்கு அதிகாரிகளானாலும், தொழிலாளர்களானாலும் அனைவரும் வாரியத்தினுடைய ஊழியர்களாக கருதப்படுகிறார்கள். அதுபோல, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலேயும் அதிகாரிகளாக இருப்பவர்களும், தொழிலாளர்களாக இருப்பவர்களும் ஒன்று அரசு ஊழியர்களாகவோ அல்லது அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய ஊழியர்களாகவோ கருத்ப்பட வேண்டும் என்பதையும் அவர்களுக்கு வழங்கப்படுகிற அரசுச் சலுகைகள் அனைத்தும் தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைத்திட வேண்டுமென்றும் ஒரு கோரிக்கையினை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு இங்கு முன் வைக்க விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 12-40

இன்றைக்குத் தமிழகத்திலே போக்குவரத்துக்களின் காரணமாக சுற்றுச்சூழல் பாதிக்கக்கூடிய சூழ்நிலை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. நேற்றுக்கூட செய்தித்தாளில் படிக்கின்றபோது, உயர்நீதிமன்றத் தலைமை நீதிபதி திரு. கே.ஏ. சுவாமி அவர்கள் ஒரு தீர்ப்பை வழங்கியிருக்கின்றார்கள். 1992-ஆம் ஆண்டிலே போடப்பட்ட வழக்கிற்கான தீர்ப்பு அது. அந்தத் தீர்ப்பிலே, தலைமைச் செயலாளர் அவர்களும், சுற்றுச்சூழல்

1997 மார்ச் 19] [திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்]

பாதுகாப்பினுடைய செயலாளர் அவர்களும், மற்றும் பல பேர் கொண்ட
குழுவானது இரண்டு வாரத்தில், சென்னை மாநகரத்தினுடைய
மாசுக்கட்டுப்பாடு பற்றி ஒரு அறிக்கையினைத் தர வேண்டுமென்றும்,
அதனைத் தடுப்பதற்கான வழிவகைகளைக் காண வேண்டுமென்றும்
சொல்லி இருக்கிறார்கள். 1992-லே 'ரியோவிலே' நடைபெற்ற ஒரு சுற்றுச்
சூழல் பாதுகாப்பு மாநாட்டிலே, இந்தியா உட்பட இந்தோனேஷியா,
மலேசியா, ஹாங்காங் போன்ற பல நாடுகள் கலந்துகொண்டன. அந்த
நாடுகளெல்லாம், அந்தக் கருத்தரங்கிலே சொல்லப்பட்ட கருத்துரைகளை,
தங்களுடைய நாடுகளிலே உடனடியாக அமல்படுத்தினார்கள்..
மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்): சீக்கிரம்
பேசி முடியுங்கள்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்
அவர்களே, ஆனால், நம்முடைய நாட்டிலேதான் அவை
அமலாக்கப்படவில்லை.

மேலும், ஒரு சில நல்ல ஆலோசனைகளை இங்கே நான் முன் வைக்க
விரும்புகிறேன். மேலை நாடுகளிலே, லாரி, பேருந்து ஆகியவைகளிலே,
புகைப் போக்கியினை மேல்நோக்கி வைக்கிறார்கள். அதே போல
இங்கும் நாம் செய்யலாம்.

அதே போல ரூ. 5,000-க்குள்ளான செலவிலே, "காட்டலிட்டிக்
கன்வெர்ட்டர்" என்று சொல்லக்கூடிய கருவியை வாகனங்கள்
வைத்திருப்பவர்கள் கட்டாயம் வைத்திருக்க வேண்டும். அதே போல,
இங்கும் வாகனங்கள் வைத்திருப்பவர்கள் அதனைக் கட்டாயம்
வைத்திருக்க வேண்டுமென்று சட்டம் இயற்றவேண்டும், அது வாகனம்
வைத்திருப்பவர்களுக்கு ஒரு பெரிய சுமையல்ல, அதனை வைப்பதன்
மூலமாக காற்றிலே மாசு கலப்பதைத் தவிர்க்க முடியும் என்பதை இந்த
நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல, "Car pool System" என்று சொல்கிறார்கள், அதாவது
மேல் நாடுகளில் நெருக்கடி மிகுந்த, காலை-மாலை நேரங்களில் அங்கு
காரிலே தனியாக ஒருவர் செல்ல முடியாது, அப்படிச் சென்றால்
அவர்களுக்கு அபராதம் போடுவார்கள், அதேபோல, இங்கும் நம்முடைய
நாட்டில் நெருக்கடியான காலங்களிலே காரிலே, குறைந்தது நான்கு
பேராவது செல்ல வேண்டும். அப்படிச் செல்லவில்லை என்று
சொன்னால், அவர்களுக்கு மாற்றுப்பாதையிலே போகிற மாதிரி ஏற்பாடு
செய்ய வேண்டும். இந்த மாதிரியான முறைகளில் செலவினங்களைக்
குறைத்திடலாம்.

இன்னொன்றைக் கூட அவர்கள் செய்கிறார்கள், அதாவது ஒற்றைப்படை எண்ணுள்ள கார்கள் எல்லாம் திங்கள் கிழமை செல்ல வேண்டும். இரட்டைப்படை எண்ணுள்ள கார்கள் எல்லாம் செவ்வாய்க்கிழமை செல்லவேண்டும் என்று கூட மாற்று ஏற்பாடு செய்கிறார்கள். அதன் மூலமாக போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைப்பதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல, தடவழி காட்டிகள் 'சிக்னல்' கம்ப்யூட்டர்கள் மூலமாக இணைக்கப்படுகிற காரணத்தினாலே, அதாவது ஒரு சிக்னலில் 'கிரீன்' சிக்னல் விழுகிறது என்று சொன்னால் சுமார் பத்து கிலோ மீட்டர் தொலைவில் இருக்கக்கூடிய அத்தனை இடங்களிலும், குறைந்து 10, 20 இடங்களில் சிக்னல் இருந்தாலும், அத்தனை இடங்களிலேயும் 'கிரீன்' சிக்னல்தான் விழும். எனவே 10, 20 இடங்களில் போக்குவரத்தில் தங்கு தடையில்லாமல், அங்கே வாகனங்கள் செல்லமுடியும். அதன் மூலமாக நெரிசலைத் தவிர்க்கலாம், சுற்றுச் சூழலைப் பாதுகாக்கலாம் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மேலும், இன்னொரு வேண்டுகோளையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பொதுவாக பயணம் மேற்கொள்கிறபோது, ஆண்களாக இருந்தால் அவர்களுடைய இயற்கைக் கடன்களை எப்படியாவது நிறைவேற்றிக் கொள்கிறார்கள், ஆனால், மேலைநாட்டு பயணிகளும் குறிப்பாக பெண்களும் செல்கிறபோது அவர்களால் சிறுநீர் கழிக்கக் கூடிய வசதிகள்கூட இல்லாத நிலை இருக்கிறது. எனவே, நன்றாக இலாபம் ஈட்டக்கூடிய பெட்ரோல் பங்குகளில், கழிப்பறைகள், குளியல் அறைகள் கொண்ட வசதி கட்டாயமாக இருத்தல் வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக சட்டம் இயற்ற வேண்டும். அப்படிச் செய்தால்தான், மேலைநாட்டுப் பயணிகளுக்கும், பெண்களுக்கும், சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கும் ஒரு நல்ல வாய்ப்பாக இருக்கும். மேலைநாடுகளில் அப்படிச் செய்வதைப் போல இங்கேயும் செய்யவேண்டும் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திலே கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், 3,600 பேருந்துகளைப் புதிதாக அமைச்சர் அவர்கள் விட இருக்கிறார்கள். எனவே, ஒரு தொகுதிக்குக் குறைந்தது 10 பேருந்துகளையாவது தருவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால் 11 வருகிறது. அதிலே

நான் ஒன்றைக் குறைத்துக்கொண்டேன். ஆகவே, 10 வண்டிகளையாவது தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-45

அதேபோல, ஊனமுற்றவர்களுக்குப் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணச் சலுகை அளிப்பதில், திருவள்ளுவர், ராஜிவ் காந்தி போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் மட்டும் விலக்களிக்கப்பட்டிருப்பதாக நான் அறிக்கையிலே படித்தேன். தயவு செய்து அந்த விலக்கையும் நீங்கள் நீக்கிவிட்டு, அனைத்துப் பேருந்துகளிலும் அவர்கள் செல்வதற்கு இலவசப் பயண அனுமதி வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தமிழ்நாட்டில் வயது முதிர்ந்த தமிழறிஞர்கள் மொத்தம் 421 பேர்கள்தான் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் இலக்கியம் எழுதுவார்கள், கல்வெட்டு ஆராய்ச்சி நடத்துவார்கள், இன்னும் பல்வேறு வகையிலே அவர்கள் பயன்படுவார்கள். ஆகவே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களோடு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கலந்துபேசி, அந்த வயது முதிர்ந்த தமிழறிஞர்களுக்கும் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணச் சலுகை வழங்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சேது சமுத்திரத் திட்டம். இத்திட்டத்தை ஒன்பதாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் கட்டாயமாகச் சேர்த்துக் கொள்ளும்படி மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்கள் மத்திய அரசுக்குக் கடிதம் எழுதியிருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படாமல் இருப்பதற்கு, என்னைப் பொறுத்தவரையிலே முக்கியக் காரணம் மத்திய அரசுதான். அதை நாம் தயவுசெய்து கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும். சேது சமுத்திரத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமானால், இலங்கை அரசுக்கு வருவாய் குறையும். அப்படிக் குறைவதைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இலங்கை அரசானது இந்தியாவோடு ஒரு நட்பு நாடகம் நடத்துகிறதே தவிர, உண்மையாக இந்தியா மீது இலங்கை அரசுக்கு எந்தக் காலத்திலேயும் மதிப்போ, மரியாதையோ, வரலாற்றுக் காலம்தொட்டு இருந்தது கிடையாது. ஆகவே, தமிழ்நாட்டைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு-ஏதோ தூரம் குறைகிறது என்பது மட்டுமல்ல, இராமநாதபுரம், சிதம்பரனார் மாவட்டங்கள் முன்னுக்கு வரவேண்டுமென்று சொன்னால், தூத்துக்குடி துறைமுகமானது சர்வதேசத் துறைமுகமாக வளர வேண்டுமென்று சொன்னால், நாம் உறுதியாக சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டும். 1984

[திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்] [1997 மார்ச் 19

ஆம் ஆண்டில் அதன் திருத்திய மதிப்பீடு ரூ. 280 கோடி என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றைக்குத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட வேண்டுமென்றால் 2,000 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு வரும். நாம் இன்னும் அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றாமல் தவிர்த்தோமேயானால், இன்னும் ஐந்து ஆண்டுகள் தள்ளிப்போட்டால் 3,000, 4,000 கோடி ரூபாய் ஆனாலும் ஆகும். எனவே, எப்பாடுபட்டாவது-இப்போது மைய அரசிலும், மாநில அரசிலும் தமிழக முதல்வர் அவர்களுக்குச் செல்வாக்கு இருக்கிற காரணத்தால், சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தர ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இறுதியாக என்னுடைய தொகுதி பற்றிச் சொல்லி விடுகிறேன். என்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்களிலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். வெள்ளாற்றிலே ஒரு பாலம் கட்டப்பட வேண்டும் என்றும், அதேபோல புதுக்குடியில் ஒரு பாலம் கட்டப்பட வேண்டும் என்றும் கேட்டிருக்கிறேன். அதேபோல, காஞ்சிபுரம்-வந்தவாசி சாலையிலே, பாலாற்றுத் தரைப்பாலம் 5 ஆண்டுகளாகப் பழுதுபட்டிருக்கிறது. அங்கே ஒரு மேம்பாலம் கட்டித்தரப்பட வேண்டும் என்றும், செஞ்சி-சங்கராபரணி ஆற்றிலே, அந்த ஊரை ஒட்டியிருக்கக்கூடிய பாலமும் சுத்தமாகப் பழுதடைந்திருக்கிறது என்பது மட்டுமல்ல, ஒருவழிப் பாதையாக, அதாவது பாதி வழியில்தான் வாகனங்கள் செல்லும் ஒரு முறையும் இருந்து வருகிறது. ஆகவே, செஞ்சி-சங்கராபரணி ஆற்றின்மீது கட்டப்பட்டிருக்கிற பாலத்தைப் புதியதாகக் கட்டித்தர மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே, ஊழியர்களுக்கு பதவி உயர்விலே இட ஒதுக்கீடானது முன்பு பறிக்கப்பட்டிருந்தது. ஐந்தாண்டுக் கால கெடு முடிகிறது என்பதை நினைவுபடுத்தி, நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே பதவி உயர்வுகளையும், அதில் ஊழியர்களுக்கு இட ஒதுக்கீடு முறை இருக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையிலே என்னை கருத்துரை சொல்ல அனுமதி வழங்கியமைக்காக என்னுடைய நன்றியறிதலைத் தெரிவித்து, விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்): இறுதியாக, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு.நா. பெரியசாமி. அவர்களின் உரைக்குப் பிறகு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலுரை வரும். திரு. நா. பெரியசாமி.

1997 மார்ச் 19]

***திரு. நா. பெரியசாமி:** மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கை மீது இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய கருத்துக்களை இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

முதலாவதாக, மக்களுடைய அடிப்படைப் பிரச்சினையான இந்தப் போக்குவரத்தில், மிக உயரிய முக்கியத்துவம் கொடுத்து, நிதி நிலை அறிக்கையிலேயும், இங்கே சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளிலும் மிகத் தெளிவாகச் சில விவரங்களைச் சொல்லி இருப்பதை வரவேற்கிறேன்.

நடப்பு ஆண்டிலும், வரும் ஆண்டிலும் 3600 புதிய பேருந்துகள் விடப்படும் என்பதும், வெளிநாட்டுத் தொழில் நுட்ப உறவுடன் நவீன முறையில் 4 இடங்களில் கட்டுமானக் கூடங்கள் அமைப்பது என்பதும், சாலைப் பராமரிப்புப் பணிகளில் 20 ஆண்டுகளாகத் தடைப்பட்டிருந்த தடையை நீக்கி, 10 ஆயிரம் பேர்கள் நியமனம் செய்யப்படுவார்கள் என்பதும், மோட்டார் வாகன வரியில் ஒதுக்கீடு செய்து சாலைப் பராமரிப்புப் பணிகள் கவனிக்கப்படும் என்பதும் வரவேற்கத்தக்க அம்சங்களாகும்.

அதுபோல, கடன்களையும், வழிவகை முன்பணங்களையும் அரசு சம பங்குகளாக மாற்றிக்கொண்டு, கூடுதலாக சம பங்குத் தொகையாக 14 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ரூ. 71.50 கோடி அனுமதிக்கப்பட்டிருப்பதும் மிகுந்த வரவேற்கத்தக்க அம்சமாகும்.

பிற்பகல் 12-50

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக வழியோரங்களில் நடத்தப்படும் உணவகங்களைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இந்த உணவகங்கள் எல்லாம் ஒப்பந்தக் காரர்களுக்கு விடப்படுகிறது. அவர்கள் மிகுந்த தரக்குறைவான உணவுகளைப் பரிமாறக்கூடிய சூழ்நிலை பல்வேறு இடங்களில், பயணிகளுக்கு ஏற்படுகிறது. அந்த உணவகங்களையெல்லாம், போக்குவரத்துக் கழகங்களே நேரடிப் பொறுப்பில் நடத்துகிறபோது, தரமான உணவுகளைப் பயணிகளுக்குக் கொடுப்பது மட்டுமல்லாமல், வேலைவாய்ப்புகளை மேலும் பெருக்குவதற்கும் வாய்ப்பாக அது அமையும்.

அதுபோல, கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிற ஒரு கருத்தை, நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதாவது, போக்குவரத்து வசதியற்ற, போக்குவரத்தே இயக்கப்படாத ஊரக உட்பகுதிக்கு சிறிய பேருந்துகள்—வேன்கள்—இயக்கப்படும் என்றும், அதற்கு 16 கிலோ மீட்டர் வரையறை வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றும் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இப்படி வேன்கள் இயக்குவதைப்பற்றி ஆய்வு செய்கிறபோது, நிதி அளவிலே, மக்கள் அதிகமான கட்டணம் செலுத்த வேண்டிய நிலை ஏற்படும் என்பது எங்களுடைய அனுபவமாக இருக்கிறது. 1993-லேயே அதுபற்றி கருத்துரு வந்தபோது தமிழ்நாட்டில் அக்கறையுள்ள தொழிற்சங்கங்களும் பொது மக்களும் இதற்குக் கடுமையாக ஆட்சேபனை தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அது குறித்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, சமூகநலப் பணிகளைப் பொறுத்தவரையில், பல்வேறு பகுதியினருக்கு இலவச பஸ் பயணம் அனுமதிக்கப்படுகிறது. அதற்கெல்லாம் உரிய துறைகள் ஈட்டு மானியம் கொடுத்தாலும்கூட போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 167 கோடி ரூபாய் செலவாகிறது. தேய்மானம் என்ற அடிப்படையில் அதிகமான செலவை சந்திக்க வேண்டி இருப்பதையும் கருத்திலே கொண்டு, அந்த ஈட்டு மானியத்தை அதிகப்படுத்தித்தர வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைக்க நான் விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, விபத்துக்களைப்பற்றி மிகுந்த கவனம் செலுத்தி இருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதற்கென ஒரு குழு அமைக்கப்படும் என்ற கருத்தை அறிக்கையிலே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இந்தக்குழு சிறந்த நிபுணர்களை உள்ளடக்கியக் குழுவாக இருக்க வேண்டும்; ஒரு காலவரையறைக்குள் இந்தக் குழுவின் அறிக்கை அரசுக்குக் கிடைப்பதாக இருக்க வேண்டும். அந்தக் குழுவினுடைய பரிந்துரைகள்மீது உறுதியான நடவடிக்கை எடுக்கும்படி இருக்க வேண்டும். இன்றைக்கு இருக்கிற நிலவரம் என்ன என்றால், மோட்டார் வாகனங்கள் விபத்துக்களைப் பற்றி ஆய்வு செய்கிறபோது, விபத்து நடந்தவுடனேயே காவல் துறைக்கு முதலிலே தகவல் போகிறது. அடுத்து மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தை நிருவகிக்கிற துறைக்குப் போகிறது. இந்த மோட்டார் வாகனத் துறையில் ஆய்வு செய்யக்கூடிய ஆய்வாளர்கள், ஆய்வு செய்து பார்க்கிறபோது, இந்த விபத்து, வண்டி போக்குவரத்துக்குத் தகுதியற்ற காரணத்தால் ஏற்படவில்லை என்று குறிப்பிட்டு சர்டிஃபிகேட் கொடுத்துவிடுகிறார்கள். எல்லா விபத்துக்களிலும் இதுபோல குறிப்பிடுகிற சூழ்நிலையைப் பார்க்கிறோம். ஆனால் நாட்டின் அனுபவம் என்ன என்றால், மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் மோட்டார் வாகன ஓட்டத்தைப்பற்றி ஆய்வு

செய்வதே இல்லை. எப்.சி.க்காக வருகிற காலத்திலே மாத்திரம்தான், இந்த வாகனம் தகுதியற்ற வாகனம் என்று குறிப்பிடப்பட்டு —எப்.சி. செய்யக்கூடிய காலத்திலே மாத்திரம் அலுவலக ஆய்வுப் பணி நடக்கிறதே தவிர, சாலைகளில் ஆய்வு நடைபெறுவதில்லை.

அதுபோல, தரகர்கள் இருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திலும், ஓட்டுநர் உரிமம் வாங்குபவர்களுக்கு, தரகர்களை வைத்திருக்கிறார்கள். இந்தத் தரகர்கள் செய்கிற காரியம்தான் விபத்துக்கள் அதிகமாக நடப்பதற்குக் காரணம். தரகர்களும், அதிகாரிகளும் ஒரே அச்சில் செயல்பட்டு வருகிறார்கள். அதிகாரிகள் பணிகளில்கூட சில நேரங்களில் இந்தத் தரகர்கள் ஈடுபடுகிற சம்பவங்கள் சென்ற ஆட்சிக் காலத்தில் இருந்தது. ஈரோடு வட்டார அலுவலகத்திலே, தரகர்கள் ஆட்சி புரிந்த நிலைமைகள் உண்டு என்பதை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

இதிலே பட்டாபிராமன் அவர்களுடைய கமிட்டியின் பரிந்துரையோ மற்றும் எதுவுமோ கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ளப்படாமல் இருந்தது. இதைப்பற்றி மிக அக்கறைபூர்வமாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவையிலே குறிப்பிட்டார்கள். இந்தத் தரகர்களுக்குப் பதிலாக, பத்திரப் பதிவுத் துறையில் இருப்பதைப் போல, ஒரு முறையை ஏற்படுத்தலாமா என்று கருதியிருக்கிறார்கள். அதுகூட சரியாக வருமா என்பதில் எங்களுக்கு ஐயப்பாடு இருக்கிறது. அதுபற்றி, தீர்க்கமான முறையிலே பார்க்கிறபோது, சிக்கல் இருக்கிறது. அதாவது, மிகச் சரியான முறையில் விண்ணப்பங்களைப் பூர்த்தி செய்து அதற்குரிய கட்டணங்களை எல்லாம் செலுத்தியதற்குப் பிறகு கூட — உத்தரவு பெறுவது என்கிற முறையை வைத்து, அதை வேறு வகையான பலனுக்கு, உத்தரவு பெறுகிற முறையைப் பயன்படுத்தி, நீண்டகாலமாகக் கிடப்பிலே போட்டுவிடுகிறார்கள். இதிலே என்ன செய்யலாம் என்று நாங்கள் கருதுகிறோம் என்றால், வழித் தட அனுமதி போன்ற முக்கியமான பிரச்சினைகளுக்கு மாத்திரம் இந்த உத்தரவு வழங்குவது என்ற முறையைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, மற்றபடி சரியான முறையில் விண்ணப்பங்களைப் பூர்த்தி செய்து வரி செலுத்தி இருந்தால், அந்தப் பிரிவு அலுவலரே அதில் முடிவு எடுக்கக்கூடிய சூழ்நிலையை உருவாக்கலாம் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 12-55

செயலாக்கம் மற்றும் சாலைப் பாதுகாப்பு பிரிவு, அலுவலக ஆய்விலேதான் அதிக ஆர்வம் காட்டுகிறார்கள்; சாலைத் துறையிலோ

அல்லது வேறு வகையிலோ ஆய்வு செய்வது இல்லை என்பதே எங்களுடைய அனுபவமாக இருக்கிறது. இதுபோன்ற விஷயங்களை எல்லாம் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் எதிர்காலத்திலே கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். பாதுகாப்பு வாரம் என்று எல்லாம் அனுஷ்டிக்கின்றோம்; விழிப்புணர்வு ஏற்படுத்துகின்றோம். ஆனால், வண்டியினுடைய ஸ்டியரிங்கை கையில் தொடாதவர்கள் கூட லைசென்ஸை வைத்து இருக்கிற விவரங்கள் என்னிடத்திலே இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட அலங்கோலங்கள் எல்லாம் கடந்த காலத்திலே நடந்து இருக்கிறது. அதுபோன்று, தவறிப்போய்கூட நடக்காமல் இருப்பதற்கு நம்முடைய அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் சார்பில் பெருந்துறையிலே நடத்தப்படுகிற மருத்துவக் கல்லூரி பற்றி உங்களுக்குத் தெரியும். அந்த மருத்துவக் கல்லூரி இன்றைக்கும் மத்திய இந்திய மருத்துவக் கவுன்சிலின் அங்கீகாரம் பெறாத சூழ்நிலையில் அங்கே அனுமதிக்கப்பட்ட மாணவர்களுடைய எதிர்காலம் அச்சத்திற்கு, பயத்திற்குள்ளாக்கப்பட்டு, அது தொடர்பான கிளர்ச்சிகள் எல்லாம் நடந்தது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். அவர்களே, 2,3 முறைகளுக்கு மேலாக விரிவாகப் பேசி இருக்கிறார்கள். அதிலே அவர்களுக்கு தேவையற்ற அச்சம் ஏற்பட்டு இருக்குமேயானால், அதைப் போக்குகின்ற வகையில், அது தொடர்பாக கற்றறிந்தவர்களிடத்திலே ஏற்பட்டு இருக்கின்ற விவாதங்களை ஒரு முடிவுக்குக் கொண்டு வருகின்ற வகையில் ஒரு துரிதமான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல, பணிக் கலாச்சாரம், பணிச் சேவைபற்றி எல்லாம் அறிக்கையில் குறிப்பிட்டு இருக்கிறீர்கள். பணிக் கலாச்சாரத்தைப் பொறுத்தவரையில் வேதனையான அனுபவங்கள் நிறைய இருக்கின்றன. என்றாலும், அவற்றைத் திருத்துவதற்கான முறையில் அடிக்கடி, ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை தொழிற் சங்கங்களை அழைத்துப் பேசி, தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் மூலமாக தொழிலாளர்களுக்கு அறிவுரை வழங்குகிற ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படுத்த வேண்டும்.

அதேபோன்று, பயணிகளுக்கு என்ன இடையூறுகள், இடர்ப்பாடுகள் ஏற்படுகின்றன என்பதைப் பற்றி ஒரு கால வரைமுறை ஏற்படுத்தி, 'கிரிவன்ஸ் டே'- கோரிக்கை நாள் நடத்துகிறார்கள். அதேபோல் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உயர் அதிகாரிகள் கோரிக்கை நாள்

நடத்தி, அதிலே வரக்கூடிய விவரங்களை எல்லாம், இந்த பணிக் கலாச்சாரத்தில் அபிவிருத்தி ஏற்படுவதற்குப் பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், போக்குவரத்து நிர்வாகத்திலே ஒன்றை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். இந்த நிதிநிலை அறிக்கையிலே பேசுகிறபோது, எங்கள் கட்சி அணியின் துணைத் தலைவர், தோழர் சுப்பராயன் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல, உங்களுடைய உணர்வுக்குத் தகுந்தமாதிரி அதிகாரிகள் அங்கே செயல்படுகிறார்களா என்பது எங்களுக்குத் ஐயமாகத்தான் இருக்கிறது. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் தமிழ்நாடு அரசுப் பணியாளர்களுடைய சங்க மாநில மாநாட்டில் கலந்து கொண்டு போக்குவரத்து ஒன்றியத்தின் தலைவராக இருக்கிற திரு. கு. பாலசுப்பிரமணியம் அவர்கள் மீதும் அவர்களோடு தொடர்புடைய பல்வேறு அலுவலர்கள்மீதும் 17 (பி), 17(எ) உட்பட பல்வேறு நடவடிக்கைகள் எடுத்ததைப் பற்றி எடுத்துச் சொல்லி அவர்களுடைய கவனத்தை ஈர்த்தபோது, சென்ற ஆட்சிக் காலத்திலே நடந்த கொடுமைகள் அனைத்திற்கும் நிவாரணம் ஏற்படும் என்ற உறுதியை எடுத்துச் சொல்லி வந்தார்கள். அந்த அடிப்படையிலே பாலசுப்பிரமணியன் அவர்களுக்கும் சுப்பராவ் அவர்களுக்கும் முதலமைச்சர் அவர்களே உத்தரவிட்டு, உடனடியாக உத்தரவு வழங்கப்பட்ட சூழ்நிலையிலும்கூட, இன்னும் அமலாகாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதேபோல அவர்கள் இருவரையும் தவிர மற்றவர்களுக்கும் இன்னும் உத்தரவு ஆகாத சூழ்நிலையும் இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதோடு, அந்தத் தொழிலாளர்கள் சார்பாகவும், அரசுப் பணியாளர்கள் மாநாட்டிலே சொல்லிய உறுதியை 3 நாட்களிலே நிறைவேற்றிய முதலமைச்சர் அவர்களுக்கு அரசுப் பணியாளர் சார்பிலும் எங்கள் கட்சியின் சார்பிலும் நன்றியை இந்த அவையிலே மகிழ்ச்சியோடு பதிவு செய்ய விரும்புகின்றேன்.

மோட்டார் வாகன நிர்வாகத்தைப் பொறுத்தவரையில் மிகவும் அக்கறையோடு கவனம் செலுத்த வேண்டிய, உஷார் தன்மையோடு கவனம் செலுத்த வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. ஏனென்றால், இந்த அதிகாரிகள் அப்படியே ஊறிப் போய்விட்டார்கள். தரகர்களுடைய ஆளுகையின்கீழ் இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகள் பலர் இருக்கிறார்கள். வாகன எண்கள் பதிவு செய்வதைக் கூட ஒரு நல்ல முறையிலே புனரமைக்க வேண்டிய அவசியம் இருப்பதாகக் கருதுகின்றேன். வாகன எண்கள் பதிவு செய்வதற்கு ரூ. 5 ஆயிரம், 3 ஆயிரம் என்று வாங்கும் அளவிற்கு ஒவ்வொரு வட்டார அளவிலும் நடக்கக்கூடிய காட்சிகள் மிக மோசமாக இருக்கின்றன.

[திரு. நா. பெரியசாமி] [1997 மார்ச் 19

நெடுஞ்சாலைத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், உண்மையிலேயே தமிழகம் முழுவதும் பல நாட்களாக வரவேற்றுக் கொண்டிருக்கிற செய்தியைத் தான் நான் இந்த இடத்தில் பதிவு செய்கின்றேன். 10 ஆயிரம் பேர் பணி நியமனம் என்பது. அதுவும் 20 ஆண்டுக் காலமாக தடை செய்யப்பட்டு இருந்த தடையை நீக்கி பணி நியமனம் செய்வது என்பது இந்த அரசின் மீதான மிகப் பெரிய நம்பிக்கையை மீண்டும் மீண்டும் உறுதிப்படுத்துகிற நடவடிக்கையாக இருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-00

அடுத்து ஒரு கருத்தை மட்டும் சொல்கிறேன். நெடுஞ்சாலைகளிலே பல்வேறு இடங்களில் ஆக்கிரமிப்புகள் இருக்கின்றன. அந்த ஆக்கிரமிப்புகளில் கடைகள், அங்காடிகள் வைத்து அதன் மூலம் வருமானம் எல்லாம் ஈட்டுகின்றார்கள். அவர்களுக்குக் குறைந்தபட்ச வாடகையை நெடுஞ்சாலைத் துறையே நிர்ணயம் செய்து அதை வசூல் செய்யலாம். என்று நான் கருதுகிறேன். நெடுஞ்சாலைத் துறையினுடைய பூமியை தனியார் ஆக்கிரமித்து அவர் பலன் அடைவதைவிட, அதைத் தடுத்து அரசுக்கு வருமானத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய வகையில் நெடுஞ்சாலைத் துறை ஆக்கிரமிப்புகளைப் பார்க்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே மரம் வைப்பதற்காக முன்மொழிவு இந்த அறிக்கையிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதைப் பொறுத்தவரையில் நெடுஞ்சாலை பக்கத்தில் இருப்பவர்களுக்கு அந்த பூமியில் மரம் வைப்பதற்கும் அனுமதியளித்து அந்த மரத்தின் மேல் பலன்களை அவர்கள் அனுபவித்துக் கொள்வதற்கும் ஒரு வழிமுறை வகுத்தால், மரம் வளர்ப்பதற்கும் அந்த சாலையில் உள்ள இடத்தை பராமரிப்பதற்கும் மிகவும் நேர்த்தியாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

அதுபோல், மாசுக் கட்டுப்பாடு குறித்து இங்கே பல உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மாசுக் கட்டுப்பாட்டுக்காக வாங்கப்பட்ட இயந்திரம் சென்னை மாநகரத்தில் இதுவரையிலும் பயன்படுத்தப்படாமல் இருப்பதாக அறிகிறேன். அதற்காகவே சில வாகன ஆய்வாளர்கள் இருக்கிறார்கள். வாகன ஆய்வாளர்களுக்காக ஏற்கெனவே வாங்கப்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்கள் கூடப் பயன்படுத்தப்படாமல் துருப்பிடித்துக் கிடப்பதாக அறிகிறேன். இதுபோன்ற விஷயங்களைக் கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். மாசுக் கட்டுப்பாட்டைப் பொறுத்தவரையில், மாசுக்கட்டுப்பாட்டுத் துறையைக் கவனிப்பதற்குக்கூட நாம் சில வாய்ப்புகளை உருவாக்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. நா. பெரியசாமி]

1997 மார்ச் 19]

இறுதியாக, ஒன்றே ஒன்று. நீண்ட நாட்களாக சென்னை மாநகரத்தின் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இருக்கின்ற பிரச்சினை போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருப்பதுதான். நமது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்தான் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் என்ற வரலாற்றைத் தொடங்கி வைத்தவர்கள். அதன்மூலமாக தமிழக மக்கள் பெருமளவுக்குப் பயன்பெற்று வருகின்றார்கள். அதோடு அந்த ஊழியர்களும் தொழிலாளர்களும் பயன்பெற்று வருகிறார்கள். முன்பு அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு வாக்குறுதி தரப்பட்டது. முன்பு அரசுத் துறையில் அந்தப் போக்குவரத்து ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் என்று இருந்த காலத்திலே பணியாற்றியவர்கள், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டபோது, அவர்களுடைய அடிப்படை உரிமைகள் பாதுகாக்கப்படும், ஓய்வூதிய உரிமைகள் பாதுகாக்கப்படும் என்றெல்லாம் வாக்குறுதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வாக்குறுதி அடிப்படையில், அரசின் சார்பில் 378 என்ற எண்ணுள்ள அரசாணை போடப்பட்டு, அதன் அடிப்படையில் ஓய்வூதியம் பெறத் தகுதியுள்ளவர்கள் என்று வரையறுக்கப்பட்ட சுமார் 7,000 தொழிலாளர்கள், இன்றைக்கு அந்த ஓய்வூதியத்தைப் பெறமுடியாத சூழ்நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். சென்ற ஆட்சிக் காலத்திலே போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பயன்படுத்தி 400 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் கொள்ளையடித்தவர்கள், தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்பட வேண்டிய சலுகைகளை மறுத்து நீதிமன்றத்திற்குச் சென்று பெற்ற தீர்ப்பின் காரணமாக, இன்றைக்கு அவர்கள் ஓய்வூதியத்தைப் பெறமுடியாத சூழ்நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே அதை அரசு மறுபரிசீலனை செய்யவேண்டும். அந்தத் தொழிலாளர்களில் சில பேர் இறந்துவிட்டார்கள். பலபேர் இன்னும் இருக்கிறார்கள். நாளைக்கே கூட ஓய்வு பெறும் நிலையில் பலபேர் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஓய்வூதியம் கிடைக்கின்ற வகையில் அரசு உத்தரவு எண் 378-ஐ அமல்படுத்தக்கூடிய வகையில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுத்து ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல், திருத்துறைப்பூண்டி பை-பாஸ் சாலையைப் பொறுத்தவரையில் அனுமதி அளித்துவிட்டதாக எங்கள் அணியின் தலைவர் சொல்லியிருக்கிறார். அதிலும் நீங்கள் தொடர்ந்து கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பெருந்துறை - திருப்பூர் ரிங் ரோடுக்கு அனுமதிக்க கோரிக்கை வருகிறது. அதையும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். பெருந்துறை தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில்

முக்கியமாக இருக்கக்கூடிய கோரிக்கைகளை வைத்து தீர்மானமாக உங்களிடத்தில் சொல்லியிருக்கிறேன். அதிலேயும் நீங்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டும். திருப்பூரையும் பெருந்துறையையும் இணைக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள் பயணத்தில் இருக்கக்கூடிய ரயில் பாதையில் மேம்பாலம் கட்ட வேண்டும் என்ற கோரிக்கை நீண்ட நாட்களாக நிலுவையில் இருக்கிறது. அந்தத் தொழில் நகரத்தை இப்படி இணைப்பதன் மூலமாகத்தான் மேலும் தொழில் அபிவிருத்தி ஏற்பட முடியும் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்து தொழிலாளர்கள் பயணத்தில் மேம்பாலம் கட்டவும் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி பிரச்சினையில் சிறப்புக் கவனம் செலுத்தவும் கோரி, மீண்டும் ஒருமுறை அவைகளை வலியுறுத்தி அமைகிறேன் நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்): பதிலுரை. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

பிற்பகல் 1-05

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே. இந்த மாமன்றத்தில் இரண்டாவது முறையாக இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது உரையாற்றுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தமிழக முதல்வர் தலைவர் கலைஞர் அவர்களை வணங்கி, இந்த உரையை இந்த அவையின் முன்னால் வைக்கின்றேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

பாதை சரியாக இருந்தால் பயணம் பாதுகாப்பாக இருக்கும். பாதையில் செல்லுகிறபோது கண்களை மூடிக்கொண்டு சென்றால் விபத்துக்கள் ஏற்படக்கூடும். பாதைகள் சரியில்லை என்றாலும் விபத்துக்கள் ஏற்படக்கூடிய வாய்ப்புக்கள் இருக்கின்றன. ஆனால் பாதையைப் பொறுத்தவரையில் கண்ணை மூடிக்கொண்டு சென்றாலும்கூட, நிச்சயமாக இலக்கை அடைந்துவிட முடியும் என்ற ஒரு நம்பிக்கைக்குரிய பாதை தமிழகத்திலே இருக்கிறது. அதுதான் 'கலைஞர் பாதை'. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அந்தக் கலைஞர் பாதையில் நிச்சயமாக நெடுஞ்சாலைத் துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆகிய துறைகள் செயல்பட்டு, இந்தப் பத்து மாத காலத்திலே இந்தத் துறையில் எடுக்கப்பட்டிருக்கிற நடவடிக்கைகளையும், வரும் நிதியாண்டில் எடுக்கப்படவிருக்கிற இந்தத் துறையினுடைய செயல்பாடுகளையும், இந்த அவையின் முன்னால் நான் சுருக்கமாக வைக்க விரும்புகிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மா. ஈசுவரன், திரு. இ.ஏ.பி. சிவாஜி, திரு. சி. வேலாயுதம், திரு. தங்கவேலன், திரு. ஆ. இராசேந்திரன்

என்கிற திரு. பெரியசாமி ஆகிய ஆறு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். இந்த ஆண்டு நெடுஞ்சாலைத் துறை அதனுடைய பொன்விழா ஆண்டை நிறைவு செய்கிற நிகழ்வு. அதேபோல தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் துவக்கி வைத்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய வெள்ளி விழா கொண்டாடுகிற ஆண்டு. ஆகவே, பொன் விழாவும் வெள்ளி விழாவும் காண்கிற இந்த 2 துறைகளின் சார்பாக இந்த நிதிநிலை அறிக்கையின் மீதான போக்குவரத்துத் துறை, நெடுஞ்சாலைத் துறை மானியக் கோரிக்கைகளில் கடந்த ஆண்டில் நாம் சொன்னவைகளை எந்த அளவிற்குச் செய்திருக்கிறோம் என்பதை மட்டும் முதலில் நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

முதலமைச்சர் கலைஞர் அவர்கள் சென்ற நிதிநிலை அறிக்கையில் படிக்கிறபோதே, திறந்த ஒளிவு மறைவற்ற ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கேட்கப்படும் என்று சொல்லி சாலைப் பணிகளுக்கு ஒரு உத்தரவை அளித்தார்கள் இங்கே கடந்த காலங்களிலே ஒப்பந்தப் புள்ளிகளிலே ஏற்பட்டிருக்கிற பல்வேறு தவறுகளை மாமன்றத்திலே இருக்கிற அனைத்து உறுப்பினர்களும் அறிவார்கள்.

16-5-1996 அன்று முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் ஒரு ஆணை பிறப்பித்தார்கள். எல்லா ஒப்பந்தப்புள்ளிகளும் ஒளிவு மறைவற்ற ஒப்பந்தப்புள்ளிகளாக இருக்க வேண்டும் என்று ஆணை பிறப்பித்தார்கள். அந்த அடிப்படையில், கடந்த ஆட்சியின்போது ஒப்பந்தத் தொகைக்கு மேலாக 23 பணிகள் சுமார் 9 சதவீதத்திலிருந்து 45 சதவீதம் வரையிலும் கோரப்பட்டிருந்தன. அந்தப் பணிகளை எல்லாம், ரத்து செய்து தமிழக முதல்வர் அவர்கள் ஒரு ஆணை பிறப்பித்தார்கள். மீண்டும் அவைகள் மறு ஒப்பந்தத்திற்கான ஏலத்திற்கு விடப்பட வேண்டும் என்று ஆணையை பிறப்பித்தார்கள். அப்படி ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டதன் விளைவாக மட்டும் இந்த அரசிற்கு ஏறத்தாழ 5 கோடி ரூபாய் மிச்சம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதை ஒரு உதாரணத்திற்காகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதேபோல மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஒப்பந்தப்புள்ளிகளிலே திறந்த ஒப்பந்தப்புள்ளிகளை அழைக்க வேண்டும் என்று சொன்னதன் அடிப்படையில், சைதாப்பேட்டை வளாகத்தில் மட்டும் ஒப்பந்தம் கோரப்பட்ட பணிகள் 384, ஷெட்யூல் ஒப்பந்தப் படிவங்கள் விற்பனை 2,106, பெறப்பட்ட ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் 1,211. செங்கற்பட்டில் 2,505 ஷெட்யூல்கள் கொடுக்கப்பட்டு 1,262 பெறப்பட்டு இருக்கின்றன. 476 பணிகளுக்காக. ஈரோட்டில் 82 பணிகளுக்காக, 308 ஒப்பந்தப் படிவங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளிலே 218 மீண்டும்

பெறப்பட்டிருக்கின்றன. நாமக்கல்லில் 18 பணிகளுக்கு 131 ஷெட்யூல்கள் கொடுக்கப்பட்டு 83 ஷெட்யூல்கள் திரும்பப் பெறப்பட்டிருக்கின்றன.

இதுபோல் கலைஞர் அவர்கள் அரசு அளித்த சட்டங்களின் காரணமாக ஒப்பந்தப் புள்ளிகளிலே ஏற்பட்டிருந்த தவறுகளெல்லாம் தவிர்க்கப்பட்டு இன்று பல்வேறு நிலைகளிலும் ஒப்பந்தக்காரர்கள் இந்தப் பணிகளில் எல்லாம் ஈடுபடுவதற்கு வாய்ப்பு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

மேலும் ஒரேயொரு உதாரணத்தை மட்டும் சுட்டிக்காட்டினால் கடந்த காலத்திலே ஏற்பட்ட தவறுகளை இந்த அரசு எந்த அளவிற்குத் திருத்தி அமைத்திருக்கிறது என்பது நன்கு புலனாகும். உலக வங்கியின் மூலமாகத் தமிழகத்திலே சுமார் 900 கோடி ரூபாய் செலவில் ஒரு பணியைத் துவக்குவதற்காக ஆய்வுப் பணிகளைத் துவக்க ஒரு ஒப்பந்தம் கோரப்பட்டிருந்தது. கடந்த காலத்தில் அந்த ஒப்பந்தப்புள்ளிகளை அளிப்பதற்காக 13.28 கோடி, இது ஆயத்தப் பணிக்காக மட்டும் ஆகிற செலவு - அதற்காக முடிவு செய்யப்பட்டு அதை அனுப்பி இருந்தார்கள். முதல்வர் அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு இதிலே சில சந்தேகங்கள் எழுதப்பட்டதன் விளைவாக இந்த ஆய்வு 13.28 கோடி ஒப்பந்தத் தொகைக்கு மேலாக சுமார் 34 சதவீதம் அதிகமாகப் போட்டிருந்தார்கள். இதை மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று முதல்வர் அவர்கள் இட்ட ஆணையின் அடிப்படையில் மறு பரிசீலனை செய்யப்பட்டு அந்தப் பணி ஒப்பந்தத் தொகையைவிட 15 சதவீதம் குறைவாகக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதாவது 13.28 கோடியிலிருந்து அது 9.5 கோடியாக மாறியிருக்கிறது. இதிலே மட்டும் அரசுக்கு ஏற்படவிருந்த இழப்பு சுமார் 4 கோடி ரூபாய் தவிர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. இது 'ஒரு பானைச் சோற்றுக்கு ஒரு சோறு பதம்' என்பதைப் போல ஓரிரு உதாரணங்களை மட்டும் நான் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறேன். ஆகவே, கலைஞர் அவர்கள் எடுத்திருக்கிற இந்த முயற்சிகள் மூலமாக நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளிலே இருந்து வந்திருக்கிற அந்த 'பெர்சன்டேஜ்' முறை மாற்றப்பட்டிருக்கிறது. அந்த 'பெர்சன்டேஜ்' முறை மாற்றப்பட்டது மட்டுமல்ல, சாலைப்பணிகள் செம்மையாகவும், திறமையாகவும் இருக்க வேண்டுமென்று முதல்வர் அவர்கள் உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள்.

பிற்பகல் 1-10

இந்தப் பணிகளை இந்த அளவிற்குச் செய்திருந்தாலும்கூட இதிலே சில குறைகள் இருப்பதையும் நான் இங்கே உணருகிறேன். இவைகளைத்

திருத்துவதற்கு நீங்கள் முழுமையான ஆதரவைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஒப்பந்தப்புள்ளிகள், ஷெட்யூல்ஸ் கொடுக்கப்பட்ட பின்புகூட அந்த ஷெட்யூல்கள், 10 ஷெட்யூல்கள் கொடுக்கப்பட்டால், ஒப்பந்தக்காரர்களே வெளியே அமர்ந்து பேசி, அவர்களுக்குள்ளே ஒரு முடிவை எடுத்துக்கொண்டு ஒப்பந்தத்திலே ஈடுபடுகிறார்கள். இவர்கள் ஒரு சிண்டிகேட்டை அமைத்துக் கொண்டு செயல்படுகிறார்கள். அதுபோன்ற நிகழ்வுகள் எல்லாம் அரசின் கவனத்திற்கு வந்தபோது சில பணிகள் மீண்டும் மறு ஒப்பந்தத்திற்கு விடப்பட்டிருக்கின்றன. செங்கல்பட்டிலே அதுபோன்ற ஒரு பணி விடப்பட்டிருக்கிறது. அதைப்போல தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் இருக்கிற பணிகள் எல்லாம் அந்த அளவுக்கு விடப்பட்டிருக்கின்றன. இவை எல்லாம் அரசு ஆணையிட்ட அடிப்படையில் ஒப்பந்தத்தின் தொகைக்கு கீழாகத்தான் எந்த ஒப்பந்தமும் இருக்க வேண்டுமென்ற முறையில் கடந்த பத்து மாதங்களில்—நான் பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்கிறேன்—எந்தச் சாலைப் பணியும் ஒரு பெர்சன்ட் கூட 'above' இல்லாமல், அனைத்துப் பணிகளுமே எஸ்டிமேட்டுக்குக் குறைவாகத்தான் விடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைப் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஏனென்றால் கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் ஒரு பணி கூட குறைந்த எஸ்டிமேட்டுக்கு விடப்பட்டதே இல்லை. 9%-லிருந்து 45% வரையில் அபவ் எஸ்டிமேட்; ஒப்பந்தத் தொகைக்கு அதிகமாகத்தான் விடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இந்த 10 மாதங்களில் சாலைப் பணிகளைப் பொறுத்தவரையில் அவை எல்லாம் குறைந்த அளவுக்கே விடப்பட்டிருக்கின்றன. இது இந்த அரசின், தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் எடுத்த முயற்சிக்கு கிடைத்திருக்கிற வெற்றி என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதே நேரத்தில் ஒப்பந்தக்காரர்களே இதுபோன்று சிண்டிகேட் அமைப்பதைத் தடுக்க வேண்டுமென்ற உணர்வோடு நான் மூன்று முறை, இதுவரையில் இல்லாத அளவுக்கு, அனைத்து ஒப்பந்தக்காரர்களையும் அழைத்துக்கூடப் பேசினேன். 15-7-1996, 2-1-1997, 17-2-1997 ஆகிய மூன்று நாட்கள் அவர்களை அழைத்து வைத்துப் பேசி இதுபோன்ற சிண்டிகேட்டை நீங்கள் அமைத்துக் கொள்ளக் கூடாது, அரசுக்கு ஆதாயம் கிடைக்க வேண்டும், உங்களுக்கு எந்த அளவுக்கு இலாபம் கிடைக்குமோ அதை மட்டும் சுட்டிக்காட்டி நீங்கள் ஒப்பந்தத்திலே குறைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லி அவர்களுக்கு அறிவுறுத்தப்பட்டது. அவர்கள் அதற்கு ஒத்துழைப்பார்கள் என்று

சொன்னால், கலைஞர் அவர்கள் இந்த நிதிநிலை அறிக்கையிலே 'கடந்த கால நிகழ்ச்சிகளைப் பார்க்கின் ஆட்சிக் கலை முறையின் மீது நம்பிக்கை இழக்கப்பட்டவர்களை இந்த அரசு தான் மீண்டும் நம்பிக்கை உருவாக்கும்' என்று குறிப்பிட்டதைப்போல, இந்தத் துறைகளிலே ஆங்காங்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிற சிறு சிறு குறைகளைக் கூட அகற்றி, நெடுஞ்சாலைத் துறை கலைஞர் அவர்களுடைய எண்ணத்திற்கேற்ப, ஒரு குறைவற்ற, சிறப்பான துறையாக மாறும் என்று நான் உறுதியோடு சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல கலைஞர் அவர்கள் எடுத்த முயற்சியின் காரணமாக வெள்ள நிவாரணப் பணிகளை உடனடியாகத் தீர்த்து வைப்பதற்கு ரூ.37.25 கோடி செலவிடப்பட்டது. வரலாறு காணாத அளவிற்கு இந்த வெள்ளச் சேதத்தால் பல்வேறு இடங்களில் சாலைகள் பழுதுபட்டிருக்கின்றன. இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் தங்கவேலன் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டியதைப் போல, வெள்ளச் சேதங்களில் உடனடியாக சீர்செய்யப்பட வேண்டிய பணிகளும் இருக்கின்றன. நிரந்தரமாக சீர்செய்யப்பட வேண்டிய பணிகளும் இருக்கின்றன. 37.25 கோடி ரூபாயிலே உடனடியான பணிகள் - 'பேட்ச் ஒர்க்ஸ்' - அந்தப் பணிகள் எல்லாம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கின்றன. மேலும் இந்தச் சாலைகளை நிரந்தரமாக தரமுள்ள சாலைகளாக மாற்றுவதற்கு முதல்வர் அவர்கள் கலந்து பேசி ஒரு ஆணையைப் பிறப்பித்து இருக்கிறார்கள். நம்மிடம் இருக்கிற ஒப்பந்தக்காரர்கள் பெரும்பாலும் பகுதி நேர ஒப்பந்தக்காரர்களாக இருப்பதுண்டு. சிலர் காலையில் விவசாயம் செய்வார்கள். மாலையில் தங்களிடம் இருக்கிற டிராக்டர்களை வைத்து ஜல்லி அடித்துக்கொண்டு ஒப்பந்த வேலை செய்பவர்கள் இருக்கிறார்கள். இதனால் சாலைகளுடைய தரம் பெரிதுமாக சரியாக இருப்பதில்லை. அதை உணர்ந்த தலைவர் அவர்கள் பெரிய தொழில் ரீதியாக இருக்கிற ஒப்பந்தக்காரர்கள் - 'புரபஷனல் காண்ட்ராக்டர்ஸ்' என்ற அடிப்படையில் அவர்களிடம் இந்தப் பணிகளை ஒப்படைத்தால் பெரும்பாலான முக்கிய சாலைகள் தரமுள்ளவையாக அமையும் என்ற உணர்வோடுதான் இப்போது 150 கோடி ரூபாய் செலவில் சுமார் 1540.74 கி.மீ.-க்கான வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட சாலைகளை எட்டு மாவட்டங்களில் சீர் செய்வதற்கு ஆணையிட்டு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரப்பட்டிருக்கின்றன. 'சென்ட்ரல் மிக்சிங் பிளாண்ட்' என்று சொல்லப்படுகிற தார் கலக்கும் இயந்திரத்தையும், அதைப்போல பேவர் (Paver) என்று சொல்லப்படுகிற இயந்திரத்தையும் வைத்திருப்பவர்கள்தான் இந்த ஒப்பந்தங்களில் கலந்து கொள்ள முடியும். இவர்கள் நம்முடைய மாநிலத்தில் பலபேர் இருக்கிறார்கள். அவர்களிடையே இருக்கிற போட்டியின் மூலமாக,

பலர்கள் கலந்து கொண்டு தரமுள்ள சாலைகளை அமைப்பதற்கு கலைஞர் அவர்கள் இந்த ஆண்டு வழி வகுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல, நபார்டு திட்டத்தின் கீழ் முதலமைச்சர் அவர்கள் நிதிநிலை அறிக்கையிலே சுட்டிக்காட்டி இருப்பதைப்போல கடந்த ஆண்டுகளில் எல்லாம் அதைப் பெறத் தவறிவிட்டார்கள். இந்த ஆண்டு ரூ.275.92 கோடியில் இந்தப் பணிகள் எல்லாம் தொடங்கப்பட்டிருக்கின்றன. இவை 1998-99-அடுத்த ஆண்டிற்குள்ளாக, அதாவது இந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் முடியும் என்ற உறுதியை இந்த அவையின் முன்னால் வைக்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முதல்வர் அவர்கள் சாலைப் பணியாளர்கள் 10,000 பேர்களை நியமிக்க வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். இங்கே பேசிய சில உறுப்பினர்கள் எல்லாம் அவர்கள் படித்தவர்களாக இருக்கக்கூடாது. அந்தப் பணிகளுக்கு ஏற்ப அவர்கள் அமைய வேண்டுமென்று, திரு. தங்கவேலன் போன்றவர்கள் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அதை முதல்வர் அவர்களிடம் கலந்து பேசி, அவர்கள பணியாற்றுபவர்களாக இருக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில், முதல் ஓர் ஆண்டிருக்கு, அவர்கள் ஒரு பயிற்சி பெறுபவர்களாக நியமிக்கப்பட்டு, பிறகு நிரந்தரமாகப் பணியாற்றுவதற்கான வகையில் ஏற்பாடுகள் இந்தத் துறையின் ஆலோசனையில் இருக்கிறது. முதல்வர் அவர்களோடு கலந்து பேசி, உங்களுடைய கருத்துக்களை ஏற்று, அந்த 10,000 பேர்களையும்— 5-ஆம் வகுப்பு படித்திருந்தால் கூடப் போதும் என்று முன்பிருந்த சட்டத்தில் இருந்தது. ஆகவே கல்வித் தகுதியைப் பார்க்காமல், அதுவும் எம்ப்ளாய்மெண்ட் அலுவலகம் மூலமாகத்தான் வரவேண்டுமென்று பார்க்காமல்—ஏனென்றால் எம்ப்ளாய்மெண்ட் அலுவலகத்தில் 8-வது படித்திருந்தால்தான் பதிவு செய்ய முடியும்— குறைவாகக் கல்வி பெற்றவர்களைக் கூட இதுபோன்ற சாலைப் பணிகளில் ஈடுபடுத்துகிற அளவுக்கு அந்த வாய்ப்பை அவர்களுக்கு இந்த அரசு உருவாக்குகிற முயற்சியிலே முதல்வர் அவர்களோடு கலந்து பேசி ஈடுபடும் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பிற்பகல் 1.15

அதேபோல, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் தீரன் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டுகிறபோது நெடுஞ்சாலையிலே ஏற்படுகிற விபத்துக்களைப் பற்றியெல்லாம் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அந்த விபத்துக்களையெல்லாம் தடுக்கிற வகையிலேதான் ஆங்காங்கே மருத்துவமனைகளை

[டாக்டர் க. பொன்முடி] [1997 மார்ச் 19

உருவாக்குவதை விட, மருத்துவமனைகளுக்கு விபத்து ஏற்பட்ட பகுதிகளிலிருந்து உடனடியாக அந்தப் பயணிகளை அழைத்துச் செல்கிற வகையில் 'ஆம்புலன்ஸ்' வண்டிகள் வாங்க வேண்டுமென்ற உணர்வோடு நெடுஞ்சாலை கண்காணிப்புப் பணிக்காக மத்திய அரசு 25 இலட்சம் ரூபாயை வழங்கியிருக்கிறது. அதிலே ஆம்புலன்ஸ் வாங்குவதற்கு உடனடியாக இந்த அரசு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது என்பதை நான் உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல, சென்னையைச் சுற்றி 50 கிலோ மீட்டர் - பெரும்பாலான மாநகரங்களிலே இப்போது எல்லாம் தொழிற்சாலைகள் வளர்ந்து வருகின்றன. இந்த தொழிற்சாலைகளுக்கும் கடற்கரையிலே இருக்கிற துறைமுகத்திற்கும் இடையிலே தொடர்பினை ஏற்படுத்த வேண்டியது அவசியமாகின்றது. அந்த அடிப்படையில் சென்னை மாநகரத்தைச் சுற்றியிருக்கிற சாலைகள், சென்னை மாநகரத்தை நோக்கி வருகிற சாலைகள் அனைத்தையும் 50 கிலோ மீட்டர் சுற்றளவிற்கு 154 கோடி ரூபாய் செலவில் மேம்பாடு செய்வதற்காக அரசு ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறது.

அதேபோல, இங்கே பேசிய நண்பர் திரு. ஈஸ்வரன் அவர்கள் இந்தத் துறைக்கு இன்னும் நிதி அதிகம் ஒதுக்க வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். தாயுள்ளம் கொண்ட கலைஞர் அவர்கள் நிதிநிலை அறிக்கையிலே சொல்லி இருப்பதைப்போல அடிப்படைத் தேவைகளை நிறைவேற்றுவேன், சாலைப் பணிகளை நிறைவேற்றிக்கொடுப்பேன் என்று உறுதியளித்ததற்கேற்ப நிதி ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்டிட விரும்புகிறேன். கடந்தகால நிதிநிலை அறிக்கையோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது இது நன்கு புலப்படும் என்று கருதுகிறேன். திட்டம் மற்றும் திட்டம் சாராப் பணிகளுக்கு (Plan and Non-plan) என்று இரண்டு வகையிலேயும் இந்த நெடுஞ்சாலைத் துறைகளுக்காக 1991-92-இல் ஒதுக்கிய தொகை 182.2 கோடி ரூபாய்.; 1992-93-இல் 218.51 கோடி ரூபாய், 1993-94-ல் 246.22 கோடி ரூபாய், 1995-96-இல் 363.65 கோடி ரூபாய். கலைஞர் பொறுப்பேற்ற பிறகு, 1996-97-இல் 452.90 கோடி ரூபாய். இந்த ஆண்டு 1997-98-இல் நீங்கள் ஒப்பிட்டுப் பார்க்க வேண்டும். 195-96-இல் முந்தைய அரசு இருந்தபோது ஒதுக்கிய தொகை சுமார் 350 கோடி ரூபாய். இன்று கலைஞர் அவர்கள் இந்தத் துறைக்காக இதுவரை வரலாறு காணாத அளவிற்கு 600 கோடி ரூபாயை ஒதுக்கியிருக்கிறார் — இரண்டு மடங்கு ஒதுக்கியிருக்கிறார் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத்

1997 மார்ச் 19] [டாக்டர் க. பொன்முடி]

தட்டும் ஒலி) கிராமப்புறச் சாலைகளும் மற்ற சாலைகளும் திறம்பட அமைய வேண்டுமென்ற உணர்விலே கலைஞர் அவர்கள் இதை ஒதுக்கியிருப்பதற்காக இந்தத் துறையின் சார்பில் நான் என்னுடைய மனமார்ந்த நன்றியை அவருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

அதேபோல், இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுப. தங்கவேலன் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டுகிறபோது முக்கியமான மாவட்ட சாலைகளை மாநில சாலைகளாக மாற்ற வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைத்தார்கள். நம்முடைய மாநிலத்தில் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் 2,002 கிலோ மீட்டர்கள்தான் இருக்கின்றன. மாநில நெடுஞ்சாலைகள் 1,954 கிலோ மீட்டர்கள்தான் இருக்கின்றன. பக்கத்திலே இருக்கிற கர்நாடக மாநிலத்திலேயெல்லாம் ஏறத்தாழ 11,000 கிலோ மீட்டர் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் இருக்கின்றன. ஆகவே மாவட்ட சாலைகளை எல்லாம் மாநில நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்றியமைத்தால்தான், நாம் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைப் பெறுவதற்கு வாய்ப்பாக அமையும். அந்த உணர்வோடு இந்த அரசு இந்த ஆண்டில் 2,000 கிலோ மீட்டர் மாவட்ட நெடுஞ்சாலைகளை மாநில நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்றுவதற்கு உறுதியெடுத்து இருக்கிறது. அதைச் செய்யும் என்பதையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே, நெடுஞ்சாலைத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரசு எடுத்திருக்கிற பல்வேறு முயற்சிகளின் விளைவாக 'டெண்டர்' முறையிலே ஏற்பட்டிருக்கிற குழப்பங்கள் தவிர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளை மேலும் தவிர்ப்பதற்கு - ஒப்பந்தக்காரர்களுக்கு இடையிலே ஏற்படுகிற ஒப்பந்தத்தை தடுத்து நிறுத்துவதிலே உறுப்பினர்களும் முழுமையாக ஒத்துழைக்க வேண்டுமென்று உங்களை நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, போக்குவரத்துத் துறை. இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், கடந்த நிதிநிலை அறிக்கையின்போது கலைஞர் அவர்கள் 2,176 பேருந்துகளை வழங்கினார்கள். நலிந்த பேருந்துகளிலே பயணம் செய்பவர்களுக்கு நல்லது செய்கிறேன் என்று சொல்லி இந்த ஆண்டு 3,600 பேருந்துகளை தாயுள்ளம் கொண்ட கலைஞர் அவர்கள் வழங்கியிருக்கிறார்கள். நலிந்த பேருந்துகளிலே பயணம் செய்பவர்களுக்கு மட்டுமல்ல நலிந்த இந்தத் தமிழகத்திலே வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிற தமிழர்களுக்கு ஒரே வழிகாட்டியாக இருக்கிற தலைவர் கலைஞர் அவர்கள், போக்குவரத்துத்துறையில் மட்டுமின்றி மற்ற துறைகளிலேயும் நிதிநிலை அறிக்கையின் மூலமாக பல்வேறு சலுகைகளை அளித்திருக்கிறார்கள்.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் பல்வேறு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் தங்களுடைய தொகுதிகளுக்குப் புதிய பேருந்துகள் வழங்கப்படவேண்டுமென்றும், புதிய வழித்தடங்கள் வழங்கப்படவேண்டுமென்றும் கோரிக்கைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். பொதுவாக, போக்குவரத்துத் துறை இந்த அளவிற்கு வளர்ந்து இருப்பதற்கு வித்திட்டவரே இங்கே அமர்ந்திருக்கிற முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள்தான். அவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்தபோது ஒரு டிபார்ட்மெண்ட்- இங்கே இருக்கிற பல்வேறு துறைகளுள் ஒரு துறையாக இருந்த போக்குவரத்துத் துறையை போக்குவரத்துக் கழகங்களாக மாற்றி கிராமப்புறத்து மக்களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கவேண்டுமென்ற உணர்வோடு செயல்பட்ட தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள். அவருடைய காலத்திலே ஒரு நார்ம்ஸ் உருவாக்கப்பட்டது. அதாவது, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 'ரீபிளேஸ்மெண்ட்' என்று சொல்வார்கள். பழைய பேருந்துகளை மாற்றி அமைக்க வேண்டும். அதேபோல புதிய வழித்தடங்கள் விடவேண்டும்.

பிற்பகல் 1-20

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் தீரன் அவர்கள் பேசுகின்றபோது ஒன்றைச் சுட்டிக் காட்டினார்கள். 3,600 பேருந்துகள் விடுகிறீர்கள், அதிலே தற்போது இருக்கிற 235 சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் வகுத்து 11 பேருந்துகள் விடவேண்டும் என்ற கோரிக்கையை வைத்தார்கள். 3,600 பேருந்துகள் வழங்கப்பட்டாலும், அவை அனைத்துமே புதிய வழித்தடங்களில் விடப்படுவதில்லை. ரீபிளேஸ்மெண்ட் என்று ஒன்று இருக்கிறது. அதற்குப் பிறகு ஆக்மென்டேஷன் புதிய வழித்தடங்களிலே விடுவது என்று ஒன்று இருக்கிறது. ஆகவே, ரீபிளேஸ்மெண்ட்-பழைய பேருந்துகளை மாற்றியமைக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், ஒரு நார்ம்ஸ் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் பின்பற்றப்பட்டு வருகிறது. ஒரு ஆண்டுக்கு 20 சதவீதம் பருந்துகளை மாற்றியமைக்க வேண்டும். 100 பேருந்துகள் 20 பேருந்துகளை மாற்றியமைக்க வேண்டும். 6 புதிய வழித்தடங்களிலே வண்டி விடலாம். இந்த முறை, முறையாக ஆண்டுக்காண்டு பின்பற்றப்படும் என்று சொன்னால் போக்குவரத்துத் துறையிலே பிரச்சினைகளே இருக்காது. ஆனால் கடந்த 5 ஆண்டுகளில் இவை பின்பற்றப்படவில்லை. கடந்த, அ.இ.அ.தி.மு.க. அரசு பொறுப்பேற்றபோது சுமார் 14,500 பேருந்துகள் இருந்தன. 5 ஆண்டுக் காலத்தில், அவர்கள் ஆட்சியைவிட்டுப் போகிறபோது, சுமார் 15,500

பேருந்துகள் தான் இருந்தன. 5 ஆண்டுகளிலே பேருந்துகளினுடைய எண்ணிக்கையும் ரீபிளேஸ்மெண்ட் அடிப்படையில் பெருகவில்லை. அதேநேரத்தில் இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சுட்டிக்காட்டியதைப் போல பல வழித் தடங்கள் நிறுத்தப்பட்டன. இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, அவற்றைச் சரி செய்கின்ற நோக்கத்தோடுதான் கலைஞர் அவர்கள் சென்ற ஆண்டு 2,176 பேருந்துகளை வழங்கியிருக்கிறார். இந்த ஆண்டு 3,600 பேருந்துகளையும் வழங்கி இருக்கிறார். இவை, பழையவற்றை சரிக்கட்டுவதற்கே சரியாக இருக்கிறது. இருந்தாலும் பழைய பேருந்துகளைப் புதுப்பிக்கிற வகையிலே 20 சதவீத வண்டிகளையும், புதிய வழித் தடங்களிலே 6 சதவீத வண்டிகளையும் கொடுப்பதற்கு நிச்சயமாக இந்த அரசு இந்த 5 ஆண்டுகளிலே அந்தக் கொள்கையை எட்டிப் பிடிக்கும் என்ற உறுதியை உங்களுக்கு நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல், போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரசு முன்பே சொன்னதைப் போல, நிர்வாகச் சீர்திருத்தத்திற்காக பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்து இருக்கிறது. நிர்வாகச் சீர்திருத்தம் என்ற அடிப்படையில், உதிரி பாகங்களை வாங்குவதிலே ஏற்பட்ட ஊழல் எல்லாம் ஆணித்தரமாக ஆதாரங்களோடு இந்தச் சட்டமன்றத்திலே மட்டுமல்ல, நீதிமன்றத்திலேயும் வைக்கப்பட்டு இருப்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நன்கு அறிவீர்கள். அவைகளை எல்லாம் சீர் செய்ய வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடுதான் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களால் சென்ற நிதிநிலை அறிக்கையிலே அறிவிக்கப்பட்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையிலும் சொல்லப்பட்டது. ஒரு High Power Purchase Committee என்ற அடிப்படையிலே உதிரி பாகங்களை வாங்குவதற்கு ஒரு உயர்மட்டக் குழு அமைக்கப்படும் என்று சொல்லி போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருடைய தலைமையிலே, தலைமைச் செயலாளர், போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர், நிதித் துறைச் செயலாளர் ஆகியோர்களை உறுப்பினர்களாகக் கொண்டு ஒரு உயர்மட்டக் குழு அமைக்கப்பட்டு, அதுதான் வருங்காலங்களில், எந்தெந்த பொருட்களை வாங்க வேண்டும், எந்தெந்த நிறுவனங்களிலேயிருந்து வாங்க வேண்டும் என்பதை முடிவு செய்கிற வகையிலே இன்று உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவேதான் பழைய காலங்களிலே டூப்ளிகேட் பொருட்கள் எல்லாம் வாங்கப்பட்டு, டயர்கள் முதற்கொண்டு, போலிப் பொருட்கள் எல்லாம் வாங்கப்பட்டு, இன்று அவை எல்லாம் நிறுத்தி, அனைத்தும் முழுமையாக தரமாக வாங்குவதற்கான வாய்ப்புகள் எல்லாம் உருவாக்கப்பட்டு இருக்கின்றன என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய செலவுகளைக் குறைப்பதற்காக தற்போதுள்ள 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களை 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாகக் குறைக்க வேண்டும் என்று இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்து, அதிலே முதற்கட்டமாக 2 போக்குவரத்துக் கழகங்களை இணைக்கிற பணியிலே இந்த அரசு ஈடுபட்டு இருக்கிறது. பல்லவன் மற்றும் அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக் கழகங்களை இணைத்து, சென்னைப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்றும் - அந்தப் பேருந்துகளினுடைய பெயர்கள் மாறாமல் அந்தக் கழகம் உருவாக்கப்பட இருக்கிறது - ராஜிவ் காந்தி மற்றும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகங்களை இணைத்து தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகம் என்றும் மாற்ற இந்த அரசு முடிவு செய்து அதற்கான நடவடிக்கைகளிலே ஈடுபட்டிருக்கிறது. இந்த இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் இணைப்பதிலே ஏற்படுகிற முறைகளைப் பின்பற்றி மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் ஐந்தாக இணைக்கிற முயற்சிகளை இந்த அரசு மேற்கொள்ளும் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இங்கே பேசிய உறுப்பினர்கள் ஞானசேகரன், மற்றும் ஈஸ்வரன் போன்றவர்கள் பேருந்துக் கழகங்களை இணைப்பதிலே ஏற்படுகிற பிரச்சினைகளை எல்லாம் சுட்டிக்காட்டினார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களை இணைப்பதற்கு முன்பாக, நான் அனைத்துத் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களையும் அழைத்துப் பேசி, அவர்களுடைய ஒப்புதலையும் பெற்றுத்தான் இந்த முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதனால், இன்றைக்கு பல லட்ச ரூபாய் அளவிற்கு ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் செலவு குறையும் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மேலும், நிர்வாகத்தைச் செம்மைப்படுத்த வேண்டும், விபத்துக்களைக் குறைக்க வேண்டும், என்று சொன்னால், ஓட்டுநர்களாகப் பணியாற்றுகிறவர்கள் மிகுந்த திறமையானவர்களாக இருக்கவேண்டும். கடந்த காலங்களில் - பல டிரேட்ஸ்களை நாம் பார்க்கிறோம், பாலிடெக்னிக் போன்ற நிறுவனங்களில், பிட்டர் போன்ற டிரேட் எல்லாம் அங்கீகரிக்கப்பட்டு இருந்தாலும் ஓட்டுநர் என்ற ஒரு பயிற்சி அந்த டிரேட் இன்னும் அனுமதிக்கப்படாத ஒன்றாக இருக்கிறது. ஆகவே, ஐ.ஆர்.டி. என்ற நிறுவனத்தின் மூலமாக தமிழகத்திலே போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அது 6 மாத காலப் பயிற்சியாக இருக்கிறது. பல இடங்களிலே நீங்கள் பார்க்கலாம். ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை ஓட்டுவார்களே தவிர, ஒரு சிறிய தவறு ஏற்பட்டுவிட்டால்கூட அதைப் பழுது பார்க்க வேண்டும்

என்ற எண்ணம் இல்லாமலே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிற ஓட்டுநர்கள் இருப்பார்கள். காரணம் அவர்களுக்கு மெக்கானிக்கல், அதிலே இருக்கிற இயந்திரக் கோளாறுகளைப் பற்றி அதிகமாகத் தெரியாததுதான். ஆகவே, இந்த அரசு அவைகளைப் பற்றி ஆலோசித்து, ஐ.ஆர்.டி.யின் மூலமாகக் கொடுக்கிற அந்த ஓட்டுநர் பயிற்சியை ஓராண்டிற்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று முடிவு செய்து, இந்த ஓர் ஆண்டுப் பயிற்சி பெறுகிற ஓட்டுநர்கள்தான் இனிமேல் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே அவர்களுடைய மூப்பின் அடிப்படையிலே நியமிக்கப்படுவார்கள் என்ற முடிவையும் மேற்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, 6 மாத பயிற்சிக் காலம் என்பது ஓர் ஆண்டுப் பயிற்சிக் காலமாக மாற்றப்பட இருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-25

மேலும், இங்கே லைசென்ஸ் வாங்குவது போன்றவைகளிலே இருக்கிற பல்வேறு முறைகேடுகளைப் பற்றி, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெரியசாமி போன்றவர்கள் எல்லாம் சுட்டிக் காட்டினார்கள். இவைகளையெல்லாம் நான் முழுமையாக நிராகரிக்க முடியாது. ஆனால் இவைகளைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டுமென்று இந்த அரசு பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்திருக்கிறது. ஒரு அரசு சுற்றாணைகூட அனுப்பியிருக்கிறோம். அவர் சொல்வது முற்றிலும் உண்மை. பல்வேறு இடங்களிலே ஏஜெண்டுகளாக இருந்துகொண்டு, உங்களுக்கு லைசன்ஸ் வாங்கித் தருகிறோம் என்று சொல்லி, ரூ. 1,000, ரூ. 2,000 என்று வாங்கிக் கொண்டு, ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி என்றும் தனியார்களே சில பேர்கள் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தப் பயிற்சிப் பள்ளியிலே உண்மையிலே பயிற்சி கொடுக்கிறார்களா என்றால் கிடையாது. ஆகவே இவைகளை எல்லாம் கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு இந்த அரசு முடிவு செய்து, இதுபோன்ற ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை கட்டுப்படுத்தி வருகிறது. நாம் தனியாக ஒரு கார் வைத்திருப்போம். நம்முடைய பிள்ளை கார் ஓட்டுவதற்குப் பயிற்சி பெற வேண்டுமென்று சொன்னால், அவர்களை இந்தத் தனியார் ஓட்டுநரிடம் அனுப்ப வேண்டும். இல்லையென்றால் நாமே கற்றுக் கொடுக்க வேண்டும். இவைகளைத் தவிர்க்கின்ற வகையிலே சென்னை குரோம்பேட்டையிலேயும் திருச்சியிலேயும் முதல் கட்டமாக இரண்டு நிறுவனங்களை -self financing - தனியார் போன்று ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பதற்காக - இந்த அரசு இந்த ஆண்டு துவக்குவதற்கு முன் வந்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே 'டு வீலர்ஸ்' -இரண்டு சக்கர வாகனங்கள், கார்கள் போன்றவற்றை இயக்குவதற்காக 'லைட் டிரைவிங் லைசன்ஸ்' - அவர்களிடமே பயிற்சி பெற்று, அவர்களின் மூலமாக

விண்ணப்பிப்பவர்களுக்கு எந்தத் தடையுமின்றி இப்போது ஆர்.டீ.ஓ. அலுவலகங்கள் உடனே இந்த் லைசன்சைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற முறை வந்தால் ஓரளவிற்கு இந்தக் குறைகளைக் குறைக்கலாம் என்ற உணர்வோடு இதையும் இந்த அரசு இப்போது செய்திருக்கிறது.

மேலும், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருக்கின்ற பேருந்துகள் எல்லாம் ஓர் ஆண்டிற்கு ஒரு முறை எப்.சி. பெற வேண்டுமென்று, தகுதிச் சான்றிதழ் பெற வேண்டுமென்று இப்போது இருக்கிறது. முதலிலே கலைஞர் ஆட்சி இருக்கிறபோது ஆறு மாதத்திற்கு ஒரு முறை பழுதுபார்க்கப்பட வேண்டுமென்று இருந்தது. ஓராண்டிற்கு ஒரு முறை என்று சொன்னதன் காரணத்தினால்தான் பல வண்டிகள் மிகவும் சேதாரமுறுகிற நிலையில்கூட அவைகள் கண்காணிப்பு இல்லாமல் இருந்து விடுகின்றன. அவைகளை மாற்ற வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு இந்த ஆண்டு முதல் ஆறு மாதத்திற்கு ஒரு முறை அவை எல்லாம் தகுதிச் சான்றிதழுக்கு அனுப்பப்பட வேண்டுமென்ற முடிவு எடுத்து, அந்த நடவடிக்கைகளை அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது.

மேலும், இந்த ஆண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வெள்ளி விழா கொண்டாடுகிற ஆண்டு. வெள்ளி விழா கொண்டாடுகிற இந்த ஆண்டில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள்-சில சலுகைகளைப் பெறவிருக்கிறார்கள். ஏனென்றால் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள்தான் போக்குவரத்தினுடைய முதுகெலும்பாகத் திகழ்பவர்கள். இங்கே தொழிற்சங்கத் தலைவர்களையெல்லாம் அழைத்துப் பேச வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெரியசாமி அவர்கள் சுட்டிக்காட்டினார். இந்தத் துறையினுடைய அமைச்சராகப் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, இதுவரை 6 சங்கங்களுடைய தலைவர்களையும் நான்கு முறை அழைத்துப் பேசியிருக்கிறேன் இந்த 10 மாத குறுகிய காலத்திலே. அதுமட்டுமல்லாமல் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கிற ஒவ்வொரு இடத்திற்கும், டெப்போவிற்குக் கூடச் சென்று, தலைவர்களை மட்டும் அழைத்துப் பேசினால் போதாது என்ற உணர்வோடு, சென்னையிலே இருக்கிற ஒவ்வொரு துறைக்கும் மதியம் 1.30 மணியிலிருந்து 2.30 மணி வரையில் —அப்போதுதான் எல்லாத் தொழிலாளர்களும் 'ஷிப்ட் சேஞ்சிற்காக' வருவார்கள் என்ற உணர்வோடு அவர்களையும் அழைத்துப் பேசியிருக்கிறேன். சென்னையிலே இருக்கிற பல்வேறு குறைகளை இங்கே உறுப்பினர்கள் எல்லாம் சுட்டிக்காட்டியவாறு, அந்த ஓட்டுநர்களிடம் இருக்கிற குறைகள், பேருந்துகளை ஓரமாக நிறுத்த வேண்டும், அவர்கள் எந்தவிதமாக அந்த நேரத்திற்குள் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்ற வகையில் குறைகளை எல்லாம் அவர்களிடம் சுட்டிக்காட்டி,

அவர்களிடையே உளவியல் ரீதியாக பல்வேறு மாற்றங்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கக் கூடிய ஒரு முறை இப்போது வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. இவ்வாறு உழைத்துக் கொண்டிருக்கிற அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் இந்த வெள்ளி விழா ஆண்டில் சில சலுகைகளைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற உணர்வோடு முதல்வர் அவர்கள் சில சலுகைகளை வழங்கியிருக்கிறார்கள்.

குறிப்பாக, ஓட்டுநர்கள் பாதுகாப்பாகப் பேருந்தை ஓட்டினால்தான் பயணம் செய்பவர்கள் விபத்து இல்லாமல் செல்ல முடியும். அவர்களுக்குக் கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் மட்டுமல்ல, நீண்ட காலமாகவே ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் என்ற பெயரில், பல்வேறு ஒழுங்கு நடவடிக்கைகளுக்கான மெமோக்கள் எல்லாம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. 5,000 பேர் வேலை செய்தால் அங்கே 10,000 பேர்களுக்கான ஒழுங்கு நடவடிக்கைக் குறிப்புகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதுவும் சாதாரணமாக சில சிறிய தவறுகளுக்கெல்லாம்கூட கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ரூ. 4 கோடி கொள்ளையடித்திருக்கிற எம்.டி. போன்றவர்கள் எல்லாம் பெரிய மாளிகைகள் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் ரூ. 4 காணவில்லை என்பதற்காக ஒரு ஓட்டுநரையே டிஸ்மிஸ் செய்கிற நிகழ்ச்சிகள் எல்லாம் கடந்த காலங்களிலே பல இடங்களிலே நடைபெற்றிருக்கின்றன. இவர்கள் எல்லாம் எங்களிடம் பல்வேறு விண்ணப்பங்களைக் கொடுத்ததன் விளைவாக, வெள்ளி விழா கொண்டாடுகின்ற இந்த ஆண்டில் இதுபோன்ற சிறிய குற்றங்கள், அதாவது ஆக்சிடெண்ட் இல்லாமல் விபத்துக் குற்றங்கள் போன்றவைகளிலே தண்டிக்கப்படுவதைத் தவிர, மற்ற குற்றங்களிலே ஈடுபட்டிருக்கிற அனைவருக்கும் அவர்களுடைய வருத்தத்தைப் பெற்றுக்கொண்டு, அவர்களுக்கு மன்னிப்பு வழங்கலாம் என்று முதல்வர் அவர்கள் அனுமதித்து இருக்கிறார்கள். இந்த ஆண்டு உதாரணமாக பல்லவன் மற்றும் அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே மட்டும் ஏறத்தாழ நிலுவையிலுள்ள நடவடிக்கைகள், பல்லவன் போக்குவரத்திலே 3,914 நடவடிக்கைகள் இன்றும் நிலுவையில் இருக்கின்றன. இந்த 3,914 நடவடிக்கைகளில் 300 தான் பெரிய குற்றங்கள். ஆக்சிடெண்ட், கண்டக்டர் திருடியது போன்றவை எல்லாம் 300 தான் இருக்கின்றன. மீதம் இருப்பவை எல்லாம் மிகச் சிறிய குற்றங்கள்—3,600 குற்றங்கள். அதேபோன்று அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 6,650 மொத்த குற்றங்களில் பெரிய குற்றங்கள் 250 போக மீதம் இருப்பவை 6,400 குற்றங்கள். இவை எல்லாம் உடனடியாகத் தவிர்க்கப்பட்டு, அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய உள்ளத்தில் அமைதியை உருவாக்குகின்ற வகையில் இந்த அரசு இந்த ஆண்டு வெள்ளி விழா ஆண்டிலே அறிவித்திருக்கிறது.

மேலும், இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் சிவாஜி அவர்கள் பேசுகிறபோது தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற குடும்ப நல நிதியை உயர்த்த வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைத்தார்கள். தொழிற்சங்கங்களும் இந்தக் கோரிக்கையை வைத்தன. இப்போது இவர்களுக்கு மாதம் ரூ. 5 பிடிக்கப்பட்டு, ரூ. 60,000 வழங்கப்பட்டது. இந்தத் திட்டத்தை உருவாக்கிய கலைஞர் அவர்கள் ஆரம்பத்திலே ரூ. 20,000, எந்தப் பிடிப்பும் இல்லாமல் கொடுத்தார்கள். பிறகு ரூ. 5 பிடித்து ரூ. 60,000 வழங்கப்பட்டது. இப்போது அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை ஏற்று, இந்த அரசு மாதம் ஒன்றுக்கு அவர்களிடமிருந்து ரூ. 10 பிடித்து, ரூ. 1 லட்சம் அரசு ஊழியர்களுக்கு உள்ளதைப் போலவே வழங்கப்படும் என்று முடிவு செய்திருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன் அனுமதியோடு அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகின்றது.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மேலும், இதிலே பெரும்பான்மையான பயணிகளுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற சிறிய சிறிய குறைகளைக் களைவதற்காக, தொழிலாளர்களுக்கும், பயணிகளுக்கும் சில சலுகைகள் அறிவிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பெரும்பாலும் நீண்ட தொலைவுப் பேருந்துகளில் பழுது ஏற்பட்டுவிட்டால் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயிருந்து வருபவர்கள் அதைச் சரி செய்வது இல்லை. அது மட்டுமல்ல, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுட்டிக்காட்டியதைப் போல ஒரு 'கிரேன்' கூட அங்கே இயங்குவதில்லை. ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கிற பேருந்துகளுக்கு பழுது ஏற்பட்டுவிட்டால், மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருப்பவர்கள் அதைச் சரி செய்வது இல்லை. உதாரணமாக, திண்டிவனத்திலே பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலேயிருக்கும் பேருந்துகள் பழுதடைந்துவிட்டன என்று சொன்னால் அதை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருப்பவர்கள் பழுது பார்க்க முடியாது. இதுபோன்ற கட்டுப்பாடுகள் எல்லாம் கடந்த காலத்திலே இருந்ததன் விளைவாகப் பல இழப்புகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளையெல்லாம் சரிசெய்கிற வகையில், எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய வண்டி பழுதுபட்டாலும், மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருப்பவர்கள் அதைச் சீர்செய்ய வேண்டும் என்பது மட்டுமல்ல, அதிலே பயணம் செய்கின்ற பயணிகளை, அங்கே வருகிற எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகமாக இருந்தாலும், அவர்களையும் ஏற்றிச் செல்ல வேண்டுமென்ற உத்தரவினையும் இந்த அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்கியிருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

சென்னை நகரப் பயணிகளுக்கு ஒரு மகிழ்ச்சியான செய்தி. பெரும்பாலும், சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில்—நான் தினந்தோறும் பார்த்துக் கொண்டிருக்கின்றேன். நீங்களும் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறீர்கள்—நெரிசல் நேரங்களில் காலை 8 மணியிலிருந்து அலுவலக நேரங்களாக இருக்கின்ற 10, 11 மணி வரையில், அதே போல மாலை 4 மணி முதல் 7 மணி வரையில் அதிகக் கூட்டம் இருப்பதைப் பார்த்திருக்கிறோம். நெரிசல் நேரங்களில் அதிகப் பேருந்துகள் 100 பேருந்துகள் விடப்படும். இந்த ஏப்ரல் 14 ஆம் தேதி முதல், தமிழ்ப் புத்தாண்டு முதல் நெரிசல் நேரங்களில் 100 பேருந்துகளை விட இந்த அரசு முன்வந்துள்ளது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த நெரிசலைக் குறைக்கின்ற நோக்கத்தோடுதான் மாடிப் பேருந்துகள் 20 விடப்படும் என்று சொல்லி, அதிலே 2 பேருந்துகள் இப்போது இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. மற்ற பேருந்துகளை ஏப்ரல் மாதத்திற்குள்ளாக விடுவதற்கு இந்த அரசு அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொண்டுள்ளது.

அது மாத்திரம் அல்லாமல் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வேலாயுதன் உட்பட இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளிலே சில இருக்கைகளையெல்லாம் குறைத்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்றுகூடக் கேட்டுக் கொண்டார்கள். இன்னும் சில பேர் என்னிடம் வந்து முறையிட்டபோது, நீங்கள் வேண்டுமானால் கட்டணத்தைக்கூட உயர்த்திக் கொள்ளுங்கள், ஆம்னி பஸ்களிலே உள்ளதைப் போலக்கூட உயர்த்திக் கொள்ளுங்கள், ஆனால் அந்த ஆம்னி பஸ்களிலே இருப்பதைப்போல வசதி இந்தப் பேருந்துகளிலும் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். என்னிடம் கேட்கிற அதே உறுப்பினர்கள் சட்டமன்றத்திலே பேசுவார்களேயானால், கட்டணத்தை உயர்த்துவதைக் குறை சொல்வார்கள் என்று எங்களுக்குத் தெரியும். அதனால், இப்போது ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிற பேருந்துகளிலே எந்தக் கட்டண விகிதத்தையும் நாங்கள் இப்போது மாற்றவில்லை, அவை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகமாக இருந்தாலும் சரி, ராஜீவ் போக்குவரத்துக் கழகமாக இருந்தாலும் சரி, மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இருந்தாலும் சரி, இப்போது இருந்து கொண்டிருக்கிற அளவுக்கு அதே கட்டணங்கள்தான் இருக்கும். ஆனால், இதுபோன்று விரும்புபவர்கள் பயணம் செய்யக் கூடிய அளவிற்கு, இரவு நேரங்களிலே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து ஆம்னி பஸ்களுக்குள்ள அதே வசதிகளுடன் கூடிய பேருந்துகள் இந்த ஏப்ரல் தமிழ்ப் புத்தாண்டிலிருந்து 50 பேருந்துகள் இயங்கும். அதற்கு இந்த அரசு

திட்டம் வைத்திருக்கின்றது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). ஆனால், இதற்கான கட்டணம் மட்டும் ஆம்னி பஸ்களிலே வசூலிக்கப்படுவதைப் போல இருக்கும். அதையும் உறுப்பினர்கள் மகிழ்ச்சியோடு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும்என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஏனென்றால் அவர்கள் மகிழ்ச்சியோடு பயணம், செய்ய விரும்புகிறவர்கள். இந்த 50 பேருந்துகள் விடப்பட்டு, அவைகளும் படிப்படியாக அதிகரிக்கப்படும்.

மேலும், பூம்புகார் கடல்சார் பயிற்சியகத்தின் சார்பாக ஒரு புதிய திட்டத்தை இந்த அரசு இந்த ஆண்டு துவங்க இருக்கின்றது. குறிப்பாக, மேலை நாடுகளிலேகூட கடல்சார் பயணங்களிலே, கப்பல்களிலே பணியாற்றுகிறவர்கள் `Steward' போன்றவர்கள் எல்லாம் பணியாற்றுவதற்கு மிகுந்த எதிர்பார்ப்புகள் இருக்கின்றன. நிறைய ஆட்கள் தேவைப்படுகின்றனர். 10,000 டாலர், 20,000 டாலர் என்று வருமானம் பெறக்கூடிய வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன. இதுவரையிலே தென் இந்தியாவிலே அதுபோன்ற வாய்ப்பு அளிக்கக்கூடிய நிறுவனம் கிடையாது. அப்படித் தென் இந்தியாவிலே அதுபோன்று பயிற்சி பெறுபவர்கள் மத்திய அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுவிட்டால், அவர்கள் பன்னாட்டுக் கப்பல்களிலே பணியாற்றுகிற வாய்ப்புக்கூட உண்டு. அப்படிப்பட்ட ஒரு வாய்ப்பைத் தமிழகத்திலே இருக்கின்றவர்களுக்கு உருவாக்கிக் கொடுக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களின் உத்தரவுப்படி `Poompuhar Maritime Academy'—என்று பூம்புகார் கடல்சார் பயிற்சியகம் என்ற பயிற்சியகம் தூத்துக்குடியில் இந்த ஆண்டு முதல் துவங்கப்படவிருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இதிலே ஒரு ஆண்டுக்கு சுமார் 200 பேர் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு, இதன் மூலமாக கடலிலே பணியாற்றுகிற வாய்ப்பினை அவர்கள் பெறவிருக்கிறார்கள்.

மேலும், சென்ற நிதிநிலை அறிக்கையிலே இந்த அரசின் சார்பாக கடல்சார் வாரியம் அமைக்கப்படும் என்று அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. அந்த கடல்சார் வாரியம் அமைக்கப்பட்டுவிட்டது. அந்த கடல்சார் வாரியத்தின் மூலமாக சிறிய துறைமுகங்களின் வளர்ச்சிக்கான பணிகள் மேற்கொள்ளப் பட்டிருக்கின்றன. கடந்த நிதிநிலை அறிக்கையிலே வாலிநோக்கத்தில் `Ship Breaking' கப்பல்களை உடைப்பதற்கு அந்தத் துறைமுகம் விரிவுபடுத்தப்படும் என்று சொன்னோம். அதற்கான `feasibility studies' சாத்தியக்கூறுகளுக்கான ஆராய்வுகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. 5 நிறுவனங்களுக்கு அதற்காக நிலம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. 13 விண்ணப்பங்கள் பெறப்பட்டு, அவை பரிசிலனையில் இருக்கின்றன. கடலூர், குளச்சல் துறைமுக

மேம்பாட்டிற்காக, தனியார் முதலீட்டை ஊக்குவிக்க, தொழில்நுட்ப, பொருளாதார சாத்தியக்கூறுகள் ஆராயப்பட்டு விளம்பரமும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே, டெண்டர் முறைகளின் மூலமாக அவைகள் நிறைவேற்றப்படும் என்ற காரணத்தினால் சிறிது காலதாமதம் ஏற்படலாம். கடலூர், குளச்சல் போன்ற துறைமுகங்களை விரிவுபடுத்து வதற்கான முயற்சிகளை அரசு மேற்கொண்டு இருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-35

நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தை ஆழப்படுத்த திட்ட அறிக்கை ஒன்று தயார் செய்ய இந்த ஆண்டு ரூபாய் 7.5 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

இவற்றை எல்லாம் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிற இந்த நேரத்தில் தொழிலாளர்களுக்கும், பயணிகளுக்கும் பல சலுகைகளை அறிவித்த அரசு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் ஒரு சலுகையை அறிவிக்க வேண்டும். அந்த உணர்வோடு - பஸ், கார் எதுவும் கொடுக்கவில்லை - இருந்தாலும் இங்கே பல்வேறு உறுப்பினர்களுடைய மிகச் சங்கடமான நிலை ஒவ்வொரு தொகுதிக்கும் 'எங்களுக்கு 2 பேருந்துகள், 5 பேருந்துகள் தனி வழித்தடம் வேண்டும்' என்று கோரிக்கை வைத்துக் கொண்டேயிருக்கிறீர்கள். அதை உணர்ந்து இந்த அரசு உடனடியாக இந்த மாதத்திற்குள்ளாக ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் அவரவர்களுடைய தொகுதிகளுக்குள் 2 புதிய வழித்தடங்களைப் பெற்றுக்கொள்ளலாம் என்ற உறுதியைச் சொல்லி (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அந்த புதிய வழித்தடங்களை அந்தந்த சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் உள்ள பகுதியிலே இருக்கிற நிர்வாக இயக்குநரிடம் கலந்து பேசி பெற்றுக் கொள்ளலாம் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். புதிய பேருந்துகள் வழங்கப்பட இருக்கின்றன. நீங்கள் சொல்கிற வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் ஓடும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ரங்கநாதன் ரொம்ப பலமாக மேசையைத்தட்டுகிறார். மாநகராட்சியிலே இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் இந்தச் சலுகை உள்ளதா? (சிரிப்பு).

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: தலைவர் அவர்களே, மாநகராட்சியில்தான் 100 பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. இதையும் விடுவதற்கு வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன. அதில் ஒன்றும் தவறு கிடையாது. எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்குமே ஒவ்வொரு தொகுதியிலும் இரண்டு பேருந்துகள் உடனடியாக விடப்படும். இன்னும் அதிகப்

பேருந்துகள் விடப்படும். முதல்வருடைய ஆட்சியில் நான் முன்பே சொன்னதைப்போல இந்த 5 ஆண்டுகளில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்ற இலக்கை அடைவதற்கான அனைத்து முயற்சிகளையும் இந்தத் துறைகள் மேற்கொள்ளும்.

இந்த 10 மாதங்களிலே ஏற்பட்டிருக்கின்ற அனுபவங்களைக் கொண்டு இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தெரிவித்திருக்கின்ற ஆலோசனைகளையும் துணையாகக் கொண்டு வருகிற நிதியாண்டில் நெடுஞ்சாலைத் துறையும், போக்குவரத்துத் துறையும் சிறப்பாகச் செயல்படும் என்று சொல்லி இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கொடுத்திருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்று இந்த மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றிக் கொடுக்குமாறு உங்களை அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர்.

திரு. சோ. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த ஆட்சியில் ஜே.வி.வி.டி. பணத்தை எடுத்து ஹைவேஸ் மூலம் டெண்டர் விட்டு அந்த வேலைகளுக்காக கான்ட்ராக்டர்கள் எல்லாம் கல் அடித்து, பிறகு யாரோ கோர்ட்டுக்குச் சென்று ஜே.வி.வி.டி. பணத்தை எப்படி ஹைவேஸ் டிப்பார்ட்மெண்டில் எடுத்து டெண்டர் விடலாம் என்ற கோரிக்கை வைத்து கோர்ட்டிலிருந்து தடை செய்யப்பட்டதாகவும் அதனால் தமிழ்நாடு முழுவதும் பல இடங்களில் அடிக்கப்பட்ட கல் அப்படியே கிடப்பதோடு மட்டும் அல்ல, அந்த கல் எல்லாம் பாழ்பட்டுப் போய் இருக்கின்ற நிலையில் கோர்ட்டுக்குச் சென்று தடை வாங்கியவர்கள் யார்? அதை நீக்குவதற்கு இந்த அரசாங்கம் என்ன முயற்சி எடுத்திருக்கிறது என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஜே.வி.வி.டி. பணிகள் எல்லாம் உள்ளாட்சித் துறையிலே அவர்கள் மேற்கொண்டு செய்கிற பணிகள். அதுபோன்ற பணிகள் பற்றி அமைச்சரவையிலேகூட விவாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த நின்றுபோன பணிகளை எல்லாம்கூட மற்ற துறைகளிலே மாற்றியமைத்து அவைகளைச் செய்வதற்கு இந்த அரசு முயற்சிகளை மேற்கொண்டிருக்கிறது. ஜே.வி.வி.டி. பணிகள் நிற்கும் என்று சொன்னால் அது நெடுஞ்சாலைத் துறை மற்ற துறைகளின் மூலம் அந்தப் பணிகளை எடுத்துச் செய்வதற்கான முயற்சிகளை அரசு மேற்கொள்ளும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது.

டாக்டர் அ. செல்லக்குமார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு முக்கியமான கருத்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் சத்தமாகப் பேசக் கூடாது. அப்படிப் பேசுகிற வேலையை வைத்துக் கொள்ளாதீர்கள். கருத்தைச் சொல்லுங்கள்.

டாக்டர் அ. செல்லக்குமார்: தலைவர் அவர்களே, ஒரு முக்கியமான விஷயம். நான் பேசுவது உங்களுக்குக் கேட்க வேண்டும் என்பதால் சத்தமாகப் பேச வேண்டியிருக்கிறது. கடந்த 5 ஆண்டுக்கால ஆட்சியில் நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே பல ஒப்பந்தங்கள் கோராமல் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் கையாடல் செய்யப்பட்டது என்பது தமிழகம் அறிந்த உண்மை. இந்த அரசும். அதன்மீது நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. இந்தத் தவறு மீண்டும் நடைபெற்று விடக்கூடாது என்று முதலமைச்சர் அவர்களும், அமைச்சர் அவர்களும் அதிலே மிகுந்த கவனத்தைச் செலுத்தி துறையினை வழிநடத்திச் சென்று கொண்டிருக்கின்றபோது சில பத்திரிகைகளிலே செய்திகள் வந்து இருக்கின்றன. கடந்த 9 மாத காலத்தில் இதுபோன்ற ஒப்பந்தங்கள் கோராமல் நேரடியாக பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய்க்கான பணி ஒதுக்கீடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன என்று சில பத்திரிகைகளிலே செய்திகள் வந்திருக்கின்றன. அதிலும் குறிப்பாக, சைதாப்பேட்டை கோட்டம் 1. பல கோட்டங்கள் குறிப்பிடப்பட்டு, இந்த ஒன்பது மாத காலத்திலே மட்டும் ஏறத்தாழ 20, 25 கோடி ரூபாய்க்கான ஒப்பந்தங்கள் நேரடியாக பணி செய்யப்பட்டிருப்பதாக செய்திகள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. இதைப் படிக்கின்ற பொது மக்களுக்கு சிலவேளை இந்த அரசின்மீது ஒரு தவறான கண்ணோட்டம் வந்துவிடக் கூடாது என்பதற்காக முதலமைச்சர் மற்றும் இந்தத் துறையினுடைய அமைச்சருக்கு இதுகுறித்து சரியான தகவல்கள் தெரிவிக்கப்பட்டு, உள்ளபடியே டெண்டர் கால்ஃபார் பண்ணாமல் ஒப்பந்தம் கோராமலேயே இதுபோன்ற பணிகள் செய்யப்பட்டிருந்தது என்று சொன்னால், தவறு சிலவேளை அரசாங்க அதிகாரிகள் மத்தியிலே இருந்தால் அவர்களே திருத்திக் கொள்வதும், சிலவேளை அதுபோன்ற தவறுகள் நடைபெறவில்லை என்று சொன்னால், பொது மக்களுக்கு அதனைத் தெளிவுபடுத்த வேண்டிய பொறுப்பும் இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் அதனை உணர்ந்து செயல்படுவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 1-40

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பத்திரிகையில் ஒரு செய்தி வந்தால் தமிழகத்திலே முதலில் படிக்கிற தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள்தான். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அவர் படித்த உடன் இந்தச் செய்தி எங்களுக்கு வரும் எங்களுக்குத் தெரிந்து உடனடியாக அந்தப் பதிலை தயாரித்துக் கொண்டு இருப்பவர்களும் நாங்கள்தான். ஆகவே, நீங்கள் சொன்ன அந்த பத்திரிகைச் செய்தி துக்ளக் பத்திரிகையில் சென்ற வாரம் வெளி வந்திருக்கிறது. அதிலே இதுபோன்ற குற்றச்சாட்டுகள் சொல்லி அதற்கு அந்தத் துறையின் மூலமாக, அதற்கான விளக்கமான பதில்களை அந்த பத்திரிகை ஆசிரியருக்கு எழுதி அனுப்பியிருக்கிறோம். அதிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிற குற்றச்சாட்டுகள் அனைத்துமே உண்மைக்குப் புறம்பான குற்றச்சாட்டுகள். அவைகளை ஆதாரத்தோடு நாங்கள் மறுத்து இருக்கிறோம். முக்கியமாகச் சொல்லியிருக்கிற அந்த 25 கோடி ரூபாய் Bungle என்பது முற்றிலும் தவறான ஒன்று. 2 கோடி ரூபாய்க்கான பணிகள்கூட அங்கே நடைபெறவில்லை. அதை ஆதாரத்தோடு, புள்ளிவிவரங்களோடு அளிக்கப்பட்ட அனைத்து ஆதாரங்களை வைத்தே அந்தப் பத்திரிகைக்கு பதில் அனுப்பியிருக்கிறோம்.

அதுமட்டுமல்ல, நீதிமன்றத்திலே ஒருவர் வழக்கு தொடர்ந்து இருக்கிறார். வெள்ள நிவாரணப் பணிகளைப் பொறுத்தவரையில் அந்தப் பணிகளை நிறைவேற்றுவதற்கு டெண்டர் கேட்டு அந்தப் பணிகளை நிறைவேற்ற முடியாது. ஏரி உடைந்து தண்ணீர் போய் கொண்டிருக்கும்போது டெண்டர் போட்டுத்தான் அந்த ஏரியில் தண்ணீரைத் தடுக்க வேண்டும் என்றால் அது முடியாது. அதற்கு அரசாங்கத்தில் ஒரு ஜி.ஓ. இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட வெள்ள நிவாரணப் பணிகள் போன்ற பணிகளின்போது, இந்தப் பணிகளுக்கு 2 லட்சம் ரூபாய் வரை உடனடியாகக் கொடுக்கலாம் என்று அரசினுடைய ஒரு உத்தரவு இருக்கிறது.

சென்னையைப் பொறுத்தவரையில், இங்கே ஒப்பந்தக்காரர்களில் இரண்டு பிரிவுகள் இருக்கிறார்கள். அதிலே கடந்த ஆட்சிக் காலத்தில் ஆளுங்கட்சியில் இருந்த சிலபேர் இன்னும் வெளிப்படையாகச் சொல்ல வேண்டும் என்றால் அந்தப் பெயர்கள் எல்லாம் கூட அந்தப் பத்திரிகையில் அடுத்த வாரம் வரும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் படித்துக் கொள்ளலாம். அவர்கள் எப்படியாவது போட்டிப் போட வேண்டுமென்று எண்ணுகிறார்கள். சில ஒப்பந்தக்காரர்கள் இந்த ஒப்பந்தத்திற்கான ஷெட்யூலை வாங்கிக்கொண்டு செல்வது, ஆனால் அந்த ஒப்பந்த

ஷெட்யூலைத் திருப்பிக் கொடுப்பதே இல்லை. வெளியிலே வைத்துக்கொண்டு ஒப்பந்தக்காரர்களோடு பேசுவது 'நான் ஷெட்யூல் வைத்து இருக்கிறேன், எனக்கு 10 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுத்தால் நான் அந்த ஷெட்யூலைக் கொடுக்காமல் இருக்கிறேன்' என்று சொல்கிறார்கள். இப்படி பேரம் செய்தே பிழைத்துக் கொண்டிருக்கிற ஒப்பந்தக்காரர்கள் தமிழகத்திலே பலபேர் இருக்கிறார்கள். அதைத்தான் நான் முதலிலே சுட்டிக்காட்டினேன். ஒப்பந்தக்காரர்கள் முழுமையான ஒத்துழைப்பு கொடுக்க வேண்டும். இப்படிப்பட்ட ஒப்பந்தக்காரர்கள் சில பத்திரிகையாளர்களைப் பிடித்துக் கொள்கிறார்கள்; நீதிமன்றம் சென்று விடுகிறார்கள். இதனால் பணிகள் தடைபடுகின்றன. எங்களுக்கு இருக்கிற ஆதங்கம் எல்லாம் ஒவ்வொரு முறையும் குற்றச்சாட்டுகள் வருகிறபோதும் பணிகளை, ஒப்பந்தங்களைத் தள்ளிப் போட்டுக் கொண்டே செல்லலாம். ஆனால் அப்படி தள்ளிப்போட்டு மறு டெண்டர் வேண்டும் என்று சொல்லுகிறபோது அதற்கு இடைப்பட்ட காலம் 40 நாட்கள் தேவைப்படுகிறது. ஒரு பணிக்கான மனு ஒப்பந்தம் கேட்பதற்கு 40 நாட்கள் வேண்டும் என்ற காரணத்தால் இந்த அரசு அதைக்கூட குறைத்து 15 நாட்களுக்கு ஒரு முறை, 20 நாட்களுக்கு ஒரு முறை மறு ஒப்பந்தப்புள்ளி கோரலாம் என்றும் மறு ஒப்பந்தப் புள்ளிக்கான காலத்தைக் கூடக் குறைக்க வேண்டும் என்றும் முடிவுகள் எடுத்து இருக்கிறது. ஆகவே, வருங்காலத்திலே நிச்சயமாக மாண்புமிகு கலைஞர் அவர்கள் எடுக்கிற முயற்சியின் மூலமாக இவை எல்லாம் தடை செய்யப்படும். அந்த நடவடிக்கைகளை உறுதியாக இந்த அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு, நல்ல எண்ணத்தோடு தெரிவித்திருக்கிற அந்த உறுப்பினருக்கு மிக விளக்கமாகச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மேலும், அப்போது எல்லாம் 24 ஆம் தேதி ஒப்பந்தம் என்றால் 24 ஆம் தேதிதான் அனைத்து ஒப்பந்தக்காரர்களும் வருவார்கள். அன்று ஷெட்யூல் கொடுக்கப்படும். அவர்கள் வெளியே புளிய மரத்தடியில் உட்கார்ந்துகொண்டு அவர்களுக்குள் முடிவு செய்து கொண்டு சென்று விடுவார்கள். இந்த அரசு வந்ததற்குப் பின்னால் இப்போது அதைக்கூட மறுத்து, ஒரு மாத காலமாக 10 ஆம் தேதியிலிருந்து 24 ஆம் தேதிவரை ஒப்பந்தங்கள் வழங்கப்பட வேண்டும் என்று இருந்தால் 10 ஆம் தேதியிலிருந்தே அந்த ஷெட்யூல்கள் வழங்கப்படும் என்று இந்தத் துறை ஆணையிட்டு இருக்கிறது. ஆகவே, ஒப்பந்தக்காரர்கள் யார் வேண்டுமானாலும், எப்போது வேண்டுமானாலும் ஷெட்யூல் பெறலாம்,

ஷெட்யூலுக்கான தொகையைக் கட்டி அந்த ஒப்பந்தத்திலே பங்கு பெறலாம். எனவே, அந்த ஒப்பந்தக்காரர்கள் தங்களைத் திருத்திக்கொண்டு வெளியிலே நடக்கிற அந்த சிண்டிகேட் அமைப்புகளை மாற்றி அமைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று அவர்களுக்கும் இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாக ஒரு வேண்டுகோளாக வைக்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அப்போதுதான் அரசு எடுக்கிற முயற்சிகள் முழுமையாக வெற்றி பெற முடியும்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் 20 நிமிடங்கள் பேசியிருக்கிறீர்கள். அப்புறம் நீங்களே கிளாரிபிகேஷன் கேட்டால் என்ன அர்த்தம்? (குறுக்கீடு) நீங்களும், இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சி சார்பில் 20 நிமிடங்கள் பேசியிருக்கிறீர்கள். மானியக் கோரிக்கையின்மீது பேசாத உறுப்பினர்கள் வாய்ப்பு கேட்டால் நான் கொடுப்பேன். உங்களுக்குக் கொடுக்க முடியாது, உட்காருங்கள். விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 3—இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. இ. கணேசன்.

திரு. இ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. இ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3—ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 14,88,36,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு 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 வழங்கப் பெறுகிறது.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 38—சாலைகளும் பாலங்களும். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. வை. சிவபுண்ணியம்.

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வை. சிவபுண்ணியம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. இ. கணேசன்.

திரு. இ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. இ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைகளும் பாலங்களும் பற்றிய 38 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 342,47,64,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு 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 வழங்கப்பெறுகிறது.

பிற்பகல் 1.45

(இ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சுப்பராயன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. இ. கணேசன்.

திரு. இ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. இ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 17,24,56,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு 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 வழங்கப்பெறுகிறது.

(ஈ) கோரிக்கை எண் 57—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 57—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு. வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. இ. கணேசன்.

திரு. இ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. இ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 356,56,72,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு 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 வழங்கப்பெறுகிறது.

(உ) 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 தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன், இருக்கையில் இல்லை.

திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி.கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி.கே. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. நிஜாமுதீன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 85,91,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு 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 வழங்கப்பெறுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் நாளை (20-3-1997) காலை 9.30 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 1.47 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப்பெற்றது.

6. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்

அ. சட்டமுறை விதிகளும், ஆணைகளும்

- ஏதுமில்லை -

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் மற்றும் ஏனைய தாள்கள்

70. மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1997-98. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

71. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 38 மற்றும்—57 தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் பற்றிய 1996-97 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆய்வு மற்றும் 1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம். (தமிழ், ஆங்கிலம்).

72. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 58—நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1997-98. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

73. 1996-97 ஆம் ஆண்டிற்கான நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப்பணித் துறை பற்றிய வரவு-செலவுத் திட்டச் சாதனை. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

74. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 58—நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு, 1997-98. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

75. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை, 1997-98. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

[1997 மார்ச் 19]

இணைப்பு-1

[307-ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் மற்றும் நிருவாகம் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

மானியக் கோரிக்கை எண் 3

1997-98

1. சாலைப் போக்குவரத்தின் முதன்மை நிலை முக்கியத்துவம் குறித்த சுருக்கக் குறிப்பு:

ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியில் போக்குவரத்து மிக முக்கியமான அங்கம் வகிக்கிறது. எந்தவொரு நாட்டின் விரைவான பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் போக்குவரத்து இன்றியமையாததாகும். பொதுமக்களுக்கு திறமையான ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்துப் பணியை அளிப்பதில் அரசு மிகுந்த அக்கறை கொண்டுள்ளது.

மொத்தப் பயணிகள் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்தில் 95% தரைவழி மற்றும் கடல் வழியாக நடைபெறுகின்றது. அதில் தரை வழிப் போக்குவரத்து மிகப் பெருமளவிற்குப் பயன்படுத்தப்படும் போக்குவரத்து முறையாகும். தரைவழிப் போக்குவரத்தில் இரு பெரும் போக்குவரத்து வழிகள் இருப்புப் பாதைகளும், சாலைகளும் ஆகும். 80% பயணிப் போக்குவரத்தும், 60% சரக்குப் போக்குவரத்தும் சாலை வழியாக நடைபெறுகின்றன. எளிதாகக் கிடைப்பது, நடைமுறையில் இயக்கப் பணிகளின் நீக்குப் போக்குத் தன்மை, நம்பகத் தன்மை ஆகியவை சாலைப் போக்குவரத்தை மிகவும் பிரபலமாக்கியுள்ளன. எனினும், இதிலும் கூட இதற்கேயுரிய பிரச்சினைகளும் உள்ளன. அரிதில் கிடைக்கும் இயற்கை வளம் இதற்கு தேவைப்படுகிறது.

மோட்டார் வாகனங்களின் காரணமாக ஏற்படும் தூய்மைக்கேடு பிரச்சனை மிகக் கடுமையான ஒன்றாகும்.

எனவே, மோட்டார் வாகனங்களின் உற்பத்தியையும், இயக்கத்தையும் அரசு முறைப்படுத்த வேண்டியுள்ளது.

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் இயக்கத்தை முறைப்படுத்தும் பணி போக்குவரத்துத் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

[1997 மார்ச் 19

II. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் நிர்வாகம்

அ. போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்பாடு :

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் (மத்தியச் சட்டம்), தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அவற்றின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு, போக்குவரத்துத் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

இத்துறையின் முக்கியப் பணிகள் வருமாறு :.

1. மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல்.
2. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு அனுமதி மற்றும் தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குதல்.
3. ஓட்டுநர்கள் மற்றும் நடத்துநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல்.
4. மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அவற்றின் கீழ் இயற்றப்பட்ட பல்வேறு விதிகளைச் செயல்படுத்துதல்.
5. விபத்துக்குள்ளான வண்டிகளைப் பார்வையிட்டு ஆய்வு செய்தல்.
6. மாநிலங்களுக்கிடையிலான போக்குவரத்து குறித்த ஒப்பந்தங்களை கலந்துபேசி முடிவு செய்தல்.
7. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல்.
8. விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு, விபத்து குறித்த முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து உதவித் தொகை அளித்தல்.

ஆ. அமைப்பு முறையும் நிர்வாகமும் :

இந்திய ஆட்சிப் பணிப் பதவி நிலையில் (ஐ.ஏ.எஸ்.) உள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளர், போக்குவரத்துத் துறையின் தலைவர் ஆவார். அவருக்கு உதவியாக, மூன்று போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர்களும், ஏனைய அதிகாரிகளும் பணிபுரிகின்றனர். போக்குவரத்து ஆணையாளரே, மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமும் ஆவார். இம்மாநிலம், புவியியல் ரீதியாக ஆறு மண்டலங்களாக, அதாவது சென்னை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சி, மதுரை, திருநெல்வேலி என்று பிரிக்கப்பட்டு செம்மையான நிருவாகத்திற்காக ஒவ்வொரு மண்டலமும் ஒரு துணைப் போக்குவரத்து ஆணையரின் தலைமையின்

1997 மார்ச் 19]

கீழ் இயங்கி வருகிறது. இந்த மண்டலங்கள் மேலும் வட்டாரங்களாகவும், பகுதிகளாகவும் பிரிக்கப்பட்டு அவை முறையே வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மற்றும், மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களால் நிருவகிக்கப்படுகின்றன.

மாவட்ட அளவில் மாவட்ட ஆட்சியர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரமன்றமாகவும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரமன்றத்தின் செயலாளராகவும் செயல்படுகின்றனர். பொதுமக்களுக்குச் சிறந்த முறையில் பணியாற்றும் பொருட்டு தேவையேற்படும்போது புதிதாகப் பிரிவு அலுவலகங்கள் மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், உருவாக்கப்படுகின்றன.

சென்னையிலுள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் ஒன்று, மாவட்ட முதுநிலை நீதிபதி பதவித் தரத்தில் உள்ள நீதித்துறை தலைமை அலுவலர் தலைமையில் இயங்கி வருகிறது. இந்த நடுவர் மன்றம், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் ஆகியவற்றின் ஆணைகளுக்கு எதிராக, தாக்கல் செய்யப்படும் மேல்முறையீடுகளையும், மறு ஆய்வு மனுக்களையும் விசாரிக்கும். தற்போது இம்மாநிலத்தில் 6 மண்டலங்களும், 37 வட்டாரங்களும், 32 பகுதி அலுவலகங்களும், 18 சோதனைச் சாவடிகளும் உள்ளன. துறையின் அமைப்பு முறை வரைபடம் (chart) இணைப்பு-Iல் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. சோதனைச் சாவடிகள் அனைத்தும் மாநிலத்தின் எல்லைகளில் முக்கிய இடங்களில் அமைந்துள்ளன. இந்த சோதனைச் சாவடிகள், மாநிலங்களுக்கிடையில் வண்டிகளின் போக்குவரத்தைக் கண்காணித்துச் சோதனையிடுதல், வரி வசூல் செய்தல் முதலியவற்றில் முக்கியப் பணியாற்றுகின்றன.

தலைமையிடத்தில் போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவரைக் கொண்டும் மண்டலப் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர்களின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ள ஆறு மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களைக் கொண்டும் (செயலாக்கம்) ஒரு செயலாக்கப் பிரிவு இயங்குகிறது.

மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரமன்றத்தில் தலைமைக் கணக்குகள் அலுவலர் ஒருவர் மேற்பார்வையில் துறைத் தணிக்கைக் குழு ஒன்று செயல்படுகிறது. இங்கு கணக்கு அலுவலர் ஒருவர், மற்றும் உதவி இயக்குநர் ஒருவர் (துறைத் தணிக்கை) உள்ளனர். மண்டல அலுவலகங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் இப்பணிகளை, உதவிக் கணக்கு அலுவலர்கள் கவனித்து வருகின்றனர்.

இ. தமிழ்நாட்டில் சாலைகளில் வண்டிப் போக்குவரத்தின் பணிகளும் அவற்றின் வளர்ச்சியும்:

நமது மாநிலத்தில் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, கணிசமாக அதிகரித்து வந்துள்ளது. 1991 ஆம் ஆண்டு முதல் ஒப்பிட்ட விவர அறிக்கை வருமாறு—

ஆண்டு (1)	போக்குவரத்து வண்டிகள் (Transport) (2)	போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள் (Non-Transport) (3)	மொத்தம் (4)
1991	2,08,391	13,30,352	15,38,743
1992	2,21,673	15,03,127	17,24,800
1993	2,38,990	16,82,450	19,21,440
1994	2,58,109	18,94,835	21,52,944
1995	2,80,512	21,42,936	24,23,448
1996	2,83,404	24,88,442	27,71,846
1997 (31-12-1996 ஆம் நாள் வரையில்)	3,01,874	27,64,219	30,66,093

(1) பயணிப் பேருந்துகள் :

ஏற்கெனவேயுள்ள பேருந்துப் பணிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பது, தொலை தூர கிராமங்களுக்கு போதிய பேருந்து வசதிகளை அளிப்பது ஆகிய முக்கிய பயனுள்ள நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துள்ளது. தற்போது இம்மாநிலத்தில் 21,545 பயணிப் பேருந்துகள் உள்ளன. அவற்றில் 15,883 பேருந்துகள், 20 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சொந்தமானவை. மீதமுள்ள 5,662 பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகளாகும். தமிழ்நாட்டில் பேருந்துக் கட்டணம் நாட்டிலேயே மிகவும் குறைவாகும். இங்கு ஒரு கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு 14 காசு தான் வசூலிக்கப்படுகிறது. கட்டணம் 1-12-1993 அன்று கடைசியாகத் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. பேருந்துக் கட்டண வீதங்கள் பற்றிய விவரம் இணைப்பு-II-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

(2) சரக்கு வண்டிகள் :

மாநிலம் மற்றும் நாடு முழுவதிலும் சரக்கு வண்டிகள் இயக்கப்படுவதற்கு அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தற்போது இம்மாநிலத்தில் 1,49,513 சரக்கு வண்டிகள் உள்ளன. அவற்றில், தேசிய அனுமதிகள் பெற்றுள்ள சரக்கு வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 25,715 ஆகும்.

(3) ஒப்பந்த வண்டிகள் :

(1) ஆம்னிப் பேருந்துகள்: 31-12-96 அன்றுள்ளபடி மாநில அனுமதியுடன் 296 ஆம்னிப் பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. அதோடு, அகில இந்திய அனுமதியுடன் 102 ஆம்னி பேருந்துகள் இயங்குகின்றன.

(2) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மோட்டார் கேப்) மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்ஸிகேப்):

வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டி இருக்கைகளின் எண்ணிக்கைகள் முறையே 5+1 மற்றும் 12+1 ஆகும். 31-12-1996 அன்றுள்ளபடி அவற்றின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு—.

1.	மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	20,396
2.	அகில இந்திய அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	2,226
3.	மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	11,892
4.	அகில இந்தியா முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	527
5.	மாநகரங்கள் மற்றும் நகரங்களிலும் இயக்கப்படும் வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	1,284

[1997 மார்ச் 19

(3) ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் :

31-12-1996 அன்றுள்ளபடி இம்மாநிலத்தில் 65,902 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இயங்குகின்றன. இவற்றில் சென்னை மாநகரில் மட்டும் 28,270 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இயங்குகின்றன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் மற்றும் வாடகைக் கார்கள் குறித்த கட்டண அமைப்புப் பற்றிய விவரம் இணைப்பு-III-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

III. மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து ஒப்பந்தங்கள் :

ஒருமுனை வரி அல்லது சலுகை வரி வீதங்கள் பேரில் மாநிலங்களுக் கிடையே ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்படுகின்றன. ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட எண்ணிக்கையின்படி சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் மற்றும் பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தம் செய்துக் கொள்ளப்படும் மாநிலங்களுக்கிடையே தடையின்றி இயங்க இவ்வொப்பந்தங்கள் வகை செய்கின்றன. இவ்வொப்பந்தங்களினால் பயணிகளும், சரக்குகளும் தங்கு தடையின்றி அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையே சென்றுவர இயலுகிறது. அண்டை மாநிலங்களான கர்நாடகம், ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம் மற்றும் பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களுடன் தமிழ்நாடு ஒப்பந்தங்கள் செய்துள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின்கீழ் வரும் சரக்கு வண்டிகள் மற்றும் ஒப்பந்த வண்டிகளின் விவரங்கள் வருமாறு:—

	சரக்கு வண்டிகள்		ஒப்பந்த வண்டிகள்	
	பொது வண்டிகள்	தனியார் வண்டிகள்	சுற்றுலா வாடகை வண்டிகள்	வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்
தமிழ்நாடு-ஆந்திரா	10,000	..	400	..
ஆந்திரா-தமிழ்நாடு	10,000	..	400	..
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்	5,000	150	100	200
கர்நாடகம்-தமிழ்நாடு	5,000	150	100	200
தமிழ்நாடு-கேரளம்	2,500	200	350	500
கேரளம்-தமிழ்நாடு	2,500	200	350	500
தமிழ்நாடு-பாண்டிச்சேரி	3,000	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை
பாண்டிச்சேரி-தமிழ்நாடு	300	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை

1997 மார்ச் 19]

IV. பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குதல்

பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை 1947-ம் ஆண்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. ஆனால், முந்தைய அனுமதிதாரர்கள் தொடர்ந்த நீதிமன்ற வழக்குகள் காரணமாக நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை நிறைவேற்றப்படுவது பெரிதும் தாமதப்பட்டது. எனவே, நாட்டுடைமையை விரைவில் செயல்படுத்தும் வகையில், 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருந்த தனியார் உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், 1971 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன.

ஐந்து ஆண்டு கால அளவிற்குள் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையினை 1972 ஆகஸ்டு திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இந்த நோக்கத்தை எய்துவதற்காக, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) (தமிழ்நாடு சட்டம் 12/73) கொண்டு வரப்பட்டது. எனினும், 1976 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னர், நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையில் மாற்றம் ஏற்பட்டது. நெடுங்காலமாகக் குறைந்த எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை இயக்கி வரும் சிறு உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து பேருந்துகளை இயக்க அனுமதிக்கப்பட்டனர்.

1984 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்த பேருந்துக்ள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 17/1984) கொண்டு வரப்பட்டது. ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறைவான பயணிப் பேருந்து அனுமதிகளை வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் மேற்சொன்ன சட்டத்தின் விதித் துறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர்.

வழித்தடத் திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கும் போது, குறிப்பாக அனுமதிக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தவிர, பிற உரிமையாளர்கள், தங்களது பேருந்துகளை, முற்றிலும் அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட வழித்தடங்களில் அல்லது அவற்றை அவற்றின் வழியாகச் செல்லும் (overlapping) வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க இயலாது என்று 1987 ஆம் ஆண்டில் உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது, உச்ச நீதிமன்றத்தின் மேற்சொன்ன தீர்ப்பின் காரணமாக பெரும்பாலான தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்க இயலாத நிலை ஏற்பட்டது. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் போதுமான பேருந்துகள் இல்லை. இதனால் பேருந்துகளுக்கு தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டது. சிறு தனியார் போக்குவரத்து

உரிமையாளர்களுக்குத் தடை விதித்ததால், ஏற்பட்ட இடைவெளியை நிரப்ப இயலவில்லை. இந்நிலையைச் சமாளிக்க 1987 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்ட முன்வடிவை அரசு கொண்டு வந்தது. இச்சட்ட முன்வடிவு, புதிய உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதிகள் வழங்கவும், வரைவுத் திட்டங்கள் மற்றும் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்டங்களின்கீழ் வரும் வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் அனுமதிகளைப் புதுப்பித்தல், அனுமதி நிபந்தனைகளை மாற்றியமைத்தல் முதலியவற்றிற்கும் வகை செய்தது. 1989 மார்ச்சில் அச்சட்ட முன்வடிவிற்கு குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெறப்பட்டது. அதற்குள்ளாக, அரசு மாறியது. ஒப்புதல் பெற்ற சட்ட முன்வடிவை வெளியிடுவதில்லை என புதிய அரசு முடிவு செய்தது. எனவே, அவசரச் சட்டம் ஒன்றைப் பிறப்பித்ததன் மூலம் 'இசைவு பெறப்பட்ட மேற்சொன்ன சட்ட முன்வடிவை அரசு ரத்து செய்தது. பின்னர் அந்த அவசரச் சட்டம், ரத்து செய்யப்பட்டு அதற்குப் பதிலாக 6/1991 ஆம் எண் தமிழ்நாட்டுச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது.

அரசின் மாற்றத்தினை ஒட்டி அவ்வரசின் கொள்கை புதுப்பிக்கப்பட்டது. அப்போது இயங்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்க அனுமதிப்பது என அவ்வரசு முடிவு செய்தது. அதற்கிணங்க 1992ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 41/1992) இயற்றப்பட்டது.

இச்சட்டம் :

1. ஏற்கெனவே ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் உரிமையாளர்கள் அதே வழித்தடங்களில் அதே பயணத் தொலைவில் மட்டும் தொடர்ந்து பேருந்துகளை இயக்க அனுமதி அளிக்கவும்;

2. தனியார் உரிமையாளர்கள் அனுமதி நிபந்தனைகளுக்கு மாறுதல் கோரினால், அனுமதிக்கப்பட வேண்டும் எனவும் (இது வரையறுக்கப் படவிருக்கும் நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு இருக்க வேண்டும்);

3. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் தனியார்

உரிமையாளர்களுக்குப் புதிய அனுமதி வழங்குதலுக்குத் தடை விதிக்கவும் வகை செய்கிறது.

மேற்சொன்னச் சட்டத்திற்கு, தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) விதிகள், 1995 மே திங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. சிறிய தனியார் பயணிப் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாங்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளைப் புதுப்பிக்கவும், அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும் இவ்விதிகள் வகை செய்தது.

இதற்குப் பதிலாக, ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின் கீழ் வராத வழித் தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க தனியார் உரிமையாளர்கள் புதிய அனுமதிகளுக்கு விண்ணப்பித்தனர்.

தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு புதிய அனுமதி வழங்குவது, நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு எதிரானது என்பதால் அரசு இவ்வேண்டுகோள்களை ஏற்கவில்லை.

எனவே, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் பகுதித் திட்டத்தை வெளியிட முடிவு செய்யப்பட்டது. தனியார் உரிமையாளர்கள், புதிய அனுமதிக்கு விண்ணப்பிப்பதிலிருந்து தடுப்பதற்காக மட்டுமல்லாமல் புதிய அனுமதிகள் வேண்டி விண்ணப்பிப்பதற்காக அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அனுமதிப்பதற்காகவும் இம்முடிவு மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஏற்கனவே, பகுதித் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படும் சென்னை, கன்னியாகுமரி, நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்கள் நீங்கலாக எஞ்சியிருந்த 20 மாவட்டங்களுக்கும் பகுதித் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டு 24-5-1995 அன்று தமிழ்நாடு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்படி, அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட மாவட்டங்களிலுள்ள புதிய வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் மட்டும் இயக்கலாம். ஏனைய மாநிலங்களின் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், தமிழ்நாடு 1992ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) சட்டத்தின் கீழ் பாதுகாக்கப்பட்ட சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின் கீழ் பேருந்துகளை இயக்கும் பயணிப் பேருந்து உரிமையாளர்களை இத்திட்டம் பாதுகாக்கிறது.

1992ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) சட்டத்தின்படி, வழித்தடத்தை நீட்டித்தல் மற்றும்

[1997 மார்ச் 19

குறைத்தல் தொடர்பாக, வழித்தடங்களில் மாற்றம் செய்வதற்காக தனியார் உரிமையாளர்கள் செய்த விண்ணப்பங்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளால் பரிசீலிக்கப்பட்டு, அனுமதிக்கப்பட்டன. இம்மாற்றங்களினால் பயணம் செய்யும் பொது மக்களுக்குப் பெரும் இடையூறுகளும், இடர்பாடுகளும் ஏற்பட்டன. இந்த இடர்ப்பாடுகளை நீக்கும் பொருட்டு, இவ்வரசு ஆட்சிக்கு வந்தவுடன் தமிழ்நாடு 1995 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) விதிகளில் இடம் பெற்றிருந்த "விளக்கத்தை" 25-5-1996 அன்று ரத்து செய்தது. 24-1-1996-க்கும் 24-5-1996-க்குமிடையே வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளால் அனுமதிக்கப்பட்ட அனைத்து மாற்றங்களையும் ரத்து செய்து, முன்பிருந்த அதே நிலையைக் (Statusquo ante) மீண்டும் கொண்டு வந்து, அதற்கான சட்டம் ஒன்றை (தமிழ்நாடு சட்டம் 19/1996) இவ்வரசு இயற்றியது. இவ்வாறு, வேறுபாடு அனுமதிக்கப்பட்டதன் காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் மீண்டும் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன.

போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகள் என்ற தங்கள் பதவி காரணமாக தாராளமாக மாற்றங்களுக்கு அனுமதித்தன் விளைவாக ஊரகப் பகுதிகளில் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களுக்கு பெரும் இடர்பாடு ஏற்பட்டதால், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளின் அதிகாரங்களை மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுக்கு அரசு மீண்டும் மாற்றி அளித்துள்ளது.

IV-A. சென்னை மாநகரில் இயக்கப்படும் பயணிப் பேருந்துகளை சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதிகளுக்கும் விரிவாக்குதல்

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சென்னை மாநகரிலும் சென்னை மாநகரில் ஒரு பயண முடிவிடத்தைக் கொண்டு நகரப் பேருந்துகள் இயக்கப்படும் பகுதிகளிலும் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்கின. அவ்வழித்தடம் 24 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்படக்கூடாது. மக்கள் தொகை அதிகரித்ததன் காரணமாக, சென்னைப் பெருநகரப்பகுதி விரிவுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. விரிவுப்படுத்தப்பட்ட இப்பகுதிகளில் வாழும் மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவையை நிறைவு செய்ய வேண்டியது அவசியமெனக் கருதப்பட்டது. அதன்படி, அரசு 14-10-1996-லிருந்து முன்னர் ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டத்தை மாற்றியமைத்து விரிவுப்படுத்தப்பட்ட இப்பகுதிகளுக்கும் பயணிப் பேருந்துப் பணிகளை நீட்டித்து அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டது.

1997 மார்ச் 19]

V. வரி விதிப்பு :

1. வரி விதித்தல் :

1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அதன் விதித்துறைகளின்படி மோட்டார் வண்டிகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கான வரி அவற்றில் உள்ள இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் விதிக்கப்படுகிறது. சுமை ஏற்றுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட எடை அளவின் அடிப்படையில் சரக்கு வண்டிகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. மோட்டார் கார்களுக்கும் போக்குவரத்து அல்லாத ஏனைய வண்டிகளுக்கும் சுமை ஏற்றப்படாத போது உள்ள எடை அளவின் அடிப்படையிலும் மோட்டார் சைக்கிள் இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு அவற்றின் எந்திரங்களின் சிசி திறன் (Cubic Capacity) அடிப்படையிலும் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 1-4-1989 அன்றும், அதற்குப் பின்னரும் பதிவு செய்யப்பட்ட இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு ஆயுட்கால வரி கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. இரண்டு சக்கர வண்டி உரிமையாளர்கள் இதனால் பயனடைந்துள்ளனர். அவர்கள் தற்போது வரி செலுத்துவதற்காக ஒவ்வொரு ஆண்டும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் துணைக் கருவூலங்களுக்கும் செல்ல வேண்டியதில்லை.

50 சிசி திறன் வரையில் உள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு சாலை வரி செலுத்துவதிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

தற்போது நடைமுறையிலுள்ள வரிகள் பற்றிய விவரங்கள் இணைப்பு-IV-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

2. வரி வசூலித்தல்

வரி வசூலித்தல் போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கியமான பணியாகும். வரி மற்றும் கட்டணத் தொகைகளை விரைவாகச் செலுத்த ஏதுவாக அவற்றைச் செலுத்துமிடங்களில் (Counters) ரொக்கத் தொகை கணக்கிடும் எந்திரங்கள் (Cash Trac Machines) 37 வட்டாரப் போக்குவரத்து

[1997 மார்ச் 19

அலுவலகங்களுக்கும் மற்றும் 18 பகுதி அலுவலகங்களுக்கும், ஓசூரிலுள்ள ஒரு சோதனைச் சாவடிக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொராண்டும் வரி செலுத்துவதற்குச் சலுகை அளிக்கப்பட்ட கால அளவான ஏப்ரல் முதல் தேதியிலிருந்து 10-ஆம் தேதி வரை போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளுக்குரிய வரியை வரி செலுத்துவோரின் வசதிக்காக சென்னை மாநகரிலுள்ள சில முக்கிய இடங்களில் கூடுதலாக கவுண்ட்டர்கள் (Counters) ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. சென்னை மற்றும் பிற மாவட்டங்களில் போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளுக்குரிய வரியைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு சில வங்கிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

3. வரி வருவாய்

மாநில அரசுக்குப் பெருவாரியான வருவாய் பெற்றுத் தரும் துறைகளில் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்றாகும். இத்துறையால் ஈட்டப்படும் வருவாய் நிலையாக அதிகரித்து வருகிறது. வரிகள் மற்றும் கட்டணங்கள் ஆகியவற்றின் மூலம் கடந்த 6 ஆண்டுகளில் இத்துறை ஈட்டிய மொத்த வருவாய் பற்றிய விவரங்கள்:

ஆண்டு	ரூபாய் (கோடியில்)
1991-92	248.18
1992-93	289.00
1993-94	313.70
1994-95	330.00
1995-96	391.00
1996-97 எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது	410.00

இத்துறையின் நிர்வாகத்திற்காக செலவு செய்யப்படும் தொகை, வசூலிக்கப்படும் ஆண்டு மொத்த வருவாயில் கிட்டத்தட்ட 3 சதவீதம் ஆகும்.

1997 மார்ச் 19]

VI. சாலை பாதுகாப்பு

சாலை விபத்துக்களைத் தடுக்க கீழ்க்காணும் நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துள்ளது.

1. ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குவது தொடர்பாக கடைபிடிக்க வேண்டிய விதிகள் கடுமையாக செயல்படுத்தப்படுகின்றன ;
2. மாநில மற்றும் மாவட்ட அளவிலான சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுக்களின் முடிவுகள் விரைவாகச் செயல்படுத்தப்படுகின்றன ;
3. முக்கியமான சாலை சந்திக்குமிடங்களில் தானியங்கி சைகை விளக்குகள் நிறுவப்படுகின்றன;
4. போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்க சில சாலைகள் ஒரு வழிப் பாதையாக அறிவிக்கப்படுகின்றன;
5. நான்கு வழிப்பாதைப் போக்குவரத்துக்கு வகை செய்யப்படுகிறது; மற்றும் இயலக்கூடிய இடங்களில் சாலைகளின் மையப் பிரிவுத் தடுப்புகள் அமைக்கப்படுகின்றன;
6. குடித்துவிட்டு வாகனங்கள் ஓட்டுவதைச் சோதனை செய்யப்படுகிறது;
7. ஆபத்தான மற்றும் அபாயகரமான தீங்கு விளைவிக்கத்தக்கப் பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் வாகனங்களின் ஓட்டுநர்களுக்குச் சிறப்புப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.
8. பொதுமக்களிடம் சாலைப் பாதுகாப்பு பற்றிய விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தும் வகையில் சாலைப் பாதுகாப்பு வாரம் கடைபிடிக்கப்படுகிறது.

[1997 மார்ச் 19

சாலை விபத்துக்கள் மற்றும் சாலை விபத்துக்குள்ளானவர்கள் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

வகை	1993 விபத்துக்கள்	1993 நபர்கள்	1994 விபத்துக்கள்	1994 நபர்கள்	1995 விபத்துக்கள்	1995 நபர்கள்	1996 விபத்துக்கள்	1996 நபர்கள்
இறப்பு	6,528	7,349	7,027	7,798	7,974	8,773	8,079	9,028
படுகாயம்	3,562	5,100	4,199	6,091	4,440	6,380	4,474	7,333
சிறுகாயம்	17,957	27,226	18,950	28,788	21,661	31,922	22,151	31,198
காயம் அல்லாதவை	6,878	..	6,861	..	7,610	..	7,493	..
மொத்தம்	**34,925**	**39,675**	**37,037**	**42,677**	**41,685**	**47,075**	**42,197**	**47,559**

போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றப்படாததாலும், கவனக் குறைவாலும், சாலையைப் பயன்படுத்துபவர்களின் அலட்சியத்தாலும் சாலையில் ஓடும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மிக அதிக எண்ணிக்கையில் அதிகரித்துள்ளதாலும், விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளது.

சாலை விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீடு வழங்குவதற்கு 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் வகை செய்கிறது.

விபத்து நிகழக்கூடிய பகுதிகளில்/மண்டலங்களில் அவற்றைத் தவிர்ப்பதற்கான, மேம்பாடுகளைச் செய்வதற்கான சிறப்புத் திட்டத்திற்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இப்பணி, ரூ.11.60 கோடி மதிப்பீட்டுச் செலவில் 3 ஆண்டுகளில் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. 1995-96ஆம் ஆண்டில் இப்பணிக்காக ரூ.3.00 கோடி அனுமதிக்கப்பட்டது. 1996-97ஆம் ஆண்டில் இதற்காக அரசு ரூ.3.00 கோடி அனுமதித்துள்ளது.

அ. ஆபத்தான மற்றும் அபாயகரமான தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகள்

ஆபத்தான மற்றும் அபாயகரமான தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருட்களை ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகள் விபத்துக்குள்ளாவதற்கு

1997 மார்ச் 19]

அதிக வாய்ப்புள்ளது. இந்த வண்டிகளால் ஏற்படும் விபத்துக்கள் சிலவேளைகளில் மிகப் பெரும் அழிவை ஏற்படுத்தலாம். இதிலுள்ள ஆபத்துக்களை உணர்ந்துதான் அத்தகைய வண்டிகளை ஓட்டும் ஓட்டுநர்களுக்கு குறைந்த பட்சக் கல்வித் தகுதியை மத்திய அரசு நிர்ணயித்துள்ளது. ஆபத்தான மற்றும் தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருட்களை எடுத்துச் செல்வதில் ஏற்படக்கூடிய ஆபத்துக்களை உணர அந்த வண்டிகளின் ஓட்டுநர்கள் அறிந்து கொள்ளும் வகையில் அவர்கள் கண்டிப்பாக சிறப்பு பயிற்சி பெற வேண்டும். மேலும், ஆண்டுதோறும் அவர்கள் நினைவுகூர் பயிற்சியையும் பெற வேண்டும். அத்தகைய பயிற்சி வகுப்புகளை, எண்ணெய் நிறுவனங்கள், சென்னையிலுள்ள சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், இந்திய இழப்புத் தடுப்புச் சங்கம் மற்றும் பல்வேறு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களும் நடத்துகின்றன.

ஆ. வேகம்:

ஆபத்தான மற்றும் தீங்கு விளைவிக்கக் கூடிய பொருட்களை ஏற்றிச் செல்லும் சரக்கு வண்டிகளின் அதிக அளவு வேகக் கட்டுப்பாடு, மணிக்கு 45 கிலோ மீட்டர் என்று இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது.

அத்தகைய வண்டிகளை அடையாளம் கண்டு கொள்ளும் வகையில், அந்த வண்டிகள் முழுவதும் சிவப்பு நிறத்தில் வண்ணம் பூசப்பட வேண்டும் என்ற ஒரு நிபந்தனையை வரையறுக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது. அந்த வண்டியின் முன்பக்க இருக்கைப் பகுதியின் (Cabin) மேல் முகப்பில் மஞ்சள் விளக்கு ஒன்றும் பொருத்தப்பட வேண்டும்.

இ. சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு:

1988ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 215ஆம் பிரிவின்கீழ், சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் இக்குழுவின் தலைவர் ஆவார். இதன் உறுப்பினர்கள், பல்வேறு துறைகளைச் சேர்ந்தவர்களாக இருப்பர்.

இவை தவிர, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமையில் மாவட்ட சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் சம்பந்தப்பட்ட பல்வேறு உள்ளூர் பிரச்சினைகளுக்கு ஆலோசனை அளிக்கும் அமைப்பாக இக்குழுக்கள் செயல்படுகின்றன. குறைந்தது மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை இக்குழுக்களின் கூட்டம் கூட்டப்படவேண்டும்.

[1997 மார்ச் 19

ஈ. போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு:

போக்குவரத்துப் பொறியியல் மற்றும் நிர்வாகப் பிரிவு, சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கு ஆலோசனைகளை வழங்கும் முக்கியமான பணியில் முழுமையாக ஈடுபட்டுள்ளது. நகரம் மற்றும் ஊரகப் பகுதிகளில் மிகுந்த பாதுகாப்பாக போக்குவரத்து நிகழ்வதற்கு இப்பிரிவு உதவுகிறது.

இரண்டு போக்குவரத்துப் பொறியியல் கோட்டங்கள் உள்ளன. இதில் ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளது. போக்குவரத்து மேம்பாடு மற்றும் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு குறித்த செயற்குறிப்புகளைத் தயாரித்து மாநிலத்திலுள்ள பல்வேறு நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள் மற்றும் தமிழ்நாடு நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சித் திட்டக் கோட்டங்கள் ஆகியவற்றுக்குப் போக்குவரத்து மேம்பாடு குறித்த ஆலோசனை அளிக்கின்ற பொறுப்புகள் இக்கோட்டங்களுக்கு உள்ளன. மேலும், இக்கோட்டங்கள் காவல் துறைக்கும் தொழில் நுட்ப ஆலோசனையை வழங்குகின்றது.

உ. சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து மேம்பாடு:

தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் ஆண்டுதோறும் போக்குவரத்து வண்டிகள் குறித்த புள்ளிவிவரங்கள் தொகுக்கப்படுகின்றன. இவ்விவரங்கள் மாநில நெடுஞ்சாலைகளிலும், பெரிய மாவட்ட சாலைகளிலும் மற்றும் இதர மாவட்டங்களின் சாலைகளிலும் மூன்றாண்டுகளுக்கு ஒருமுறை தொகுக்கப்படுகின்றன. சென்னை மாநகரிலுள்ள மூன்று பெருவழிச் சாலைகளில் செல்லக்கூடிய போக்குவரத்து வாகனங்களின் எண்ணிக்கை பற்றிய விவரங்கள் ஆண்டிற்கு இருமுறை அறியப்படுகின்றன. இது மேற்படி சாலைகளின் மேம்பாட்டு பணிகள் குறித்த திட்டங்களைத் தயாரிப்பதற்கு உதவியாக உள்ளது. இவ்வாறு சேகரிக்கப்படும் புள்ளிவிவரம், போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக உள்ள பகுதிகளைக் கண்டறிந்து தேவையான மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ள பெரிதும் உதவுகிறது. சாலை விபத்துக்கள் அதிகம் நடைபெற வாய்ப்புள்ள இடங்கள் எனக் கண்டறியப்பட்ட இடங்களில் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கான காரணங்களைக் கண்டறிந்து, அவற்றைத் தடுக்க மேற்கொள்ள வேண்டிய நடவடிக்கைகளைத் தெரிவிக்க ஆய்வுகள் நடத்தப்படுகின்றன.

1997 மார்ச் 19]

VII. போக்குவரத்து நிருவாகத்தில் காவல் துறையின் பங்கு:

தமிழ்நாட்டில், மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள், உரிமங்கள் ஆகியவை வழங்குவது தொடர்பான அதிகாரங்கள், போக்குவரத்துத் துறையிடம் இருந்தாலும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தையும் விதிகளையும் செயல்படுத்துகின்ற முக்கிய பொறுப்பைக் காவல் துறையும் வகிக்கிறது. இச்சட்டங்களைச் செம்மையாக செயல்படுத்துவதற்காக மாநிலத்திலுள்ள முக்கியமான மாநகர்கள்/நகரங்கள் மற்றும் அநேகமாக அனைத்து மாவட்ட தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் தனியான போக்குவரத்துக் காவல் பிரிவு செயல்பட்டு வருகிறது. காவல் துறை துணை ஆய்வாளர் மற்றும் அதற்கு மேற்பட்ட பதவியிலுள்ள காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு, இச்சட்டங்கள்/விதிகளின் கீழ் வழக்குகள் பதிவு செய்ய அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்த போக்குவரத்துக் காவலரின் பணி முற்றிலுமாகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. சென்னை மாநகரில் தலத்திலேயே அபராதம் விதிக்கும் முறை 1992-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் கொண்டு வரப்பட்டது. இவ்வாறு விதிக்கப்படும் அபராதத் தொகை ரூ. 50-லிருந்து ரூ. 500-வரையாகும்.

VIII. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானோருக்கு நிவாரணம் அளித்தல்:

முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து சாலை விபத்துக் குள்ளானவர்கள் அல்லது அவர்களின் உறவினர்களுக்குக் கீழ்க்காணும் வீதங்களில் நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது:

	ரூபாய்
1. இறப்பு	3,000
2. நிரந்தர செயலிழப்பு	1,500
3. ஒரு கண் அல்லது ஒரு கை, கால் இழப்பு	1,000
4. ஏனைய இனங்கள்	100

எல்லா மனுதாரர்களும் அவர்களின் நிதி நிலைமையைக் கருத்திற் கொள்ளாமல் இந்நிவாரணத் தொகையைப் பெற உரிமையுடையவராவர். இதற்கென, மோட்டார் வண்டிகள் வரி வசூல் தொகையிலிருந்து ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1.50 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. பரிதாபத்திற்குரிய நிகழ்வுகளில் விபத்தில் பலியானவர்களின் குடும்பங்களுக்கு முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து அதிக இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கப்படுகிறது.

VIII.A மோட்டார் வண்டிகள் விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம்:

சென்னை மாநகரிலும் மாவட்டங்களிலும், மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயங்களை அரசு அமைத்துள்ளது. தலைமைக் குற்றவியல் நீதிபதிகள், மோட்டார் விபத்து தீர்ப்பாயங்களாக நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயங்களில் பதிவான வழக்குகளும் அளிக்கப்பட்ட இழப்பீட்டுத் தொகைப் பற்றிய விவரங்களும் பின்வருமாறு:-

	1994	1995	1996
1. மோட்டார் விபத்து உரிமை கோரிக்கை தொடர்பாக சட்ட உதவிக்காக, நீதிமன்றங்களில் தீர்ப்பு அளிக்கப்படாமல் உள்ள வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	2,941	2,716	961
2. நீதிமன்றங்களில் தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்ட வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	657	539	309
3. மோட்டார் விபத்து உரிமைக் கோரிக்கை தொடர்பான சட்ட உதவி வழக்குகளில் அளிக்கப்பட்ட தொகை	ரூ. 1,48,63,798.70	ரூ. 1,49,58,781.00	ரூ. 80,10,163.00

IX. மாசுக் கட்டுப்பாடு:

மோட்டார் வண்டிகளின் காரணமாக ஏற்படும் தூய்மைக்கேட்டினால் ஏற்படும் விளைவுகள் மிகக் கடுமையானதொன்றாகும். வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பதற்கேற்ப, இத்தூய்மைக்கேடும் அதிகரிக்கிறது. 1989ஆம் ஆண்டு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் 115ஆம் விதியின்படி 1-3-1990ஆம் நாளுக்கு முன்னர் தயாரிக்கப்பட்ட 70 சிசி எஞ்சின் திறன் கொண்ட மோட்டார் சைக்கிள்கள் தவிர்த்து மற்ற மோட்டார் வண்டிகள் ஒவ்வொன்றும், அந்த விதிகளில் வரையறுக்கப் பட்டுள்ள தரத்தில் பராமரிக்கப்பட்டு, அவ்விதிகளில் வரையறுக்கப் பட்டுள்ள தரத்திற்கிணங்க அவற்றை ஓட்டுதல் வேண்டும். இதன்படி, பெட்ரோலில் ஓடும் 4 சக்கர வாகனங்களைப் பொறுத்த வரையில் வெளியேறும் கார்பன்மோனாக்சைடு புகை 3 சதவீதத்திற்கும் 2 சக்கர வாகனங்களைப் பொறுத்த வரையில், வெளியேறும் கார்பன்மோனாக்சைடு

புகை 4.5 சதவீதத்திற்கும் மேற்படக்கூடாது. டீசலில் ஓடும் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், வெளியேறும் புகையின் அடர்த்தி 65 ஹேட்டிரிட்ஜ் யூனிட்டுகளுக்கு மேற்படக்கூடாது. இதனைச் சரிபார்க்க வெளியேறும் புகையின் அளவைக் கணக்கிடும் 28 புகைமானிகளும், வாயு பகுப்பாய்வு சாதனங்களும் கிட்டத்தட்ட ரூபாய் ஒரு கோடி செலவில் வாங்கப்பட்டுள்ளன. சென்னை மாநகரில், வண்டிகளிலிருந்து வெளியேறும் புகையின் அளவைச் சரிபார்ப்பதைக் கட்டாயமாக்கும் வகையில், அரசு சமீபத்தில் 1989ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் சில திருத்தத்தைச் செய்துள்ளது. மோட்டார் வண்டிகளிலிருந்து வெளியேறும் புகையின் அளவைச் சரி பார்ப்பதற்காக ஐந்து நடமாடும் பரிசோதனைப் பிரிவுகள் விரைவில் ஏற்படுத்தப்பட உள்ளன. இப்பணிக்காக கூடுதலாக 14 மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் பதவிகளுக்கு (நிலை 1) அனுமதி அளிக்கப்படுகிறது.

அண்ணா மாவட்டம், எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம், மன்னர் திருமலை மாவட்டம் மற்றும் நீலகிரி மாவட்டங்களில் ஓடுகின்ற, தகுதிச் சான்றிதழ் பெற வேண்டியுள்ள அனைத்து வண்டிகளுக்கும் மாசுக் கட்டுப்பாட்டுத் தகுதி சான்றிதழைப் பெறுவது, சட்டப்படி அவசியமாக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னை மாநகரில் சரக்குப் போக்குவரத்து வண்டிகள் நீங்கலாக அனைத்து வண்டிகளுக்கும் மாசுக் கட்டுப்பாடுச் சான்றிதழ் வழங்குவதற்காக, தனியார் ஆய்வு நிலையங்களுக்கு அனுமதியளிக்கின்ற அதிகாரத்தைப் போக்குவரத்து ஆணையருக்கு வழங்கி, தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டி விதிகளின் 116-ஆவது விதியை அரசு திருத்தியுள்ளது. மோட்டார் வண்டிகளினால் ஏற்படுகிற சுற்றுப்புறத் தூய்மைக் கேட்டினைக் குறைப்பதற்கு இது பெரிதும் உதவும்.

X. கணினி மயமாக்குதலும், நவீனமயமாக்குதலும்:

இத்துறையில் கணினிகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. பொதுமக்களுக்குச் சிறந்த முறையில் சேவை செய்யும் வகையில், பணியாளர்களின் திறமையை மேம்படுத்துவதற்காக இவை உதவுகின்றன. சென்னை மாநகரில் ஐந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகங்கள், மதுரையிலுள்ள இரண்டு வட்டார போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகங்கள் மற்றும் கோயம்புத்தூரில் உள்ள இரண்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகங்கள் ஆகியவற்றுக்குக் கணினிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளர்

[1997 மார்ச் 19

அலுவலகத்திலும், சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, வேலூர் ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகங்களிலும் விரைவில் கணினிகள் நிறுவப்பட உள்ளன. கணினிகள் நிறுவப்பட்டுள்ள அலுவலகங்களில் பதிவுச் சான்றிதழ்கள், நடத்துநர் உரிமங்கள் ஆகியவை, மனுச் செய்த இரண்டு நாட்களிலேயே தற்போது வழங்கப்படுகின்றன.

எனவே, இத்திட்டம், படிப்படியாக, மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் விரிவாக்கத் திட்டமிடப் பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் அலுவலகத்தில், கணினி மயமாக்கப்பட்ட புள்ளி விவரத் தகவல் பிரிவு ஒன்று அமைப்பதன் அவசியம் மிகவும் உணரப்படுகிறது. மோட்டார் வண்டி வரி செலுத்துகை அடையாளச் 'சீட்டு (Tax Token) உரிமங்கள் ஆகியவற்றை விரைவாக வழங்குகிற நோக்கங்களுக்காகவும் கணினிப் பொறிகள் பயன்படுத்தப் படுகின்றன. சென்னை மாநகர அலுவலகங்களில் நிறுவப்பட்டு செயல்படுத்தப்படும் அனைத்து கணினி பொறிகளின் பல்வேறு தொடர்புகளையும் ஒருங்கிணைக்கும் ஓர் திட்டம் செயல்படுத்த உள்ளது. இந்தத் திட்டப் பணிக்காக, அரசு ரூ. 1.65 இலட்சம் வழங்கியுள்ளது.

'லாமினேட்' செய்யப்பட்ட ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குதல்:

1989 ஆம் ஆண்டு மத்திய மோட்டார் வண்டிகளின் விதிகளின் 16 (2)-ஆம் விதியின்படி ஓட்டுநர் உரிமங்கள் பெற விரும்பும் விண்ணப்பதாரர்களுக்கு, 'லாமினேட்' செய்யப்பட்ட ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குவதற்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. உரிமதாரர்களுக்குச் சாதகமான பல்வேறு நன்மைகளைக் கருத்திற்கொண்டு, இந்த முறையை அறிமுகப்படுத்துவது அவசியம் என்று அரசு கருதியது. முதலில், சென்னை, மாநகரிலுள்ள அனைத்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், மற்றும் ஏனைய சில முக்கியமான மாநகரங்கள் ஆகியவற்றில் இந்த முறையை அறிமுகப்படுத்தும் பணி, 'எல்காட்' நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கிணங்க, சென்னை, மாநகரிலுள்ள அனைத்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் உள்ளிட்ட 16 அலுவலகங்களில், 'லாமினேட்' செய்யப்பட்ட ஓட்டுநர் உரிமங்களை வழங்குவதற்காக அரசு ஆணைகள் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. இந்த முறையில் உரிமங்களை வழங்குவதற்குக் காலதாமதம் ஏற்படாததாலும், பொது மக்களால் பெரிதும் வரவேற்கப்பட்டுள்ளதாலும், இம்மாநிலத்தின் அனைத்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் இந்த முறையை விரிவுபடுத்தி ஆணை வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

1997 மார்ச் 19]

1997-98-ஆம் ஆண்டில் பகுதி 2 திட்டத்தின்கீழ் அனுமதியளிக்கப் பட்டுள்ள திட்டங்கள்.

தொடர் எண்.	பொருள்.	தொடரினச் செலவு.	தொடராயினச் செலவு.
		(ரூபாய்	இலட்சத்தில்)
1.	பகுதி அலுவலகங்களுக்காக பண வசூல் கணக்கீட்டு எந்திரங்கள் 15 வாங்குதல்	..	8.25
2.	மதுரை (தெற்கு) வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு ஈப்பு (Jeep) வழங்குதல்	0.44	2.90
3.	10 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு கணினி வழங்குதல்	..	25.00
4.	வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மற்றும் பகுதி அலுவலகங்களுக்கு 50 பணப்பெட்டகங்கள் வழங்க (Cash Chest)	..	1.50
5.	தூய்மைக் கேட்டைப் பரிசோதிப்பதற்காக, 14 மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (நிலை 1) பதவிகளுக்கு அனுமதியளித்தல்	12.56	1.26
	மொத்தம்	**13.00**	**38.91**

XI. முடிவுரை:

வாழ்க்கையின் அனைத்து நிலைகளிலும் பொதுமக்கள் பயன்படுத்துகின்ற சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவத்தையும், சமூக பொருளாதார வளர்ச்சிக்குச் சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கிய பங்கினையும் கருத்தில் கொண்டு, பொதுமக்களுக்கு நலம் பயக்கின்ற வகையில் மிகச் சிக்கனமான மற்றும் வசதியான போக்குவரத்து வசதிகளை அளிக்க அனைத்து முயற்சிகளையும் அரசு மேற்கொண்டுள்ளது. மேலும் விபத்துகளைத் தடுத்து, பொது மக்களின் விலை மதிப்பற்ற உயிர்களைக் காப்பதற்காக மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் விதிகளை தீவிரமாகச் செயற்படுத்தி சாலைப்பாதுகாப்பை உறுதி செய்வது ஒரு புறமும், சாலைகளை மேம்படுத்துவது என்பது மறு புறமும் அரசின் பெருமுயற்சியாக இருக்கும்.

[1997 மார்ச் 19

இணைப்பு-II

கட்டண வீதங்கள்

பயணிப் பேருந்துகள் விவரங்கள்: 1-12-1993 முதல் விரைவுப் பேருந்துகளின் கட்டண விதங்கள்.

(1) சமவெளிச் சாலைகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14½ காசுகள். ஆனால் குறைந்த அளவு 30 கி.மீட்டர் தூரத்திற்கு நான்கு ரூபாய் ஐம்பது காசுக்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்படவேண்டும்.

(2) மலைச் சாலைகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 18½ காசுகள். ஆனால் குறைந்த அளவு 30 கி.மீட்டர் தூரத்திற்கு ஆறு ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்பட வேண்டும்.

(3) மிக சொகுசு விரைவுப் பேருந்துகளில் எல்லாப் பயணிகளுக்கும் உயர்தர இடவசதிகள் செய்யப்பட்டிருந்தால், சமவெளிச் சாலைகளில் கி.மீட்டர் ஒன்றுக்கு 17 காசுகள், ஆனால் குறைந்த அளவு 30 கி.மீட்டர் தூரத்திற்கு ஐந்து ரூபாய் ஐம்பது காசுக்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்படவேண்டும்.

(4) மிக சொகுசு விரைவுப் பேருந்துகளில் எல்லா பயணிகளுக்கும் உயர்தர இடவசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருந்தால் மலைச் சாலைகளில் கி.மீட்டர் ஒன்றுக்கு 21 காசுகள் என்ற வீதத்தில் கட்டணம் வசூலிக்கப்படவேண்டும். ஆனால் குறைந்த அளவு 30 கி.மீ. தூரத்திற்கு ஆறு ரூபாய் ஐம்பது காசுக்கு மேற்படாமல் கட்டணம் வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

(5) சீர்வளி வசதியுடன் கூடிய மிக சொகுசு விரைவுப் பேருந்துகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 35 காசுகள் என்ற வீதத்தில் கட்டணம் வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

ஆனால் குறைந்த அளவு 30 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்குப் பத்து ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் வசூலிக்கப்படவேண்டும்.

1997 மார்ச் 19]

(6) (லிமிடெட் ஸ்டாப்) குறிப்பிட்ட நிறுத்தங்களில் மட்டுமே நிற்கும் அல்லது பயணத்தடத்தில் ஒரு பயணமுனையிலிருந்து மற்றொரு பயண முனையத்திற்கு மட்டுமே நிறுத்தப்படக்கூடிய (பாய்ண்ட் டு.பாய்ண்ட்) பேருந்துகளில், 250 கி.மீட்டருக்கு குறையாத தொலைவிற்கு வழித்தடங்களில் இயக்கப்படும் சொகுசுப் பேருந்துகளில் பயணி ஒருவருக்கு கூடுதலாக ஐந்து ரூபாயும் மிக சொகுசு பேருந்துகளில் பயணி ஒருவருக்கு பத்து ரூபாயும் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கப்படவேண்டும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வீதங்களுக்கு இணங்க வரையறுக்கப் பட்டுள்ள கட்டணங்கள், ஐம்பது காசு மடங்குகளில் அடுத்த உயர் மடங்கிற்கு உயர்த்திக் கணக்கிட்டு விதிக்கப்படவேண்டும்.

சாதாரணப் பேருந்துகள்:

1. சமவெளிச் சாலைகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14 காசு. ஆனால் குறைந்த அளவு 10 கி.மீட்டர் தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய் ஐம்பது காசுக்கு மேற்படாமல் கட்டணம் வசூலிக்கப்படவேண்டும்.

2. மலைச் சாலைகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14 ½ காசு. மேலும் ஒவ்வொரு முப்பது கி.மீ. கொண்ட தொலைவிற்கும் நாற்பத்தைந்து காசு எனக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படவேண்டும்.

ஆனால் குறைந்த அளவு ஆறு கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய் ஐம்பது காசுக்கு மேற்படாமல் கட்டணம் வசூலிக்கப்படவேண்டும். மேலே, குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கட்டண வீதங்களுக்கிணங்க, வரையறுக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்கள் 10 காசு, என்ற மடங்கின்படி அடுத்த உயர் மடங்கிற்கு, உயர்த்திக்கணக்கிட்டு விதிக்கப்படவேண்டும்.

[1997 மார்ச் 19

இணைப்பு-III

ஆட்டோ ரிக்ஷா மற்றும் வாடகைக் கார்களைப் பொறுத்தமட்டில், 03-11-1996 முதல் விதிக்கப்படும் கட்டண வீதங்கள் வருமாறு:-

	கட்டண வீதம்
ஆட்டோ ரிக்ஷா:	ரூ. காசு
குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	7.00
ஒவ்வொரு கி.மீ. தூரத்திற்கும்	3.50
காத்திருப்புக் கட்டணம் ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும்	10 காசுகள்.
வாடகைக் கார்கள்:	
(சாதாரணம்)	
குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	10.00
ஒவ்வொரு கி.மீ. தொலைவிற்கும்	5.00
காத்திருப்புக் கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும்	10 காசுகள்.

இரவு நேரப் பணிகள்:

இரவு 10.00 மணியிலிருந்து அதிகாலை 5.00 மணி வரையில் ஓடும் ஆட்டோரிக்ஷாக்களுக்கும், வாடகைக் கார்களுக்கும் மேற்படி வீதங்களில் 25 சதவீதம் கூடுதல் கட்டணம் வசூலிக்கப்படலாம். பின்னமாக வரும் தொகை அடுத்த 10 காசுக்கு முழுமையாக்கப்படலாம்.

1997 மார்ச் 19]

மாநகர், நகரப் பயணிப் பேருந்துகள் கட்டண அட்டவணை:

நிலை.	01-12-1993 முதல் கட்டணம் சமவெளிச் சாலைகள்.	மலைச் சாலைகள்.
(1)	(2)	(3)
	ரூ.காசு.	ரூ.காசு.
முதலாவது	0.75	1.10
இரண்டாவது	1.00	1.20
மூன்றாவது	1.10	1.30
நான்காவது	1.20	1.40
ஐந்தாவது	1.50	1.70
ஆறாவது	1.70	1.90
ஏழாவது	2.00	2.20
எட்டாவது	2.20	2.40
ஒன்பதாவது	2.30	2.50
பத்தாவது	2.40	2.60
பதினொன்றாவது	2.50	2.70
பன்னிரெண்டாவது	2.60	2.80
பதிமூன்றாவது	2.70	2.90
பதிநான்காவது	2.80	3.00
பதினைந்தாவது	2.90	3.10
பதினாறாவது	3.00	
பதினேழாவது	3.10	
பதினெட்டாவது	3.20	

(ஒரு நிலை என்பது தோராயமாக இரண்டு கிலோ மீட்டர்களாகும்)

குறிப்பிட்ட நிறுத்தங்களில் மட்டும் நிறுத்தப்படும் பேருந்துகள் எங்கெங்கு இயக்கப்படுகிறதோ, அங்கு முதல்நிலைக்கான குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ஒரு ரூபாய்க்கு மேற்படக்கூடாது. அடுத்துவரும் நிலைகளுக்கு, மேற்கண்ட அட்டவணையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கட்டணங்களுடன் ஒரு ஒட்டு மொத்தக் கட்டணமாக 20 காசு கூடுதலாக வசூலிக்கப்படும்.

[1997 மார்ச் 19

எங்கெல்லாம் குறிப்பிட்ட நிறுத்தத்தில் மட்டும் நிற்கும் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றனவோ, அப்பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் குறைந்த அளவுக் கட்டணம் முதல் நிலைக்கு ஒரு ரூபாய்க்கு மேற்படக்கூடாது. அடுத்து வரும் நிலைகளுக்கு மேலே அட்டவணையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கட்டணங்களுடன் பயணச்சீட்டு ஒன்றிற்கு 20 காசு என்ற ஒரே படித்தான கட்டணம் வசூலிக்கப்படவேண்டும்.

பெருநகரப் பயணிப் பேருந்துகள்:

நிலை (1)	முதல் கட்டணம் (2)
	ரூ. காசு
முதலாவது	0.75
இரண்டாவது	1.00
மூன்றாவது	1.10
நான்காவது	1.20
ஐந்தாவது	1.50
ஆறாவது	1.70
ஏழாவது	2.00
எட்டாவது	2.20
ஒன்பதாவது	2.30
பத்தாவது	2.40
பதினொன்றாவது	2.50
பன்னிரெண்டாவது	2.60
பதிமூன்றாவது	2.70
பதிநான்காவது	2.80
பதினைந்தாவது	2.90
பதினாறாவது	3.00
பதினேழாவது	3.10
பதினெட்டாவது	3.20
பத்தொன்பதாவது	3.20
இருபதாவது	3.20
இருபத்திஒன்றாவது	3.50
இருபத்தி இரண்டாவது	3.50
இருபத்தி மூன்றாவது	3.50

(ஒரு நிலை என்பது தோராயமாக இரண்டு கிலோ மீட்டர்களாகும்)

1997 மார்ச் 19]

குறிப்பிட்ட நிறுத்தங்களில் மட்டும் நிறுத்தப்படும் பேருந்துகள் எங்கெங்கு ஓடுகின்றனவோ, அவைகளுக்கு குறைந்த அளவுக் கட்டணம் முதல் நிலைக்கு ஒரு ரூபாய்க்கு மேற்படக்கூடாது. அடுத்துவரும் நிலைகளுக்கு மேலே கொடுக்கப்பட்டுள்ள அட்டவணையில் காட்டப்பட்ட கட்டணங்களுக்கு மேல் இருபது காசுகள் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது.

சுற்றுலா வாடகை வண்டிகள்

இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணம்:

	சமவெளிச் சாலையில் கி.மீ. ஒன்றுக்கு கட்டணம் ரூ. காசு	மலைப்பகுதி சாலையில் கி.மீ. ஒன்றுக்கு கட்டணம் ரூ. காசு
1. இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை(மொத்தம் 6)	1.70	2.30
2. இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை (மொத்தம் 7)	1.75	2.40
3. 22-ம் அதற்கு மேற்பட்ட குதிரைத் திறன் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலாக் கார்கள்	3.50	4.15
என்பதற்கு	காத்திருப்புக் கட்டணம் நாளொன்றுக்கு உயரளவு ரூ.18 உட்பட்டு ஒருமணி நேரத்திற்கு ரூ.2/-	
இரவு தங்கல்	ஓரிரவுக்கு ரூ.15/-	

சீர்வளி வசதி செய்யப்பட்ட வண்டிகளுக்கு:

சீர்வளி வசதி செய்யப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மேற்சொன்ன கட்டணத்திற்கும் கூடுதலாக 15 சதவீதம் விதித்து வசூலிக்கப்படலாம். ஆனால், சீர்வளி வசதி சாதனம் பயன்படுத்தத்தக்க நிலையில் இருக்கவேண்டும்.

[1997 மார்ச் 19

இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணம்

22 குதிரைத் திறனுக்கும் குறைவான திறன் கொண்ட நடுத்தர அளவிலான சுற்றுலாக் கார்களுக்கு

	ரூபாய்
(1) 12 மணி நேரத்திற்கும், அதற்குக் குறைவான நேரத்திற்கும்	45
(2) 12 மணி நேரத்திற்கு அதிகமாக ஆனால் 24 மணி நேரம் வரையில்	90

22 குதிரைத்திறனும் அதற்கு மேற்பட்ட குதிரைத் திறன் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலாக் கார்கள்

	ரூபாய்
(1) 12 மணி நேரத்திற்கும், அதற்குக் குறைவான நேரத்திற்கும்	60
(2) 12 மணி நேரத்திற்கு அதிகமாக ஆனால் 24 மணி நேரம் வரையில்	120

இணைப்பு - IV

01-04-1994 முதற் கொண்டு விதிக்கப்பட்ட வரி வீதங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

போக்குவரத்து வண்டிகள் :

	காலாண்டு வரி (ரூபாய்)
(எ) 3,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன்கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்.	545.00
(பி) 3,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 5,500 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன்கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்.	885.00
(சி) 5,500 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 9,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன்கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்.	1,355.00

1997 மார்ச் 19]

	காலாண்டு வரி (ரூபாய்)
(டி) 9,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 12,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன்கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்.	1,775.00
(இ) 12,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 13,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன்கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்.	1,930.00
(எப்) 13,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 15,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன்கொண்ட சாக்கு வண்டிகள்.	2,300.00
(ஜி) 15,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட எடையேற்றும் திறன்கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்.	2,300.00

15,000 கிலோவிற்கு கூடுதலாக ஒவ்வொரு 250 கிலோகிராமிற்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு ரூ.50

2. ஒப்பந்த ஊர்திகள்:

எ) ஆட்டோ ரிக்ஷா	காலாண்டிற்கு	ரூ.	60
பி) மோட்டார் வண்டி	காலாண்டிற்கு	ரூ.	150
சி) சுற்றுலா மோட்டார் வண்டி	காலாண்டிற்கு	ரூ.	200
டி) மேக்சி கேப்	ஒரு இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ.	150
இ) ஆம்னிப் பேருந்து	ஒரு இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ.	1,500

3. பயணிப் பேருந்துகள்

எ) சென்னைப் பெருநகரப் பகுதிக்குள் மட்டுமே ஓடக்கூடியவை	ஒரு இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 60
பி) நகரப் பேருந்து	ஒரு இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 275 மற்றும் 10 சதவீதம் மேல்வரி
சி) வெளியூர் பேருந்து	ஒரு இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 360 மற்றும் 25 சதவீதம் மேல்வரி

[1997 மார்ச் 19

டி) விரைவுப் பேருந்து	ஒரு இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 360 மற்றும் 25 சதவீதம் மேல்வரி

தனி வகையிலான வண்டிகள்

ஏ. தனிவகையிலான வண்டி.	காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு	ரூ. 50
பி) எடை ஏற்றப்படாமல் 3,000 கிலோவிற்கு மேல் எடை கொண்ட மோட்டார் வண்டியும், தனியார் போக்குவரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான மோட்டார் வண்டியும்	ஆண்டொன்றுக்கு	ரூ.2,000
சி) கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகள் (கல்வி நிறுவனப் பேருந்து)	காலாண்டிற்கு	ரூ. 500

பிற வண்டிகள் :

	ஆண்டு வரி
ஏ) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் . கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 50 சிசிக்கு மேற்பட்ட ஆனால் 75 சி.சி.க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	ரூ. 125
பி) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 75 சிசிக்கு மேற்பட்ட ஆனால் 170சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	ரூ. 180
சி) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 170 சிசிக்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்	ரூ. 210

1997 மார்ச் 19]

(01-04-1989 அன்று அல்லது அதற்குப் பிறகு பதிவு செய்யப்படும் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குக் கண்டிப்பாக ஆயுட்கால வரி செலுத்த வேண்டும்)

தொடர்வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியிருந்தாலும், அல்லது இல்லாவிட்டாலும்.

இனம் எண்.	50சி.சிக்கு மேற்பட்ட ஆனால் 75 சி.சிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	75 சி.சிக்கு மேற்பட்ட ஆனால் 170 சி.சிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	170 சி.சிக்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள் களும் மூன்று சக்கர மோட்டார் சைக்கிள் களும்
(1)	(2)	(3)	(4)
	ரூ. பை.	ரூ. பை	ரூ. பை.
ஏ. புதிய வண்டிகளைப் பதிவு செய்கையில்	1,220.00	1,750.00	2,050.00
பி. வண்டி ஏற்கனவே பதிவு செய்யப்பட்ட மாதத்திலிருந்து அந்த வண்டி வாங்கிய கால அளவு			
1. ஓராண்டிற்கு மேற்படாமல் இருந்தால்	1,170.00	1,680.00	1,960.00
2. ஓராண்டிற்கு மேற்பட்டு ஆனால் இரண்டாண்டிற்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1,120.00	1,610.00	1,880.00
3. இரண்டாண்டுகளுக்கு மேல் ஆனால் மூன்றாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1,060.00	1,530.00	1,780.00
4. மூன்றாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் நான்காண்டுகளுக்கு மற்படாமலிருந்தால்	1,000.00	1,440.00	1,680.00

[1997 மார்ச் 19

(1)	(2)	(3)	(4)
5. நான்காண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஐந்தாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	940.00	1,350.00	1580.00
6. ஐந்தாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஆறாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	870.00	1,250.00	1,460.00
7. ஆறாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஏழாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	800.00	1,150.00	1,340.00
8. ஏழாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால் எட்டாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	720.00	1,040.00	1,210.00
9. எட்டாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஒன்பதாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	640.00	920.00	1,070.00
10. ஒன்பதாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் பத்தாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	550.00	790.00	920.00
11. பத்தாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டிருந்தால்	450.00	650.00	760.00
1 ரிக்குகள், மின்உற்பத்தி சாதனங்கள் அல்லது அழுத்தக் கருவிகள் போன்ற சாதனங்களுடன் பொருத்தப்பட்ட தொடர் வண்டிகள். (அல்லது) வண்டிகள் அவற்றின் எடை எவ்வளவாக இருந்தாலும்.		2,500.00	

1997 மார்ச் 19]

மோட்டார் வண்டிகள், ஜீப் வண்டிகள் முதலியன:

	ஆண்டு வரி		
	இறக்குமதி செய்யப்பட்ட வண்டிகள்	இந்தியாவில் தயாரான வண்டிகள்	
		தனிநபருக்கு சொந்தமான வண்டிகள்	மற்றவருக்கு சொந்தமான வண்டிகள்
	ரூ.	ரூ.	ரூ.
அ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	1,800	500	1,000
ஆ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 1,500 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	2,350	650	1,300
இ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 1,500 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 2,000 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	2,700	750	1,500
ஈ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 2,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 3,000 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	2,900	800	1,600
உ. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் தனியார் போக்குவரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத வண்டிகளை பொருத்தமட்டில் சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 3,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக உள்ளவை.	3,300	900	1,800
7. உடல் ஊனமுற்றோருக்கு வடிவமைக்கப்பட்ட ஊர்திகள் ஆண்டொன்றுக்கு		32	

1997 மார்ச் 19]

இணைப்பு-2

[307 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

நெடுஞ்சாலைத்துறை

தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள்

1996-97 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆய்வு

மற்றும்

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம்

கோரிக்கை எண் 38 சாலைகளும், பாலங்களும் மற்றும் கோரிக்கை எண் 57

சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு

ஒரு நாட்டின் துரிதமான பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், சமூக ஒருங்கிணைப்புக்கும் சாலைப் போக்குவரத்துத் தொடர்பு இன்றியமையாத அடிப்படைத் தேவையாகும். இதனைக் கருத்திற்கொண்டுதான் தமிழகத்தில் 1946 ஆம் ஆண்டு முதல் நெடுஞ்சாலைக்கென தனித்துறை ஏற்படுத்தப்பட்டு செயல்பட்டு வருகின்றது. ஆயினும், இதுகாறும் இத்துறை தலைமைச் செயலக மட்டத்தில் பொதுப்பணித் துறையுடனோ, அல்லது போக்குவரத்துத் துறையுடனோ இணைந்து செயல்பட்டு வந்துள்ளது. சாலை மற்றும் ஊரக மேம்பாட்டுப் பணிகளை மேலும் செம்மையாகவும், சிறப்பாகவும் செயல்படுத்தற் பொருட்டு, தற்பொழுது பொன்விழா ஆண்டினைத் தாண்டிச் சென்று கொண்டிருக்கும் இத்துறைக்கு நமது மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் தலைமைச் செயலக அளவிலும் தனித்துறை அமைத்து, தனிச் செயலரையும் அமர்த்தி ஆணையிட்டமைக்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கட்கு மிக்க நன்றி.

தமிழகத்தில் உள்ள மொத்த சாலைகளின் நீளம் 1,41,761 கி.மீ. ஆகும். இவற்றுள் அரசு சாலைகள் 56,974 கி.மீ. ஆகும். இந்த 56,974 கி.மீ நீள அரசு சாலைகளுள் 46,999 கி.மீ. ஒரு வழித்தட அகலமுள்ளவையாகவும் 9,975 கி.மீ. இருவழித்தடம், பல்வழித்தடம் மற்றும் இடைப்பட்ட அகலமுடையவையாகவும் உள்ளன.

[1997 மார்ச் 19

தமிழகத்தில் நெடுஞ்சாலைத் துறை அரசால் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பின்வரும் திட்டங்களின் கீழ், பாலம் மற்றும் சாலைப்பணிகளை மேற்கொள்கிறது.

1. மாநிலச் சாலைகள் திட்டம்:

அ. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர்புறம்)

ஆ. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்

இ. மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள்

ஈ. இதர மாவட்டச் சாலைகள்

உ. இதர சாலைகள்

ஊ. கருவிகளும் தளவாடங்களும்

எ. சாலையோர மரங்கள்

ஏ. அரசு சாலைகளில் பழுதடைந்த பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்.

2. தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுதல்.
3. புறவழிச் சாலைகளுக்கு நிலம் கையகப்படுத்துதல்.
4. மக்களுக்குப் பாலங்கள்
5. கடற்கரையோர சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்
6. மலைச்சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.
7. தொழிற் சாலைப் பகுதிகளில் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்.
8. விபத்துப் பகுதிகளில் மேம்பாட்டுத் திட்டம்
9. அண்ணாசாலையில் நான்கு வழிப்பாதை அமைத்தல்.
10. வறட்சி நிவாரணப் பணிகள்.
11. பொருளாதார மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையே முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டம்.
12. வெள்ள நிவாரணப்பணிகள்.
13. வேளாண்மை மற்றும் ஊரகவளர்ச்சி தேசிய வங்கியின் கடனுதவியுடன் இதர மாவட்டச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

1997 மார்ச் 19]

14. தமிழக சாலைகள் தொகுப்புத் திட்டம்.
15. தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.
16. கிராமச் சாலைகள் திட்டம்.
17. சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம்
18. பேருந்து தடச்சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்
19. கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை திட்டம்.
20. உலக வங்கி நிதியுதவியுடன் தமிழ்நாடு வேளாண்மை அபிவிருத்தி திட்டம் (கிராம சாலை பகுதி)
21. ஆராய்ச்சியும் மேம்பாடும்.
22. அரசு சாலைகள் ப்ராமரிப்பு
23. மையச்சாலை நிதித்திட்டம்
24. பழங்குடியினர் பகுதி வளர்ச்சித் திட்டம்.

மாநிலச் சாலைகள் திட்டம்:

பெருகிவரும் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்வதற்கென (அ) தற்போதுள்ள உறுதியற்ற கட்டுமானங்களை உறுதிப்படுத்துதல் (ஆ) பாலம் கட்டப்படாத நீர்க் குறுக்கீடுகளில் சிறுபாலங்கள் மற்றும் பாலங்கள் கட்டுதல், (இ) சாலைத் தளங்களை அகலப்படுத்துதல், உறுதிப்படுத்துதல், மற்றும் (ஈ) சாலைகளின் வடிவமைப்பினை மேம்பாடு செய்தல் போன்ற முக்கிய பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

1996-97 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ.9.43 கோடி மதிப்பீட்டில் 33 பாலப்பணிகளும், 30.60 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளும், மேற்கொள்ளப்பட்டு நடைபெற்று வருகின்றன.

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ.11.631 கோடி மதிப்பீட்டில் 25 பாலப் பணிகளும், 70.40 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைப் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்படவுள்ளன.

தேசிய நெடுஞ்சாலை (நகர்ப்புறம்):

மக்கட் தொகை 20,000-க்கு மேல் உள்ள நகர்ப்புறப் பகுதிகளில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பகுதிகள் தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்புறப்

பகுதிகளாகும். தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்புறப் பகுதிகளின் மொத்த நீளம் 125.86 கி.மீ. ஆகும்.

தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்புறப் பகுதிகளை நன்கு பாதுகாக்கும் மேம்பாட்டுப் பணிகட்கு மைய அரசு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ.60,000 வீதம் வழங்கும் தொகையையும் சேர்த்து மாநில அரசின் பகுதி 2-க்கான திட்டப் பணிகளின்கீழ் படிப்படியாகச் செயலாக்கப்படுகின்றன.

1996-97 நிதியாண்டில் இத்திட்டத்தின் கீழ் ரூ.57.20 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. 1997-98 ஆம் நிதியாண்டிற்காக ரூ.1.14 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு, பணிகள் தொடங்கப்படவுள்ளன.

மாநில நெடுஞ்சாலைகள்:

இத்திட்டத்தின்கீழ் மாநில நெடுஞ்சாலைப் பணிகள் தலையாய பணிகளாக எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. 1-4-1996 அன்றைய நிலவரப்படி மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1934 கி.மீ. ஆகும்.

1996-97 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2க்குரிய திட்டத்தின் கீழ் இரண்டு சாலைத் திட்டப் பணிகள் ரூ.90 இலட்சம் மதிப்பீட்டுத் தொகையிலும், ஐந்து பாலத்திட்டப் பணிகள் ரூ.49 இலட்சம் மதிப்பீட்டுத் தொகையிலும் மேற்கொள்ளப்பட்டு, பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

இவை தவிர, அண்ணாசாலையில் தாடண்டர் நகருக்கு அருகில் பேருந்துகள் நிற்பதற்கான பேருந்து நிலையம் அமைக்கும் பணி ரூ.45 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் நடைபெற்று வருகின்றது.

1997-98 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2க்குரிய திட்டத்தின்கீழ், ஐந்து பாலப்பணிகளும், ஐந்து சாலைப் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்படவுள்ளன.

1997-98 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இதற்கென ரூ.2.00 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள்:

1-4-1996 அன்றைய நிலவரப்படி, மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 13,975 கிலோ மீட்டர் ஆகும். 1996-97 ஆம் ஆண்டில் ரூ.2.10 கோடி மதிப்பீட்டுத் தொகையில் எட்டுப் பாலப்பணிகளும், இரண்டு சாலைப் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டு பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

1997-98 ஆம் ஆண்டின் பகுதி-2க்குரிய திட்டத்தின் கீழ் ஒரு பாலப்பணியும், ஒன்பது சாலைப்பணிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டு செயலாக்கப்படவுள்ளன.

1997-98 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ.4.63 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

இதர மாவட்டச் சாலைகள்:

1-4-1996 அன்றைய நிலவரப்படி, இதர மாவட்டச் சாலைகளின் மொத்த நீளம் 39,063 கி.மீ ஆகும். 1996-97 ஆம் ஆண்டின் பகுதி 2-க்கான திட்டத்தில், இதர மாவட்டச் சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ரூ.2.97 கோடி மதிப்பீட்டுத் தொகையில் பத்து பாலப்பணிகளும், இரண்டு சாலைப்பணிகளும் நடைபெற்று வருகின்றன. இவை தவிர, புதிய பணிகள் திட்டத்தின்கீழ் எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம், அரியலூர், விளாங்காடுபாக்கம் சாலை கி.மீ. 0/0-3/6 மேம்பாடு செய்தல் எனும் பணி ரூ.70 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் மேற்கொள்ளப்பட்டு, பணி நடைபெற்று வருகின்றது. இப்பணிக்கான மொத்தத் தொகையையும் 'ஸ்பிக்' நிறுவனம் ஏற்றுக் கொள்ளும்.

1997-98 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2க்குரிய திட்டத்தின்கீழ் ஒன்பது சாலைப்பணிகளும், ஒரு பாலப்பணியும் மேற்கொள்ளப்படவுள்ளன.

1997-98 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.7.19 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

அரசு சாலைகளில் உள்ள பழுதடைந்த பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்:

அண்மையில் முடிக்கப்பட்ட ஆய்வின்படி, அரசு சாலைகளில் உள்ள பல்லாண்டுகட்கு முன்னர் கட்டப்பட்ட 3458 பாலங்கள் மிகவும் பழுதடைந்த நிலையில் உள்ளன. அவற்றை மீண்டும் கட்டுவதற்கு, தற்போதைய விலை விகிதப்படி, மொத்த மதிப்பீட்டுத் தொகையாக ரூ.425 கோடி தேவைப்படுகிறது.

1996-97 ஆம் ஆண்டின் பகுதி-2க்குரிய திட்டத்தின் கீழ் ஒன்பது பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டும் பணிக்கு ரூ.1.62 கோடி மதிப்பீட்டுத் தொகையில் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் ஏழு பாலங்கள் இத்திட்டத்தின் கீழ் திரும்பக் கட்டப்படவுள்ளன.

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.2.54 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

இதர சாலைகள் திட்டம்:

ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகளில் ரூ.50,000/-க்கு மேல் மதிப்பிடப்பட்ட பெரிய/சிறிய பாலங்கள், தாம்போகிகள், சிறுபாலங்கள் கட்டுதல், மற்றும் சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகள் போன்ற மூலப்பணிகள் இத்திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்த எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன.

1997-98 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தில் இரு பாலப் பணிகள் ரூ.70 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் மேற்கொள்ளப்படவுள்ளன.

1997-98 ஆம் ஆண்டின் வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.1.23 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

இருப்புப் பாதை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள்:

ஒரு இலட்சத்தை மிஞ்சிய தொடர்வண்டி அலகுகள் கொண்ட அரசு சாலைகளில் தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதைக் கடவுகட்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுவதற்கு இத்திட்டம் வழிகோலுகின்றது. நிதிவளம் மற்றும் பணிகள் இன்றியமையாமை ஆகியவற்றைக் கருத்திற்கொண்டு, முன்னுரிமை அடிப்படையில் இருப்புப் பாதைத் துறைப் பணிகள் திட்டத்தில் இப்பணிகள் சேர்க்கப்படுகின்றன.

அணுகுசாலைகள் உட்பட இருப்புப்பாதை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுவதற்காகும் செலவை மாநில அரசும், இருப்புப்பாதைத் துறையும் சமமாக 50:50 என்ற விகிதத்தில் ஏற்கின்றன. இந்திய அரசின் இருப்புப்பாதை அமைச்சக இருப்புப்பாதைத் துறை பாதுகாப்புப் பணிகள் நிதி உருவாக்கப்பட்டு, அந்த நிதியிலிருந்து, பணியாளர் நியமிக்கப்படாத இருப்புப்பாதைக் கடவுகளைப் பராமரித்தல், தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதைக் கடவுகளின் தரத்தை மேம்படுத்துதல், மற்றும் தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதைக் கடவுகளுக்குப் பணியாளர்களை நியமித்தல் ஆகிய பணிகளுக்கு மாநில அரசுக்கு ஏற்படும் செலவினங்களுக்கு மேற்கூறிய நிதியிலிருந்து எட்டு விழுக்காடு தொகை மாநில அரசுக்கு வழங்குவதற்காக ஒதுக்கப்படுகின்றது.

ஒரு இலட்சம் ஊர்தி அலகிற்கு மேல் உள்ள இருப்புப்பாதைக்

கடவுகள் 87 உள்ளன என்று இருப்புப்பாதைத் துறை தெரிவு செய்துள்ளது. இந்த 87 இருப்புப் பாதைக் கடவுகளும் இருப்புப் பாதை மேம்பாலம்/கீழ்ப்பாலம் கட்டுதற்குத் தகுதியுடையனவாகும்.

பழவந்தாங்கல் தொடர்வண்டி நிலையம் அருகில் ரூ.3.84 கோடி மதிப்பீட்டில் இருப்புப்பாதைக் கீழ்ப்பாலம் கட்டும் பணி முடிவடையும் தருவாயில் உள்ளது.

செயின்ட் தாமஸ் மலை தொடர்வண்டி நிலையம் அருகில் இருப்புப்பாதை கீழ்ப்பாலம் கட்டும் பணிக்கான நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இப்பணிக்கான மதிப்பீடு ரூ.2.50 கோடிக்கு ஒப்பளிக்கப்பட்டுள்ளது. நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டவுடன் இப்பணி செயலாக்கப்படும்.

அரக்கோணத்தில் இருப்புப் பாதை மேம்பாலம் கட்டும் பணி ரூ.10.175 கோடி மதிப்பீட்டில் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

திண்டுக்கல் நகரில் இருப்புப்பாதை மேம்பாலம் கட்டும் பணி ரூ. 3.52 கோடி மதிப்பீட்டில் நடைப்பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

திருவாரூர் நகரில் இருப்புப் பாதை கீழ்ப்பாலம் கட்டும் பணி ரூ.5.00 கோடி மதிப்பீட்டில் மேற்கொள்வதற்கு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது. இப்பணிக்கான முழுச் செலவையும் மாநில அரசே ஏற்கும்.

திண்டிவனத்தில் பாண்டிச்சேரி - கிருட்டிணகிரி சாலையில் இருந்து, தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 45 மற்றும் இருப்புப்பாதைக் கடவினைக் கடப்பதற்காக ரூ.19.89 கோடி செலவில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டும் பணியை, "பொருளாதார மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையே முதன்மை வாய்ந்த திட்டப் பணிகளின்" கீழ் மாநில அரசு, மைய அரசு மற்றும் இருப்புப்பாதைத் துறையின் நிதி உதவியுடனும் மேற்கொள்ளப்படவுள்ளது. இப்பணி செயலாக்கத்திற்கு விரைவில் எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

விழுப்புரம் நகரில் கீழப்பெரும்பாக்கம் அருகில் ரூ.5.00 கோடி மதிப்பீட்டில் இருப்புப்பாதைக் கீழ்ப்பாலம் கட்டும் பணி 1996-97 ஆம் ஆண்டு இருப்புப்பாதைத் துறை பணிகள் திட்டத்தின் கீழ் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

இவற்றைத் தவிர, கீழ்க்காணும் இருப்புப்பாதை மேம்பாலப் பணிகள் 1996-97 ஆம் ஆண்டிற்கான இருப்புப்பாதைத் துறைப் பணிகள்

[1997 மார்ச் 19

திட்டத்தின் கீழ் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன:—

1. ரூ. 3.75 கோடி செலவில் கடலூர் திருக்கோவிலூர் அணைக்கட்டு சாலையில் திருப்பாதிரிப்புலியூர் தொடர்வண்டி நிலையம் அருகில் இருப்புப்பாதை மேம்பாலம்.

2. ரூ. 7.00 கோடி செலவில் விருதுநகர் மற்றும் சங்கரலிங்கபுரம் தொடர்வண்டி நிலையங்கட்கு இடையே இருப்புப்பாதை மேம்பாலம்.

3. ரூ. 7.00 கோடி செலவில் சிதம்பரம் தொடர்வண்டி நிலையம் அருகில் இருப்புப்பாதை மேம்பாலம்.

இப்பணிகட்கான தொழில் நுட்பக் கருத்துருக்கள் தென்னக இருப்புப்பாதை நிர்வாகத்திற்கு (Southern Railway) அனுப்பப்பட்டுள்ளன. அனுமதி பெற்றவுடன் பணிகள் தொடங்கப்படும்.

1996-97 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 5.3842 கோடி செலவிடப்பட்டது.

1997-98 ஆம் ஆண்டின் நிதி ஒதுக்கீட்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 5.45 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

கருவிகளும், தளவாடங்களும்:

சாலைகளின் ஓடுதளத்தை மேம்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று பல்வேறு வளர்ச்சித் திட்டங்களைச் செயல்படுத்தியதைத் தொடர்ந்து நெடுஞ்சாலைத் துறையில் சாலை அமைப்புக் கருவிகளையும், தளவாடங்களையும் மேம்பாடு செய்வதும், நவீனப்படுத்துவதும் இன்றியமையாது தேவைப்படுகின்றன. பழைய கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்கள் பல, அவற்றின் கால வரம்பினைக் கடந்து பயனற்றுவிட்டதால், அவற்றிற்குப் பதிலாக, புதியவற்றை வாங்க வேண்டியது அவசியமாகின்றது. புதிய கருவிகளும், தளவாடங்களும் படிப்படியாக வாங்கப்பட்டு வருகின்றன.

1996-97 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 15.50 இலட்சம் செலவிடப்பட்டது. 1997-98 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.14.92 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

1997 மார்ச் 19]

சாலையோர மரங்கள்:

சுற்றுப்புறச் சூழ்நிலையைப் பராமரிப்பதற்காகவும், சாலையை பயன்படுத்துவோருக்கு நிழல் தருவதற்காகவும், சாலை ஓரங்களில் பெருமளவில் நிழல் தரும் மரங்கள் வளர்க்கப்படுகின்றன. இப்படி வளர்க்கப்படும் மரங்கள், அவற்றின் கனிகளின் வாயிலாக அரசுக்கு வருவாயையும் தருகின்றன. இது ஊரக வேலை வாய்ப்பினையும், ஊரக தொழில் வளர்ச்சியையும் உருவாக்குகிறது. தற்சமயம் பல இலட்சக் கணக்கில் பனை மரங்கள் மற்றும் மற்ற வகை மூங்கில் மரங்கள், எரிபொருட்கள், எண்ணெய், கனிகள் மற்றும் பூ பூக்கும் மரங்களையும் வளர்க்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. ஒழுங்கான கண்காணிப்பிற்கும், ஆயுள் வீதத்தை அதிகரிக்கச் செய்ய உத்தரவாதம் அளிப்பதற்கும், தொகுதி வளர்ப்புத் தொழில் நுட்பங்கள் கடைபிடிக்கப்படுகின்றன. 1996-97 ஆம் ஆண்டில் 1,55,00,000 பனை மரங்களையும், 82,000 இதர வகை மரங்களையும், வளர்க்க இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளதில் 1,28,88,000, பனை மரங்களும் 82,000 இதர மரங்களும் இந்நாள் வரை நடப்பட்டுள்ளன.

1996-97 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 70.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டது.

1997-98 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 64.00 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

புறவழிச் சாலைகளுக்காக நிலம் கையகப்படுத்துதல்:

மாநகரங்கள், நகரங்கள் வழியாக செல்லும் நேரடிப் போக்குவரத்து, நகரத்தை மிகவும் நெரிசலுக்கு உள்ளாக்குகிறது. மாநகரங்கள்/நகரங்களில் இத்தகைய போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்கு புறவழிச்சாலைகளை அமைப்பது அவசியமாகிறது. புறவழிச் சாலைகளை அமைப்பதற்கு நிலம் கையகப்படுத்த வேண்டியிருப்பதால், எட்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் புறவழிச் சாலைகளுக்காக நிலம் கையகப்படுத்துவதற்காக ரூ. 2.00 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டத்தின்கீழ் தஞ்சாவூர் நகரில் புறவழிச் சாலை அமைப்பதற்கான நிலம் கையகப்படுத்தும் பணி முடிவு பெற்று புறவழிச்சாலையும் அமைக்கப்பெற்றுவிட்டது.

1997-98 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 9.67 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மக்களுக்குப் பாலங்கள்:

இத்திட்டத்தின்கீழ் 1993-94 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 10.42 கோடி செலவில் ஊராட்சி ஒன்றியப் பகுதிகளில் அதாவது ஒவ்வொரு சட்டமன்றத் தொகுதிக்கும் ஒரு பாலம் என்ற கணக்கில், 208 புதிய பாலங்கள் கட்டுவதற்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது. இவற்றில் 196 பாலப் பணிகள் முடிவடைந்தும், மீதப்பாலப் பணிகள் முடியும் தருவாயிலும் உள்ளன.

1996-97 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கு 0.41 இலட்சம் செலவிடப்பட்டது.

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கு இத்திட்டத்திற்கு 0.45 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

கடலோரச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

இத்திட்டத்தின் கீழ், நாகப்பட்டினம் காயிதேமில்லத் மாவட்டத்தில் 183.60 கி.மீ. நீளமுள்ள அரசு சாலைகளை ரூ. 16.80 கோடி மதிப்பீட்டில் அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துவதற்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டு பணிகள் செயலாக்கத்தில் உள்ளன. இத்திட்டத்தின்கீழ் 1996-97 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 9.88 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1997-98க்கான நிதி ஒதுக்கீட்டில், இத்திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பணிகள் அனைத்தையும் முடிப்பதற்கென ரூ. 0.05 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மலைச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

இத்திட்டத்தின்கீழ், நீலகிரி மாவட்டத்தில் உதகை கோத்தகிரி சாலையை ரூ.1.26 கோடி மதிப்பீட்டில் அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்திட அரசு அங்கீகாரம் அளித்துள்ளது. இச்சாலைகளுக்குப் பதிலாக சில்வர்ஜூப்ளி சாலையை ரூ. 1.26 கோடி மதிப்பீட்டில் மேம்பாடு செய்யத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1997-98ம் ஆண்டிற்கான ஒதுக்கீடு ரூ. 12.60 இலட்சம் ஆகும்.

தொழிற்சாலைப் பகுதிகளில் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

இத்திட்டத்தின் கீழ் 69.75 கி.மீ. நீளமுள்ள அரசு சாலைகளை ரூ. 8.88 கோடி செலவில் அகலப்படுத்தி, உறுதிப்படுத்த ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. 1996-97ல் மணலி மாத்தூர் சாலையை கி.மீ. 0/0 2/8 வரை ரூ. 49.00 இலட்சம் செலவில் மேம்பாடு செய்ய

ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு பணிகள் துவங்கப்படவுள்ளன. இத்தொகையில் ரூ. 23.55 இலட்சத்தை மணலி பகுதியில் உள்ள தொழிற்சாலைகள் அளிக்க முன் வந்துள்ளன. இதேபோல் தொழுதூர் - விருத்தாசலம் சாலையை அகலப்படுத்தவும், உறுதிப்படுத்தவும் மொத்த மதிப்பீடான ரூ. 6.50 கோடியில், இந்தியா சிமெண்ட் நிறுவனமும், ராம்கோ சிமெண்ட் நிறுவனமும் சேர்ந்து ரூ.3 கோடி தர முன்வந்துள்ளன. இந்த கருத்துருவின் அடிப்படையில், தொழில் நிறுவனங்களை அணுகி நிதி பெறப்பெற்று சாலைகளை மேம்பாடு செய்ய அரசு முயற்சிக்கும்.

1996-97 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 6.53 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது.

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 71.36 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

விபத்துப் பகுதிகளை மேம்பாடு செய்தல்:

1995-96-ல் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உதவியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வில் 410 இடங்கள் விபத்துப் பகுதிகளாக கண்டறியப்பட்டன. இந்த விபத்துப் பகுதிகளை மேம்பாடு செய்வதற்கு ரூ. 11.60 கோடி தேவைப்படும் என்று கணக்கிடப்பட்டது.

1996-97-ல் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 4.00 கோடி செலவிடப்பட்டது. 1997-98 ஆம் நிதி ஆண்டில், இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 4.00 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

அண்ணா சாலையில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள்:

அண்ணா சாலையில், மருத்துவப்பணி இயக்குநர் (D.M.S.) அலுவலகத்திற்கும் உஸ்மான் சாலை சந்திப்பிற்கும் இடைப்பட்ட பகுதியில் போக்குவரத்து நெரிசலை கட்டுப்படுத்துவதற்கென, நான்கு வழிப்பாதை அமைத்து போக்குவரத்தினை துரிதப்படுத்திட மேம்பாட்டுப் பணிகள் ரூ. 1.59 கோடி மதிப்பீட்டில் மேற்கொள்வதற்காக அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. போக்குவரத்து மற்றும் பொறியியல் வல்லுநர்களைக் கலந்தாலோசித்த பின்பு மேம்பாட்டினைச் செய்ய முடிவெடுக்கப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டத்திற்கென 1997-98 ஆம் நிதி ஆண்டில், ரூ.1.00 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

[1997 மார்ச் 19

வறட்சி நிவாரணப் பணிகள்:

வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் உள்ள ஏழை மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கும் பொருட்டு தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம், இராமநாதபுரம், பெரம்பலூர், திருவள்ளூர் ஆகிய மாவட்டங்களில் சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளை மேற்கொள்வதற்கென, வறட்சி நிவாரணப் பணிகளின் கீழ் ரூ.35.00 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது.

இத்திட்டத்தின் கீழ் 1415.75 கி.மீ. சாலைகள் உள்ளடங்கிய 1330 பணிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு முடிக்கப்பட்டன.

பொருளாதார மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையே முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகள் திட்டம்:

திருப்பூர் நகர சாலைகள் மேம்பாடு

தமிழகத்தில் உள்ள திருப்பூர் நகரம் நெசவு மற்றும் துணிகள் ஏற்றுமதிக்குப் பெயர் பெற்றதாகும். ஆண்டுதோறும் ரூ. 2000.00 கோடி மதிப்பிற்குத் துணிகள் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. திருப்பூர் நகருக்குள்ளும், அதனைச் சுற்றியும் உள்ள சாலைகள் மேம்பாட்டிற்காக முதற்கட்டமாக ரூ.15.00 கோடிக்கு மைய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்கான தொகையில் 50 விழுக்காடு தொகையை - அதாவது ரூ. 7.50 கோடி எட்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் பொருளாதார மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையே முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டத்தின் கீழ் மைய அரசு கீழுள்ளவாறு ஒப்புக் கொண்டுள்ளது:-

1.	சிறு தொழில் வளர்ச்சி மையத்தினைச் சுற்றி அமைந்துள்ள 8.80 கி.மீ. சாலையினை மேம்பாடு செய்தல்.	ரூ. 1.45 கோடி
2.	திருப்பூர் நகரைச் சுற்றி 46.20 கி.மீ. நீள வட்டச் சாலை அமைத்தல் மற்றும் மேம்பாடு செய்தல்	: ரூ. 9.65 கோடி
3.	அரசு சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல் மற்றும் நொய்யல் ஆற்றின் மீது பாலம் கட்டுதல்	:ரூ. 1.50 கோடி

1997 மார்ச் 19]

4.	திருப்பூர் நகரில் உள்ள அரசு சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல்	: ரூ. 2.40 கோடி
	மொத்தம்	ரூ. **15.00** கோடி

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 7 கோடி ஆகும்.

வெள்ள நிவாரணப் பணிகள்:

1996 ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் பெய்த பெருமழையினால் ஏழு மாவட்டங்களில் அரசு சாலைகள் பழுதடைந்தன. இவற்றின் சீரமைப்பிற்கென ரூ. 1.87 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு சாலைகளைப் பழுது பார்க்கும் பணி முழுவதும் முடிக்கப்பட்டது.

1996 டிசம்பர் திங்களில் ஏற்பட்ட பெருவெள்ளத்தினால், 15 மாவட்டங்களில் உள்ள சாலைகள், பெருத்த அளவில் சேதமடைந்து, போக்குவரத்து முற்றிலுமாகப் பாதிக்கப்பட்டது. இந்தச் சாலைகளில் தற்காலிக சீரமைப்புப் பணிகளுக்கென்று ரூ. 37.25 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு முடியும் தருவாயில் உள்ளன.

எட்டு மாவட்டங்களில் பழுதடைந்த அரசு சாலைகளில் நிரந்தர சீரமைப்பிற்கென அரசு ரூ. 150 கோடி ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது.

இப்பணிகளை மைய தார் கலவை இயந்திரம் (Central Mixing Plant), மற்றும் தார்க்கலவை பரப்பும் இயந்திரம் (Paver) போன்ற உபகரணங்களைக் கொண்டு உறுதியான, நிலையான சாலைகளாக அமைக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இந்த உபகரணங்களை வைத்து இருப்பவர்கள்தான் இவ்வேலைகளை ஒப்பந்தப்புள்ளி மூலம் எடுத்துச் செய்யத் தகுதிவாய்ந்தவர்கள் ஆவர். மேற்படி வேலைகள் 55 பகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு, ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கோரப்பட்டு, எட்டு மாவட்டங்களிலும் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

தேசிய வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சி வங்கியின் (NABARD) கடனுதவியுடன் அரசு சாலைகளின் மேம்பாட்டுத் திட்டம் :

தேசிய வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சி வங்கியின் ஊரக உள்கட்டமைப்பு நிதியின்கீழ் ரூ.157.53 கோடி செலவில் கீழ்க்கண்ட மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகளையும், இதர மாவட்டச் சாலைகளையும் பாலங்களையும் மேம்பாடு செய்வதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

வ. எண்.	இனம்	எண்ணிக்கை	சாலைகளை உறுதிப் படுத்துதல் (கி.மீ.)	தொகை (ரூ. கோடியில்)
1.	மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள்	14	181.28	22.37
2.	இதர மாவட்டச் சாலைகள்	658	2641.41	119.52
3.	உயர் மட்ட பாலங்கள், சிறுபாலங்கள்	4	-	15.64
	மொத்தம்	**676**	**2822.69**	**157.53**

1997-98-ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 145.00 கோடி ஆகும்.

தமிழக சாலைகள் தொகுப்பு திட்டம் :

தமிழகத்தில் உள்ள சாலைகளின் மேம்பாட்டுக்காகவும், உறுதிப்படுத்துவதற்காகவும் டில்லியில் உள்ள கலந்தறிவுப் பொறியியற் பணி (Consulting Engineering Services) நிறுவனத்தினரால் முன்னிலைத் திட்ட அறிக்கை (Strategic Option Study) ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டது. அவ்வாறு தயாரிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் அடிப்படையில் 3250 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகள் மேம்படுத்தப்பட உள்ளன.

உலக வங்கியின் நிபுணர்குழு சுமார் 3250 கி.மீ. நீளமுள்ள மேற்கூறிய சாலைகளை மேம்பாடு செய்வதற்குரியத் தொழில் நுட்ப சாத்தியக்கூறுகள் மற்றும் விவரமான பொறியியல் அறிக்கை தயாரிப்பதற்கு ஆலோசகர்களை நியமிப்பதற்கு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரப்பட்டு அவைகளை இறுதி செய்யும் பணி முடிவடையும் நிலையில் உள்ளது.

1997-98-ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 1.00 கோடி ஆகும்.

தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம் :

தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டப்பணிகள் உலக வங்கியின் கடன் நிதி உதவியுடன் சென்னை, மதுரை, கோவை, திருநெல்வேலி, திருச்சி, வேலூர், ஈரோடு, சேலம், திருப்பூர் மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகிய 10 நகரங்களில் செயலாக்கப்படுகின்றன. தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டக் கூறுகளில் போக்குவரத்து மற்றும் மேலாண்மை செயல் திட்டம் (TRAMP) ஒன்றாகும். இப்பகுதி நெடுஞ்சாலை ஊரகப்பணித்துறையின் தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டப் பிரிவில் செயல்படுகின்றது.

1988-89 ஆம் ஆண்டு முதல் செயல்படத் தொடங்கி இத்திட்டம் 1997 மார்ச் 31 ஆம் தேதி வரை செயல்பட உலக வங்கி அனுமதித்துள்ளது.

ரூ.181.82 கோடி மதிப்பில் 40 பணிகளுக்கு இதுவரை உலக வங்கி ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

மேற்கண்ட நாற்பது பணிகளில் ரூ.101.09 கோடி கொண்ட இருபத்து நான்கு பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. ரூ. 62.76 கோடி மதிப்புள்ள பதின்மூன்று பணிகள் முன்னேற்றத்தில் உள்ளன. மீதமுள்ள மூன்று பணிகள் மாநில அரசின் நிதி ஒதுக்கீட்டில் செய்யப்பட வேண்டும்.

1996-97 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்டத்தில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ.35.00 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு அத்தொகை முழுவதும் செலவிடப்பட்டது.

கிராமச் சாலைகள் திட்டம் :

கிராமங்கள் நமது தேசத்தின் உயிர் நாடி. அந்த கிராமங்களுக்கு உயிர் நாடி கிராமச் சாலைகளே.

இப்பிரிவின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படும் கிராமங்கள் வேறு எந்த தார்ச் சாலையாலும் இணைக்கப்படாதிருக்க வேண்டும். சாலையின் நீளம் 1.6 கிலோமீட்டருக்கு மேற்பட்டதாக இருக்க வேண்டும். மக்கட்தொகை 1000-க்கும் அதிகமாக இருக்க வேண்டும்.

இத்திட்டச் செலவில் 30 சதவீதம் தொகையை மைய அரசு வழங்குகிறது.

1996-97 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தின் கீழ் ரூ.25 கோடி செலவில் 96 கிராமங்களுக்குச் சாலை இணைப்புகள் வழங்கப்பட்டன.

1997-98 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ.3.08 கோடி அரசு நிதியும், தேசிய வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சி வங்கியின் (NABARD) கடன் ஒதுக்கீட்டில் ரூ.40.38 கோடியும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் 108 கிராமங்கள் சாலை இணைப்புகள் பெறும்.

[1997 மார்ச் 19

சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம் :

மொத்த மக்கட்தொகையில் 50 விழுக்காட்டிற்கு அதிகமாக ஆதி திராவிட மக்கள் உள்ள கிராமங்கட்குச் சாலை வசதி செய்திட இத்திட்டம் வழிவகுக்கிறது.

இத்திட்டத்தின் கீழ் 1996-97 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 6 கோடி செலவில் 119 கி.மீ. சாலைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, பணிகள் முடியும் தருவாயில் உள்ளன.

1997-98 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ.92 இலட்சம் அரசு நிதியும், தேசிய வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சி வங்கி (NABARD) கடன் ஒதுக்கீட்டில் ரூ. 7.15 கோடி ஒதுக்கீடும் செய்யப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் 121.4 கி.மீ. சாலைப்பணிகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

பேருந்துத் தடச்சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்:

இத்திட்டத்தின் கீழ் மூன்று ஆண்டுகட்கு மேலாகப் பேருந்துகள் சென்று வரும் ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள் மேம்பாடு செய்வதற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன. மேம்பாட்டுப்பணி முடிவுற்றதும், இச்சாலைகள் நெடுஞ்சாலைத் துறையினரால் இதர மாவட்டச் சாலைகளாகப் பராமரிக்கப்படுகின்றன.

1996-97 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 19.00 கோடி மதிப்பீட்டில் 375 கி.மீ. சாலைப்பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, பணிகள் முடியும் தருவாயில் உள்ளன.

1997-98 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 3.44 கோடி அரசு நிதியும், தேசிய வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சி வங்கியின் (Nabard) கடன் ஒதுக்கீட்டில் ரூ. 35.96 கோடியும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. இதன் மூலம் 622 கி.மீ. சாலைகளில் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படவுள்ளன.

கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலைத் திட்டம்:

இத்திட்டம் ஆசிய வளர்ச்சி வங்கியின் கடன் உதவியுடன் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டத்தின்படி சென்னையிலிருந்து கடலூர் வரையுள்ள கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையை (கி.மீ.11/8 முதல் 178/4 வரை) மேம்படுத்தும் பணி ரூ. 53.00 கோடி மதிப்பீட்டில் 1988-89 ஆம் ஆண்டில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது. இத் திட்டத்திற்கான திருத்திய மதிப்பீடு ரூ. 102.00 கோடி ஆகும்.

1997 மார்ச் 19]

இப்பணி சில அமைப்புகளின் எதிர்ப்பு காரணமாக மையச் சுற்றுப்புறச் சூழல் மற்றும் சென்னை உயர்நீதிமன்றத்தின் தடை உத்தரவினால் 3-4-1996 முதல் 19-6-1996 வரை நிறுத்தப்பட்டு, இவ்வரசின் முயற்சிக்குப் பின்னர் மீண்டும் 1996 ஜூன் முதல் பணி தொடர்ந்து நடைபெறுகிறது. கடந்த ஆண்டு பெய்த கடும் மழையினாலும், பணி பாதிக்கப்பட்டது. இதுவரை ரூ. 79.81 கோடி இதில் செலவிடப்பட்டுள்ளது. முழுப்பணியும் 1997 செப்டம்பருக்குள் முடிக்கப்பட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலைத் திட்டத்தின் இரண்டாம் கட்டப் பணியாக, கடலூரிலிருந்து நாகப்பட்டினம், தூத்துக்குடி வழியாக, கன்னியாகுமரி வரை செல்ல, உலக வங்கி மற்றும் ஜப்பானிய நாட்டு உதவி பெற தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் பிரிவின் கீழ் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு வருகிறது.

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்காக இத்திட்டத்திற்கு ரூ.15.00 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தேசிய நெடுஞ்சாலை - 45 உலக வங்கிக்கடன் நிதியுதவி பெறும் திட்டம்:

தாம்பரம் முதல் விழுப்புரம் வரை தேசிய நெடுஞ்சாலை-45 இல் கி.மீ. 27/8 முதல் கி.மீ. 160/2 வரை உள்ள சாலையை ரூ.104.00 கோடி செலவில் உலக வங்கி நிதியுதவி மூலம் செயல்படுத்துவது இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். இத்திட்டத்தின் கீழ் செய்யப்படும் மேம்பாட்டுப்பணி தாம்பரம் முதல் மாமண்டூர் வரை இச்சாலையை நான்கு வழிப் போக்குவரத்துச் சாலையாக அகலப்படுத்துதலும் மாமண்டூர் முதல் விழுப்புரம் வரை சாலையை உறுதிப்படுத்துதலும் ஆகும்.

செங்கல்பட்டு அருகே பாலாற்றின் குறுக்கேயும், கிளியாற்றின் குறுக்கேயும் புதிய பாலங்கள் கட்டுதல், தாம்பரம், பரனூர் மற்றும் செங்கல்பட்டு புறவழிச்சாலை ஆகிய இடங்களில் இருப்புப் பாதை மேம்பாலங்கள் கட்டுதல், செங்கல்பட்டு, மதுராந்தகம் ஆகிய ஊர்களில் புறவழிச் சாலையை அமைத்தல் ஆகிய பணிகள் யாவும் முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. இத்திட்டப் பணியைப் பொறுத்தவரை திட்டம் ஆரம்பம் முதல் இதுவரை ரூ.96.97 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது.

சிறு வேலைகளான சாலைக் குறியிடுதல், நிழல் தரும் மரங்களை நடுதல் மற்றும் வழிகாட்டிப் பலகை வைத்தல் தவிர மற்ற பணிகள் யாவும் முடிக்கப்பட்டுவிட்டன.

[1997 மார்ச் 19

1. தேசிய நெடுஞ்சாலை-45, 67/0 கி.மீ. முதல் 160/2 கி.மீ. வரை நான்கு வழிப்பாதையாக அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்துதல்:

புக்கத்துறை - விழுப்புரம் பகுதியில் போக்குவரத்து பன்மடங்கு பெருகிவிட்டதால் கி.மீ. 67/0 முதல் 160/2 வரை நான்கு வழிப்பாதையாக அகலப்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. அதற்காக ரூ.173.00 கோடி தோராய மதிப்பீட்டில் கருத்துரு மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்திற்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

இதற்கான ஆய்வுப்பணிகள் பற்றிய ரூ. 31.00 இலட்சத்திற்கான மதிப்பீடும் மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

ஒப்புதல் கிடைக்கப் பெற்றதும், மேல் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

2. தேசிய நெடுஞ்சாலை-45; கி.மீ.160/2 - 312/2 (விழுப்புரம் திருச்சி பகுதி):

இப்பகுதியை வலுப்படுத்தும் பணி குறித்து ஆய்வுப்பணி ரூ.32.57 இலட்சத்திற்கு மத்திய அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. இது தனியார் கலந்தறிதற்குரியர் (Private Consultants) மூலமாக மத்திய அரசின் வழிகாட்டுதல் படி (Government of India Guidelines) செய்யப்படுகிறது. வரைவு சாத்தியக்கூறுகள் பற்றிய அறிக்கை (Draft Feasibility Report) தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்தால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

போக்குவரத்துத் தேவையைக் கருதி மேற்கண்ட தேசிய நெடுஞ்சாலை நான்கு வழிப்பாதையாக அமைக்கும் பணியாக மாற்றப்பட்டு அதற்கான தோராய மதிப்பீட்டுக் கருத்துரு ரூ.311.00 கோடிக்கு (3 பிரிவுகள்) மத்திய தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்திற்கு, மாநில அரசு மூலம் அனுப்பப்பட்டுள்ளது. அதற்கான ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

மத்திய தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சக அதிகாரிகளுடன் புதுடில்லியில் 27.6.96-ல் நடந்த கலந்துரையாடலில், கி.மீ. 67/0 முதல் 312/2 வரை நான்கு வழிப்பாதையாக்கும் பணிக்கு உலக வங்கி மூன்றாவது கடன் உதவித் திட்டங்களின் கீழ் நிதி உதவிபெற பரிசீலிக்கலாம் என தெரிய வருகிறது.

1997 மார்ச் 19]

உலக வங்கி நிதி உதவியுடன் தமிழ்நாடு வேளாண்மை வளர்ச்சித் திட்டம்:

சந்தை மையங்களுக்குச் செல்லும் சாலைகள்

இத்திட்டத்தின் கீழ் ஊரகப் பகுதிகளில் முக்கிய விற்பனை மையங்களையும், வேளாண்மை விளைபொருள் உற்பத்தி மையங்களையும், அனைத்து ஊரகச் சாலைகளையும், அவற்றின் தரத்தையும் சமச்சீர் சாலைகளாக மேம்பாடு செய்யத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டம் செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர். வடஆற்காடு அம்பேத்கார், விழுப்புரம் இராமசாமி படைச்சியார், பெரம்பலூர், தஞ்சாவூர், திருவள்ளூர், திருவாரூர் ஏ.டி. பன்னீர்செல்வம், திருச்சிராப்பள்ளி பெரும்பிடுகு முத்தரையர் மற்றும் நாகை காயிதேமில்லத் மாவட்டங்களில் 21 விற்பனை மையங்களை உள்ளடக்கி ரூ. 102.34 கோடி மதிப்பில் 800 கி.மீ நீள சாலைகளை மேம்பாடு செய்ய வழி கோலுகிறது.

இத்திட்டம் 1991-92 இல் ஆரம்பிக்கப்பட்டு 30-6-98-க்குள் முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. திட்ட ஆரம்பத்திலிருந்து இதுவரையில் ரூ. 66.40 கோடி செலவிடப்பட்டு, 514 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகளில் பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

1996-97-ல் இதுவரை ரூ.17.36 கோடி இத்திட்டத்திற்காகச் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 15.00 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

புயல் மற்றும் வெள்ளத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட சாலை மற்றும் பாலங்களைப் புதுப்பித்தல்:

தமிழ் நாட்டில் 1993 ஆம் ஆண்டு நவம்பர், டிசம்பர் மாதங்களில் ஏற்பட்ட புயல் மற்றும் வெள்ளத்தினால் சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் பெருவாரியாகச் சிதைந்தன. இதனால் ஊரகச்சாலைகளின் பழுதுகளைச் சரி செய்ய உலக வங்கி மற்றும் மைய அரசு தமிழ்நாடு வேளாண்மை வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் கடன் உதவி அளித்துள்ளது.

இத்திட்டத்தின் கீழ் 12 சாலைப் பணிகளையும் மற்றும் 24 பாலப் பணிகளையும் மேற்கொள்ள துவங்கிட அரசு ரூ.21.00 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்து ஒப்புதல் அளித்தது. மேற்கண்ட பணிகள் பல்வேறு நிலைகளில் முன்னேற்றத்திலுள்ளன. இதுவரை ரூ.6.134 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது.

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ.9.73 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்:

1971-ஆம் ஆண்டிலிருந்து உருவாக்கப்பட்ட மாநில அரசின் நெடுஞ்சாலைத் துறையைச் சார்ந்த தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவு, தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளை மைய அரசின் சார்பில் செயலாக்கி வருகிறது. தற்போது இப்பிரிவால் செயல்படுத்தப்படும் பணிகள் கீழ்வருமாறு:

1. தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டம் (மைய அரசின் திட்டம்);
2. தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்புற இணைப்புகள் (மாநில அரசுத் திட்டம்)
3. மைய அரசின் சாலை மேம்பாட்டு நிதி (திட்டம் சாராத மைய அரசு சாலை நிதி ஒதுக்கீடு); மற்றும்
4. பழங்குடியினர் பகுதி மேம்பாட்டு நிதி (திட்டம சாராத மைய அரசு சாலை நிதி ஒதுக்கீடு) - மைய அரசு நிதி உதவியுடன் மாநில அரசுத் திட்டம்..

தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டம்:

தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவு மைய அரசைச் சார்ந்த ஒரு அங்கமாக செயல்பட்டு, தேசிய நெடுஞ்சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளை செவ்வனே செயலாக்கும்.

தமிழ்நாட்டில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 2002.464 கி.மீ. ஆகும். இதில் 125.86 கி.மீ. நீளம் தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்புற இணைப்புப் பகுதியும் அடங்கும்.

தேசிய நெடுஞ்சாலை 1996-97 ஆம் ஆண்டில் தேசிய நெடுஞ்சாலை மூலப்பணிகளுக்காக ரூ.20.25 கோடி ஒதுக்கப்பட்டு, செலவிடப்பட்டது. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் தேவைப்படும் நிதி ரூ.41.00 கோடி ஆகும்.

தேசிய நெடுஞ்சாலை (பராமரித்தலும் மற்றும் பழுது பார்த்தலும்):

1996-97 ஆம் ஆண்டில் ரூ.20.25 கோடி (வெள்ள நிவாரணப் பணிகளுக்காக மைய அரசினால் ரூ.2.00 கோடி ஒதுக்கப்பட்டது உட்பட) மைய அரசினால் ஒதுக்கப்பட்டு பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கு தேசிய நெடுஞ்சாலை பராமரிப்பு மற்றும் பழுது பார்த்தலுக்காக ரூ.20.09 கோடி கோரப்பட்டுள்ளது.

மைய அரசு சாலை நிதித் திட்டம்:

பல்வேறு மாநிலங்களில் உள்ள சாலைகளை அபிவிருத்தி மற்றும் மேம்பாடு செய்ய மைய அரசால் "மைய சாலை நிதித் திட்டம்" என்ற பெயரில் ஒரு திட்டம் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. இது 1990-91 முதல் "திட்டம் சாரா பணிகளின்" கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

தற்போது 15 பணிகள் ரூ.4.43 கோடி செலவில் நடைபெற்று வருகின்றன. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் ரூ.98.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

பழங்குடியினர் பகுதி வளர்ச்சித் திட்டம்:

இத்திட்டத்தின் கீழ் மலைவாழ் மக்களின் மேம்பாட்டிற்காக அவர்கள் வாழும் பகுதியில் சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் மேம்பாடு செய்யப்படுகின்றன. இதன் கீழ் 11 பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு முனைப்புடன் நடைபெற்று வருகின்றன.

1996-97-ல் இத்திட்டத்திற்காக ரூ.3.90 கோடி செலவிடப்பட்டது.

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கு இத்திட்டத்திற்காக ரூ.4.04 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம்:

1957 ஆம் ஆண்டு நிறுவப்பட்ட நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் டில்லியிலுள்ள மத்திய சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்கு இணையாக மேன்மை பெற்றுள்ளது. இந்த ஆராய்ச்சி நிலையம், தமிழ்நாட்டில் அமைந்துள்ள சாலைகள், பாலங்களுக்கான புலனாய்வு, கட்டுமானம், பராமரிப்பு தொடர்பான செயல்பாட்டுப் பணிகள் குறித்த ஆராய்ச்சிகளை மேற்கொள்கிறது.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் கீழ்க்கண்ட பணிப்பிரிவுகளில் தேவையான வசதிகளைப் பெற்ற ஆய்வகங்களைக் கொண்டுள்ளது.

1. மண் மற்றும் அடித்தளப் பொறியியல்
2. கற்கலவை மற்றும் கட்டுமானம்
3. தார்க்கலவை மற்றும் தளப்பொறியியல்

[1997 மார்ச் 19

4. போக்குவரத்து நெரிசல் மற்றும் போக்குவரத்துப் பொறியியல்

ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டு நடவடிக்கைகளைப் பரவலாக்கி அதிகமாக்கும் நோக்கத்தில் கட்டுமானத்தின் போது தரக்கட்டுப்பாட்டை நிலைநிறுத்தவும், பொருட்களைச் சோதனைச் செய்வதற்காகவும், தஞ்சாவூர், மதுரை, திருநெல்வேலி மற்றும் கோயம்புத்தூர் மண்டலங்களில் ஆய்வகங்கள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. நெடுஞ்சாலைத் துறையின் பொன்விழா ஆண்டினையொட்டி, இந்தத் துணை ஆராய்ச்சி நிலையங்களை மேம்படுத்தவும், விரிவாக்கவும் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

1997-98 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ.8.63 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

அரசு சாலைகள் பராமரிப்பு:

சாலைகளைப் பராமரிக்கும் செலவு, பொருட்களின் விலை உயர்வு, பணியாளர்களின் கூலி உயர்வு மற்றும் சாலை பராமரிப்புப் பணியில் ஈடுபட்டு வரும் சாலைப்பணியாளர்களின் ஊதியம் மற்றும் அகவிலைப்படி உயர்வு ஆகிய காரணங்களினால் தொடர்ந்து அதிகரித்து வருகின்றது.

ஒவ்வொரு ஆண்டும் எல்லா பருவ நிலைகளையும் தாங்கும் தரத்தில் நீலகிரி மாவட்டத்தில் "மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்", "பேருந்து வழித்தட மேம்பாட்டுத் திட்டம்". "பழங்குடியினர் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்", "மேற்கு மலைத்தொடர்சாலை மேம்பாட்டுத்திட்டம்", "ஊரகச் சாலைகள் திட்டம்" போன்ற திட்டங்களின் கீழ் சுமார் 1000 கி.மீ. நீளத்திற்குப் பெரும் செலவில் சாலைகள் மேம்பாடு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இதனால் ஆண்டு தோறும் பராமரிக்கப்பட்டு வரும் சாலைகளின் நீளம் கூடிக்கொண்டு வருகிறது. இச்சாலைகள் எல்லாம் அரசின் உரிமை வரம்பிற்குள் அடங்கும். இச்சாலைகளைக் காலமுறைப்படி புதுப்பித்தும், பராமரித்தும் காக்க வேண்டியது இன்றியமையாததாகும். நிதி நிலைக்கேற்ப அரசு ஒவ்வொரு ஆண்டும் பராமரிப்புத் தொகைகள் ஒதுக்கீடு செய்து வருகிறது.

1996-97 ஆம் ஆண்டில் அரசு சாலைகளின் பராமரிப்பிற்கென ரூ.221.80 கோடி செலவிடப்பட்டது. வரும் 1997-98 ஆம் நிதியாண்டின் ஒதுக்கீடு ரூ.228.00 கோடியாகும்.

1997 மார்ச் 19]

நெடுஞ்சாலை மேம்பாட்டில் சில புதிய கொள்கைகள்:

சாலை திட்டமிடுதல்

இக்காறும், அடுத்தடுத்த வருடத் திட்டங்களில் குறிப்பிடத்தக்க வகையில் முறையான திட்டங்கள் வகுக்கப்படவில்லை. இதற்கு முக்கியமாகக் கருதப்படுவது சரியான தொழில்நுட்பப் புள்ளி விவரங்கள் இல்லாமைதான். எனவே, தொழில் நுட்பப் புள்ளி விவரங்கள் உள்ளடக்கிய அடிப்படைப் புள்ளி விவர வங்கி (Data Bank) ஒன்றை ஏற்படுத்த இவ்வரசு எண்ணியுள்ளது. மண்ணின் தரம், சாலைகள் மற்றும் பாலங்களின் தற்போதைய கட்டமைப்பு நிலை, போக்குவரத்து போன்ற அனைத்து புள்ளி விவரங்கள் ஆகியவை இதில் அடங்கும். இப்புள்ளி விவரங்கள் மாநிலம் முழுவதுமுள்ள சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள் ஆகியவற்றை அளவிட்டு ஆய்ந்து, சேகரிக்கப்பட்டு, இந்த விவரங்களின் அடிப்படையில் திட்டங்களின் தொகுப்பு (Shelf of Projects) தயாரிக்கப்பட்டு, செயலாக்கத்திற்கு தயார் நிலையில் வைக்கப்படும். இதன் உதவியுடன் அவ்வப்போது, எத்தருணத்திலும் பணிகளைத் தேர்வு செய்தல் முறைப்படுத்தப்படும். சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளின் முன்னுரிமை இந்த சாலை திட்டமிடுதலின் கீழ் நிலைப்படுத்தப்படும். இவ்வாறான புள்ளி விவரங்கள் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் ஆய்வுப் பிரிவு, வடிவமைப்புப் பிரிவு மற்றும் போக்குவரத்துப் பிரிவு ஆகியவற்றில் உள்ள நிபுணத்துவத்தின் உதவியுடன் கணிப்பொறியில் பதிவு செய்யப்பட்டு, தேவைப்படும்போது பயன்பாட்டிற்கு எடுத்துக்கொள்ளும் வகையில் தயாரிக்கப்பட்டு, பதிவேடாக வைக்கப்படும். இதேபோன்று ஓடுதளப் பராமரிப்பு மேலாண்மை முறையைப் பின்பற்றி, சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகள் முன்னுரிமை அடிப்படையில் செய்திடவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் தமிழ்நாட்டில் சாலைக்கென ஒதுக்கப்படும் நிதியினை நியாயமான முறையில் தமிழ்நாடு முழுவதும் வழங்க வகை செய்யப்படும்.

வெளிப்படையான ஒப்பந்தப் புள்ளிகள்:

இந்த அரசு பதவியேற்றவுடன் நெடுஞ்சாலைத் துறைப்பணிக்கான ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் வெளிப்படையாகவும் ஊடுருவத்தக்க வகையிலும் இருக்க வேண்டும் என்று உடனடியாக முடிவெடுக்கப்பட்டது. இதன்படி அரசின் வழிமுறைகள் முழுமையாகக் கடைப்பிடிக்கப்பட்டு ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கோரப்பட்டதில் நல்ல பலன் ஏற்பட்டுள்ளது. 16-5-1996-க்கு

[1997 மார்ச் 19

பிறகு 23 பணிகளுக்கு மறு ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரப்பட்டதில் ரூ.5.18 கோடி அரசுக்கு சேமிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. இதன் விவரம் பின்வருமாறு:

வ.எண்	பகுதியின் பெயர்	மொத்தப் பணிகள்	மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தப் புள்ளியின் மதிப்புத் தொகை	நிருவாகக் கோரப்பட்ட ஒப்பந்த அனுமதிக்கப்பட்ட தொகை (ரூபாய் கோடியில்)	சேமிப்பு
1.	நெடுஞ்சாலைத் துறை	8	2.95	2.69	0.26
2.	தேசிய நெடுஞ்சாலை	8	8.88	6.98	1.90
3.	தேசிய நெடுஞ்சாலை-45	1	1.82	1.54	0.28
4.	கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை மற்றும் ஊரக சாலைகள்	4	0.75	0.69	0.06
5.	தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சி திட்டம்.	2	13.04	10.36	2.67
		23	**27.44**	**22.26**	**5.18**

சாலைப் பணிகளில் தரக்கட்டுப்பாடு:

நெடுஞ்சாலைத் துறையினரால் செயலாக்கப்படும் பணிகளை தரக்கட்டுப்பாட்டுடன் செயல்படுத்துவது மிகவும் தேவையானதாகும். சாலை உள்ளமைப்பு வசதிகள் செயலாக்கப்படும்பொழுது தேவையான தரத்தையும் நம்பிக்கையும் முன்னிலைப்படுத்துவதும் அவசியம். எனவே நெடுஞ்சாலைத் துறையினரால் தனியார் நிறுவனங்களின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படும் பணிகள் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. இதனை உறுதிப்படுத்துவதற்காக உரிய அலுவலர்கள் கொண்ட ஒருமுகப்படுத்தப்பட்ட தரக்கட்டுப்பாடு அலுவலகத்தினை நிறுவி, நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமும் தனியார் ஒப்பந்தக்காரர்கள் மூலமும் மேற்கொள்ளப்படும் சாலைப் பணிகளில் தரக்கட்டுப்பாட்டை உறுதி செய்திட நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன.

1997 மார்ச் 19]

சாலைப் பணிகளுக்கு நவீன இயந்திர சாதனங்களைப் பயன்படுத்துதல்:

சாலைகள் வெகுகாலம் உழைக்கக் கூடிய வகையிலும் உறுதியாகவும் அமைய வேண்டுமானால் நவீன சாலை அமைப்பு நுட்பத் திறனுடன் நவீன இயந்திர சாதனங்களை உபயோகப்படுத்தி, செயல்படுத்த வேண்டியது இன்றியமையாத ஒன்றாகும். எனவே மாநில அரசு சாலைகளில் தார்க்கலவை பரப்புதல் பணிக்கு இடைவெளிப் பூச்சு வேலைகள் முறையில் சூடாக கலக்கும் தளவாடம், மைய கலக்கும் தளவாடம் மற்றும் அசைந்து இயங்கும் உருளை ஆகிய நவீன சாதனங்களைப் பயன்படுத்த ஒரு புதிய அணுகுமுறை உருவாக்கப்படவுள்ளது. தற்போது இதுபோன்ற நவீன இயந்திரங்கள் தேசிய நெடுஞ்சாலை பணிகளுக்கு மட்டுமே உபயோகப்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. இம்முறையினை மாநில அரசு சாலைப் பணிகளுக்கும் செயல்படுத்துவதால் சாலையின் உறுதி மற்றும் உழைக்கக் கூடிய திறன் அதிகரித்து தரமான சாலை அமையப்பெற்று மழைக்காலங்களில் போக்குவரத்திற்கு பெரும் பாதிப்பு ஏற்படாமல் இருக்கும். இவ்வாறு நவீன இயந்திரங்களின் உதவியுடன் சாலைத் தொடர்பு வசதி நன்கு அமையப்பெறும் என்பது உறுதி.

மேற்கூறியவாறு சாலைப் பணிகளுக்கு நவீன இயந்திரங்களை உபயோகப்படுத்துவதன் மூலம், துறைப் பணிகளை மேற்கொள்ள அதிக அளவில் செலவு செய்து இவ்வாறு இயந்திரங்கள் வாங்க வேண்டியுள்ளது. எனவே, இதற்கு அரசு வங்கி மற்றும் நிதியுதவி வழங்கும் நிறுவனங்களின் உதவியுடன் செயல்பட்டு வரும் தனியார் கம்பெனியிடமிருந்து இவ்வாறான இயந்திரங்களை வாடகைக்கு அல்லது குத்தகைக்கு (Lease or hire) எடுத்து உபயோகப்படுத்தத் திட்டமிட்டுள்ளது. இதனால் ஏற்படும் சேமிப்பு நிதி, துறையின் உள்கட்டமைப்பு மேம்பாட்டிற்கு உபயோகப்படுத்தப்படும்.

பெரிய நகரங்களுக்குச் செல்லும் அரசு சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல்:

பெரிய நகரங்களில் இருந்து செல்லும் சாலைகளின் ஊர்திப் போக்குவரத்து மிகவும் அதிகமாக உள்ளது. நகரங்களில் அதிக அளவில் குடியிருப்புகளைத் தவிர்க்கவும், அக்குடியிருப்புகள் நகரங்களிலிருந்து மிக தொலைவில் குடியிருப்போர், நகரத்திற்கு எளிதில் வந்து செல்லத்தக்க வகையில் சாலைகள் அமைக்கவும் மேலும் பயணிகளின் போக்குவரத்துச் செலவினைக் குறைக்கவும், சாலைகள் மேம்பாடு செய்யப்பட உள்ளது.

[1997 மார்ச் 19

இதன் அடிப்படையில் சென்னைப் பெருநகரத்திலிருந்து பல திசைகளிலும் செல்லும் சாலைகளை 50 கி.மீ. அளவிட்ட நீளத்திற்கு ரூ.154.00 கோடி செலவில் உறுதிப்படுத்தி மேம்பாடு செய்யத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மேற்கூறிய திட்டம் சென்னையைத் தவிர மற்ற 5 நகராட்சிகளிலும் 25 கி.மீ. அளவிட்ட நீளத்திற்குச் சாலைகளை மேம்பாடு செய்யத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

ஒருவழி மாநிலச் சாலைகள் மற்றும் மாவட்டப் பெருவழிச் சாலைகளை இருவழிச் சாலைகளாக அகலப்படுத்துதல்:

நாளுக்குள்நாள் அதிகரித்துவரும் போக்குவரத்திற்கு ஏற்றவாறு சாலையின் ஓடு தளத்தை இருவழிப் போக்குவரத்திற்குத் தகுந்தவாறு அகலப்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. அனைத்து மாநிலச் சாலைகள் மற்றும் மாவட்டப் பெருவழிச் சாலைகளை இருவழி நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்றுவதற்குத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இதன் விளைவாக 161 கி.மீ. மாநிலச் சாலைகளும், 8,402 கி.மீ. மாவட்ட பெருவழிச் சாலைகளும் இருவழித்தடச் சாலையாக மேம்பாடு அடைந்துவிடும். இதனைக் கீழ்கண்டவாறு மேற்கொள்ள திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

		மாநிலச் சாலைகள் (கி.மீ)	மாவட்டப் பெருவழிச் சாலை (கி.மீ)
1.	தேசிய வேளாண்மை மேம்பாடு மற்றும் ஊரக வளர்ச்சித் திட்டம்	-	108
2.	சாலை மேம்பாடுத் திட்டம்	161	1339
3.	மாநிலத் திட்டப் பணிகள்	-	6955
	மொத்தம்	**161**	**8402**

ஏற்கெனவே உள்ள ஓடு தளத்தை இரு வழித் தளமாக அகலப்படுத்தவும், உறுதிப்படுத்தவும் தேவையான விவரங்களைச் சேகரித்து, அதன் அடிப்படையில் இவ்வாறு அகலப்படுத்துவதன் அவசியத்தை வலியுறுத்தி, வெளியார் உதவி பெறும் பொருட்டு விரிவான அறிக்கை தயார் செய்யப்படும்.

1997 மார்ச் 19]

சென்னை நகரில் முக்கிய சாலைகளில் கலவையில் கற்காரைத் (Cement Concrete) தளம் அமைத்தல்:

மைய அரசு அளிக்கும் கடன் உதவியுடன் சென்னை நகரில் கீழ்க் குறிப்பிட்டுள்ள முக்கிய சாலைகளில் கற்காரைக் கலவையை ஓடுதளங்களில் இட்டு உறுதிப்படுத்தவும் இப்பணியை பொருளாதார மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையே முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்தவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

வ. எண்.	சாலைகள்	ரூபாய் கோடியில்
1.	அண்ணா சாலை 0/0 -11/7 கி.மீ.	40.00
2.	ஈ.வெ.ரா. சாலை 0/0-10/2 கி.மீ.	33.00
3.	வ.உ.சி. சாலை 0/8-8/7 கி.மீ.	27.00
4.	தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆலந்தூர் 11/7-15/4 கி.மீ. பல்லாவரம் 17/8-22/4 கி.மீ. தாம்பரம் 24/0-27/8 கி.மீ.	42.00
	மொத்தம்	**142.00**

மேலும் தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் நகருக்கு வெளியில் உள்ள கி.மீ. 15/4-17/8 மற்றும் கி.மீ. 22/4-24/0 பகுதியில் ரூ.15.00 கோடி செலவில் கற்காரைத் தளம் அமைத்திட மைய அரசுக்குக் கருத்துரு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. இப்பணிகளை விரைவில் செய்து முடித்திடும் பொருட்டு இப்பணித் தொடரைப் பல்வேறு பகுதிகளாகப் பிரிக்கவும் கருதப்பட்டுள்ளது.

சாலையோர மரம் வளர்த்தல்:

சுற்றுப்புறச் சூழ்நிலையைப் பராமரிப்பதற்கும், சாலையைப் பயன்படுத்து பவர்களுக்கு நிழல் தருவதற்காகவும், சாலை ஓரங்களில் பெருமளவில் நிழல் தரும் மரங்கள் வளர்க்கப்படுகின்றன. இவ்வாறு நெடுஞ்சாலைத் துறையினரால் ஒவ்வொரு ஆண்டும் 20 அம்சத்திட்டத்தின் கீழ் மரங்கள் நடப்பட்டு வந்தாலும் பலதரப்பட்ட காரணங்களினால் மரங்களின் உயிர்ப்பு நிலை மிகவும் குறைவாக உள்ளது. மரங்களின் உயிர்ப்பு நிலையை உறுதிப்படுத்த இரண்டு முதல் மூன்று வருட மரக் கன்றுகளை நடலாமென அரசு

திட்டமிட்டுள்ளது. மேலும் தனியார்களால் மரம் நடப்பட்டு அதனை வளர்த்து அதன் பின்பு துறைக்கு மாற்றம் செய்வது தொடர்பான புதிய திட்டமும் (Grow Own Transfer) பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதன்படி தனியார்களுக்கு நெடுஞ்சாலைத் துறையின் ஒரு குறிப்பிட்ட பகுதியை ஒதுக்கீடு செய்து அதில் அவர்களால் மரங்கள் நட்டு அதன் மூலம் கிடைக்கப் பெறும் பயன்களின் மூலம் அவர்கள் செலவு செய்த தொகை திரும்பக் கிடைக்கப் பெறும் வரை அவர்களாலேயே பராமரிக்கப்பட்டு அதன் பின்பு மேற்படி மரங்களுடன் நிலத்தை நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கே திரும்ப ஒப்படைக்கப்பட வேண்டும் எனவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மாநில நெடுஞ்சாலைகள் சட்டம்:

ஆண்டுதோறும் அரசின் பராமரிப்பிலுள்ள சாலைகளின் நீளம் அதிகரித்துக் கொண்டே வருவதால் சட்டபூர்வ ஒழுங்குபடுத்தும் சட்டம் ஒன்றைக் கொண்டுவந்து நெடுஞ்சாலை மற்றும் நெடுஞ்சாலை நிலங்களைப் பாதுகாத்தல் மற்றும் ஆக்கிரமிப்பைத் தடுப்பது தொடர்பான சிக்கல்கள், சாலையோர ஆக்கிரமிப்பைத் தடுத்தல் மற்றும் சாலைகள் அமைக்க நிலம் கையகப்படுத்துதல் முதலியவற்றை மேற்கொள்ளுதல் அவசியமாகிறது. இதற்காக தேசிய நெடுஞ்சாலை அவசரச் சட்டத் திருத்தம் 1997, மராட்டிய மாநில நெடுஞ்சாலைச் சட்டம் 1995 மற்றும் அசாம் நெடுஞ்சாலைகள் சட்டம், 1989 ஆகியவைகள் ஆய்வு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. தமிழகத்தில் மேற்கூறிய எண்ணங்களை நிறைவேற்றும் வகையில் தமிழக நெடுஞ்சாலைச் சட்டம் இயற்றிட பரிசீலனைச் செய்யப்படும்.

நெடுஞ்சாலைத் துறைப் பொறியாளர்களுக்குப் பயிற்சி:

பல மட்டங்களில் பணி புரியும் நெடுஞ்சாலைத் துறைப் பொறியாளர்களுக்குப் பயிற்சி அளித்தல் மிகவும் இன்றியமையாததாகும். இதனைக் கருத்தில் கொண்டு பல்வேறு நிலைகளில் பயிற்சியளிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதன்படி நுழைவு நிலை இடைநிலை மற்றும் முதுநிலை ஆகிய மூன்று நிலைகளில் பொறியாளர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. துறையில் முதன் முதலாக நுழையும் உதவிப் பொறியாளர்களுக்கு நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம், கட்டமைப்பு ஆய்வு, சாலைக் கட்டுமானம் மற்றும் சாலைப் பராமரிப்பு ஆகியவற்றில் 4 அல்லது 6 மாத காலம் பயிற்சி அளித்து பின்னர் அவர்களுக்குத் துறையில் பணிகள் செய்ய அனுமதி வழங்கப்படும்.

இடைநிலைப் பொறியாளர்களுக்கு அவர்கள் பொறியியலில் அறிவுத் திறனை செம்மைப்படுத்திப் பயிற்சி வழங்கப்படும். முதுநிலைப் பொறியாளர்கட்கான பயிற்சி நிர்வாகத் திறன், அமைப்புத் திறன், நிதி மற்றும் திட்டம் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியதாக இருக்கும். இதற்குத் தகுந்த அளவில் மூன்று நிலைகட்கான பயிற்சி ஆவணங்கள் தயார் செய்யப்பட்டு பயிற்சிக்குப் பயன்படுத்தப்படும். நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் ஒரு இணை இயக்குநர் இதற்குப் பொறுப்பு வகிப்பார். இதற்கான இதர உள்கட்டமைப்பு வசதி ஏற்படுத்தப்பட்டு இந்தப் பயிற்சி நிறுவனம் செம்மையாகச் செயல்பட்டு சாலைக் கட்டுமானத்தில் நெடுஞ்சாலைத்துறைப் பொறியாளர்களுக்கும் இதர உள்ளாட்சி அமைப்பிற்கும் வழிவகுக்கும்.

1997 மார்ச் 19]

இணைப்பு - 3

[307 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

மானியக் கோரிக்கை எண் 39, 58
சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

1. முன்னுரை

1.1 போக்குவரத்துத் துறை குறிப்பாக மாநிலத்தின் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிப் பேருந்துகளின் இயக்கத்தை நிருவகிக்கிறது. அதே நேரத்தில் உரிமம் வழங்குதல், வரி விதிப்பு போன்ற செயல்முறை நடவடிக்கைகளை உள்துறை கண்காணித்து வருகிறது. 21 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை, மற்றும் மாநில துறைமுகத்துறை ஆகியவையும் போக்குவரத்துத்துறையின் நிர்வாகத்தின் கீழ் உள்ளன. இவைகள் தவிர தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிநிறுவனம், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஆகியனவும் போக்குவரத்துத்துறையின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளன.

1.2 தமிழ்நாட்டிலுள்ள மாநகரம், நகரம் மற்றும் கிராமங்களிலுள்ள பொதுமக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் பணியில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து ஈடுபடுவதன் மூலம் பல்வேறு பகுதி மக்களை இணைக்கும் பாலமாக அவை செயல்பட்டு வருகின்றன. இப்பெரு முயற்சியின் அடிப்படையாக அரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை அமைந்துள்ளது.

2. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை

2.1 இம்மாநிலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் பணிகளை நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட 21 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிருவகிக்கின்றன. இயக்கத்திறன் மற்றும் தொழில் நிர்வாகம் ஆகியவற்றில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நன்மதிப்பைப் பெற்று வந்துள்ளன.

2.2 தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உற்பத்தித்திறன் நாட்டிலேயே மிக உயர்ந்த நிலையில் உள்ளது. 1993-94 ஆம் ஆண்டில் நாள் ஒன்றுக்கு பேருந்து ஒன்று 395 கிலோ மீட்டர் இயக்கப்பட்டிருக்க 1996-97ஆம் ஆண்டில் (ஜனவரி வரை) நாள் ஒன்றுக்கு 402 கிலோ மீட்டராக உயர்ந்துள்ளது. 1996-97ஆம் ஆண்டில் (ஜனவரி வரை) பேருந்துப் பயன்பாடு 92.17 சதவிகிதமாகும். 1997ஆம் ஆண்டு ஜனவரி கடைசிநாள் நிலவரப்படி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 15,883 பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. மேற்சொன்ன 15,883 பேருந்துகளில் புறநகர் பேருந்துகள் 5086 (மொத்தப் பேருந்துகளில் 32.0 சதவிகிதம்) நகரப் பேருந்துகள் 7695 (48.4 சதவிகிதம்) மலைப்பகுதி சாலைப் பேருந்துகள் 527 மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகள் 933 ஆகும். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் புறநகரப் பேருந்துகளைக் காட்டிலும் நகரப்பேருந்துகளை அதிக எண்ணிக்கையில் இயக்குகின்றன என்பது இதிலிருந்து விளங்கும். இதன் காரணம் குறைந்த கட்டண விகிதத்தில் நகரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்ற பொதுமக்களின் கோரிக்கையே ஆகும். நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகள் எண்ணிக்கை விகிதாச்சாரம் 52 முதல் 75 சதவிகிதமாகும். அதேநேரத்தில் புறநகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகள் எண்ணிக்கை விகிதாச்சாரம் 84 முதல் 100 சதவிகிதமாகும். இது பொது மக்களின் பயனுக்காக தொலைதூர கிராமங்களுக்கு இயக்கப்படும் சிறு பேருந்துகளையும், குறுகிய பட்டைச்சக்கர பேருந்துகளையும் உள்ளடக்கியதாகும். இப்பேருந்துகள் ஒரு நாளைக்கு சராசரியாக 1.72 கோடி பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுகின்றன. 58.19 லட்சம் கிலோ மீட்டர் தூரம் இயங்குகின்றன.

2.3 1996-97 ஆம் நிதி ஆண்டில் (ஜனவரி வரை) மொத்தம் ரூ.51.12 கோடி செலவில் 585 புதிய பேருந்துகளைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளன. அவற்றில் 448 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளை மாற்றிய வகையில் அடங்கும். மீதமுள்ள 137 பேருந்துகள் புதியதாக அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட தடங்களில் இயங்கின. இப்புதிய தடங்களினால் இழப்பு ஏற்பட்டாலும் கிராம மக்களுக்குச் சேவை செய்தல் என்ற

சமுதாயப் பணியைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து செய்து வருகின்றன. 1993 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் முதல் நாள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட திருத்தியமைக்கப்பட்ட கட்டண விகிதங்கள் இழப்பினை ஓரளவிற்கு கட்டுப்படுத்தும் என்று கருதப்பட்டது. ஆனால் 2-2-1994 முதல் டீசல் விலை ஏற்றம் (ஒரு லிட்டருக்கு 0.89 கூடுதல் செலவு) மற்றும் 01-07-96-ல் ஒரு லிட்டருக்கு ஒரு ரூபாய் ஏற்றம் ஆகியவை திருத்திய கட்டண விகிதங்களின் மூலம் கிடைக்கப்பெற்ற வருவாயில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க பகுதியினை எடுத்துக் கொண்டது. இதனைத் தொடர்ந்து டயர் மற்றும் உதிரிப் பாகங்களின் விலைகள் ஏற்றப்பட்டன. 1996-97ஆம் ஆண்டு (ஜனவரி வரை) சுமார் ரூ.308.20 கோடி இழப்பு இருக்கும் என்று மதிப்பிடப்படுகிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 14 பைசா மட்டுமே சாதாரண கட்டணமாக வசூலிக்கின்றன. இருந்தும் கூட இது தென் மாநிலங்களிலேயே மிகக் குறைந்த கட்டணமாகும். அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களது செயல்பாடுகளை மேம்படுத்த பயனுள்ள நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்து வருகின்றது.

2.4 அரசு சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கூட்டமைப்பு, தேசிய உற்பத்தித்திறன் குழு, பெட்ரோல் சேமிப்பு ஆராய்ச்சி கூட்டமைப்பு ஆகிய நிறுவனங்களிடமிருந்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு விருதுகளைப் பெற்றும், பெற்றுக்கொண்டும் இருப்பதில் பெருமைப்படுகின்றன. 1994-95 ஆம் ஆண்டு மற்றும் 1995-96 ஆம் ஆண்டுகளில் சிறந்த உற்பத்தித்திறன் சாதனை, பேருந்துகள் உற்பத்தித்திறன் மேம்பாடுகள், ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு அதிகப்படியான கிலோ மீட்டர் செல்லுதல் ஆகிய சிறந்த சாதனைகளுக்காகத் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கீழ்க்கண்ட விருதுகளைப் பெற்றுள்ளன:—

[1997 மார்ச் 19

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர்	விருது வாங்கிய வருடம்	விருதுக்கான வருடம்	விருதின் பெயர்	விருது வழங்கியோர்
1996-97 (02-09-97 வரை)				
பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம்	1996-97	1994-95	புறநகர் சாலைப் போக்குவரத்து (பயணிகள்) தொழிற்சாலைகளுக்கான சிறப்பு விருது சான்றிதழ்	தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, புதுதில்லி
அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக்கழகம்	1996-97	1994-95	புறநகர் சாலைப் போக்குவரத்து (பயணிகள்) சிறந்த உற்பத்திச் சாதனை	தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, புதுதில்லி
இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம்	1996-97	1994-95	புறநகர் சாலைப் போக்குவரத்து (பயணிகள்) சிறந்த உற்பத்தித் திறனுக்கான இரண்டாம் நிலை விருது	தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, புதுதில்லி

1997 மார்ச் 19]

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர்	விருது வாங்கிய வருடம்	விருதுக்கான வருடம்	விருதின் பெயர்	விருது வழங்கியோர்
இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம்	1996-97	1995-96	ஒரு லிட்டருக்கு எட்டிய கி.மீ-க்கு மசகு எண்ணெய் சிறந்த சாதனைக்கான விருது.	அரசு சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகங் களின் கூட்ட மைப்பு, புதுதில்லி
சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்	1996-97	1995-96	ஒரு லிட்டருக்கு எட்டிய சிறந்த வளர்ச்சிக் கான விருது.	பெட்ரோ லியம் பாதுகாப்பு மற்றும் ஆராய்ச்சி கூட்ட மைப்பு, புதுதில்லி
தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்	1996-97	1995-96	வாகன உற்பத்தி திறன் விருது.	அரசு சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகங் களின் கூட்ட மைப்பு, புதுதில்லி

2.5 அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் செயல்பாட்டை மேம்படுத்தும் நோக்குடன், மூலதன ஆதாரத்தையும் நிருவாக அமைப்பையும் மறுசீரமைக்க அரசு பின்வரும் நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது. அவையாவன:-

1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் பேருந்துகளைப் பராமரிப்பதற்கென்றே பொது மேலாளர்(தொழில்நுட்பம்)

ஒருவரும் பேருந்துக்கூடு கட்டும் பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக பொது மேலாளர் (பணிகள்) ஒருவரும் நியமிக்கப்பட்டனர்.

2. அடிச்சட்டங்கள், உதிரிப்பாகங்கள் வாங்கும் பணி, உயர்மட்டக் குழுவால் முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

3. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அனைத்தையும் இணைத்து அவற்றை 7 அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களாக ஒருங்கிணைக்கும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. முதல் கட்டமாக, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம்/ராஜீவ் காந்தி போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் / டாக்டர் அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில், ஒருங்கிணைப்பு நடவடிக்கைகளைத் தொடங்குவதற்கான ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு, மேலும் தனி அலுவலர்/நிருவாக இயக்குநர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

4. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடமிருந்து சேரவேண்டிய மொத்தம் 11,604 கோடி ரூபாய் அரசு கடன்கள்/வழிவகை முன்பணங்கள் அந்தந்தக் கழகங்களில் அதன் சமபங்குத் தொகைகளாக மாற்றப்படும்.

5. அரசின் கூடுதல் சமபங்கு தொகையாக 14 அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு 71.51 கோடி ரூபாய் கூடுதல் தொகை அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

6. நடைமுறை மூலதனத் தேவைகளைச் சமாளிப்பதற்காக போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு கடன் கொடுக்கயியலும் வகையில், போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு 20.00 கோடி ரூபாய் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

7. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திற்கு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டியுள்ள தொகைகளைக் கொடுத்துத் தீர்க்க அவற்றுக்கு 68.52 கோடி ரூபாய் அனுமதிக்கப்பட்டது.

8. போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இவ்வாண்டில் 150.00 கோடி ரூபாய் செலவில் 2,200 புதிய பேருந்துகள் வாங்கப்படுவதுடன், 1997-98-ல் 292.00 கோடி ரூபாய் செலவில் மேலும் 3,600 பேருந்துகள் வாங்கப்படும். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தேவைப்படும் பேருந்து கூடுகளைக் கட்டுவதற்காக அயல்நாட்டுத் தொழில்நுட்ப ஒத்துழைப்புடன் இம்மாநிலத்தின் நான்கு இடங்களில் நவீன தொழில்நுட்ப உத்திகளுடன் கூடிய பேருந்து கூடு கட்டும் தொழிற்பிரிவுகள் நிறுவப்படும்.

3. பயணிகளுக்கு வசதிகள்

3.1. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பயணிகளுக்குத் தேவைப்படுகிற வசதிகளை அளிப்பதற்கான முயற்சிகளை எடுத்து வருகின்றன. சுத்தமான கழிப்பறை வசதிகள், தங்கும் இடங்கள், பேருந்து நிற்கும் இடங்கள், சுத்தமாக்கப்பட்ட குடிநீர் வசதி, பயணிகள் பொருட்களைப் பாதுகாக்கும் இடங்கள், எடைகாணும் இயந்திரங்கள், வரிசையில் நிற்பதற்கான ஏற்பாடுகள், விளக்கு வசதிகள், தகவல் தரும் மேசைகள் முதலிய வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. தொலைபேசி வசதிகள், முழு பாதுகாப்புமுறை, உயரமான சாய்வு இருக்கை வசதிகள், சீர்வழி வசதி செய்யப்பட்ட தங்கும் கூடம், முன் பதிவு வசதிகள் ஆகியவை ஏனைய சிறப்பு ஏற்பாடுகள் ஆகும்.

3.2. விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பொறுத்தவரை சென்னை, மதுரை, திருவனந்தபுரம் மற்றும் பெங்களூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்களில் 10 நாட்களுக்கு முன்பாகவே கணிப்பொறிமூலம் பயணச்சீட்டு முன்பதிவு செய்யும் முறை உள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்களால் பயண வழி உணவகங்கள் கட்டப்பட்டுள்ளன. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சி சாலையில் சூலூரிலும், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், மணிமங்கலம் மற்றும் பாடலூரிலும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மாமண்டூரிலும், மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக்கழகம் திருமங்கலத்திலும் பயணிகள் வசதிக்கென பயண வழி உணவகங்களைக் கட்டியுள்ளன. மாமண்டூரிலுள்ள பயண வழி உணவகம் ஒரு நாளைக்கு சுமார் 15 ஆயிரம் பயணிகளின் தேவைகளை நிறைவு செய்கிறது.

3.3. சென்னை பெருநகர் முழுவதும் உள்ள பேருந்து நிறுத்தங்களில் பயணிகளின் வசதிகளுக்காக தனியார் நன்கொடைகள் மூலம் பல நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. அண்ணா சாலை, காமராஜர் சாலை போன்ற முக்கிய சாலைகளில் மிக நீளமான மற்றும் அகலமான நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அண்ணாசாலையில் ஆயுள் காப்பீட்டு நிறுவனத்திற்கு முன்பாக 500 அடி நீளத்திற்கு தொடர் நிழற்குடை Continuous Shelter அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

3.4. திருவிழாக் காலங்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கூடுதல் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதுடன், பந்தல்கள், வரிசை ஏற்பாடுகள், குடிநீர் வசதி போன்ற பொது மக்களுக்குத் தேவையான

வசதிகளையும் செய்து கொடுக்கின்றன. இரயில்வே கட்டணம் அதிகரித்துள்ளதன் காரணமாக, வேலூருக்கும், பெங்களூருக்கும் இடையே பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இப்பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளது. எனவே பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகமும், அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகமும் ஓசூரில் இணைப்புப் பேருந்து வசதிகளைச் செய்துள்ளன.

3.5. தமிழ்நாட்டில் பொருட்காட்சி, திருவிழாக் காலங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கப் போதுமான எண்ணிக்கை கொண்ட சிறப்புப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. பழனி, திருச்செந்தூர், திருவண்ணாமலை, பண்ணாரி, சமயபுரம், வீரபாண்டி, சபரிமலை, திருப்பதி, வேளாங்கண்ணி, நாகூர், உதகமண்டலம், ஏற்காடு, ஒகேனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்கு பயணிகள் சென்று வர சிறப்புப் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

4. சமூக நலப்பணி

4.1. இம்மாநிலத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக மக்களுக்குப் பல சமூக நலப்பணிகளை அரசு செய்து வருகிறது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பள்ளிக்கல்வி, தொடக்கப்பள்ளி இயக்குநர்களின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள பள்ளிகளில் 8-ஆம் வகுப்பு வரை படிக்கும் மாணவர்கள் இலவசப் பயணம் செய்ய 1990-ஆம் ஆண்டு முதல் அனுமதிக்கப்பட்டனர். அரசு இந்தச் சலுகையை +2(12-ஆம்) வகுப்புவரை படிக்கும் மாணவர்களுக்கும் 1996-97 முதல் நீட்டித்துள்ளது. பள்ளிகளிலும், கல்லூரிகளிலும் மற்றும் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கல்வி நிலையங்களிலும் பயிலும் மற்ற மாணவர்களுக்குப் போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய 50% சலுகையில் மாதாந்திர பயணச்சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. பள்ளி செல்லும் சிறுவர்களுக்குப் பயன்படவும் மற்றும் பணிபுரியும் மகளிர்க்குப் பயன்படவும், பயண நெரிசலான நேரங்களில் மகளிர் சிறப்புப் பேருந்து மாநகரங்களில் விடப்படுகின்றன.

4.4. தவிரவும், பின்வரும் பல்வேறு வகைப் பிரிவினருக்கும் பயணச்சலுகை அளிக்கப்படுகிறது.

1.	மத்திய/மாநில ஓய்வூதியம் அல்லது இரு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் சுதந்திர/எல்லைப் போராட்ட வீரர்கள் மற்றும் மொழிக் காவலர்கள்	100 %
2.	அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறும் புற்று நோயாளிகள்	75 %
3.	கை, கால் ஊனமுற்றோர், காது கேளாதோர் மற்றும் கண் பார்வையற்றோர் (திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் ராஜீவ் காந்தி போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் நீங்கலாக)	100 %
4.	மனநிலை பாதிக்கப்பட்டவர்கள், மனவளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மற்றும் வலிப்பு நோயாளிகள்	100 %
5.	நாடகக் கலைஞர்கள்	50 %
6.	அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட பத்திரிகை நிருபர்கள்	100 %
7.	சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள், நாடாளு மன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப் பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்கள்	100 %
8.	மத்திய அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது மாநில அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது இரண்டு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களின் விதவை மனைவியர் மற்றும் வாரிசுதாரர்கள்	100 %
9.	அரசிடமிருந்து மொழிக்காவலர் நிதியுதவி பெறுபவர்களின் மனைவி அல்லது கணவர் மற்றும் வயதடையாத வாரிசுதாரர்கள்	100 %

மேற்படி சலுகைகள் தொடர்பான செலவுகளைச் சம்பந்தப்பட்ட நிருவாகத் துறைகள் ஏற்றுக் கொள்ளுகின்றன.

[1997 மார்ச் 19

5. விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல்

5.1. விபத்தினைத் தவிர்த்துப் பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஓட்டுநர்கள் விபத்தின்றிப் பணி புரிவது தொடர்பாகப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்குப் பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு 'பாதுகாப்பாக ஓட்டுவதற்கான பரிசுத்திட்டம்' என்ற திட்டத்தை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உருவாக்கியுள்ளார்கள். இத்திட்டம் ஓட்டுநர்கள் நன்முறையில் வண்டிகளை இயக்கி விபத்தின்றி ஓட்டியதற்கான பதிவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க ஊக்கப்படுத்துகிறது. திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர் பணியாளர் தொகுதியினை ஏற்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை உருவாக்கியுள்ளனர். விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில் நினைவுப் பயிற்சி (Refresher Course) நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அடிக்கடி விபத்து ஏற்படுத்தும் ஓட்டுநர்கள் ஓட்டுநர் பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரிசெய்து கொள்ளவும், விபத்துக்களைத் தவிர்க்கவும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் நினைவுப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். கும்மிடிப்பூண்டியில் சுமார் ரூ.30.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகத்தில் (Driving Range) ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை நன்முறையில் இயக்க பயிற்சி அளிக்கப்படுகின்றனர்.

5.2. பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஓட்டுநர் பயிற்சிக்கென ஒரு திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் நல்ல உடற்கட்டுள்ள, பள்ளி இறுதித்தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்கு கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல், பேருந்தில் ஏற்படும் சிறு பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி அளித்தல் போன்றவற்றில் தீவிரப்பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

5.3. விபத்து ஏற்படுவதற்கான காரணங்களை அறிந்து, அதைக் குறைப்பதற்கான வழிமுறைகளைப் பரிந்துரைக்க ஒரு குழு அமைக்கப்படவிருக்கிறது.

6. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்

6.1. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமது தொழிலாளர்களின் நலனையும் தொடர்ந்து காத்து வருகின்றன.

1997 மார்ச் 19]

6.2. மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக நிருவாகத்திற்கும் தொழிற்சங்கக் கூட்டமைப்புகளின் பிரதிநிதிகளுக்கு மிடையே ஊதிய விகித உடன்பாடு கையெழுத்திடப்படுகிறது. கடைசி ஊதிய ஒப்பந்தம் 1995 செப்டம்பரில் ஏற்பட்டு 1995 முதல் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளது. 1995 செப்டம்பரில் ஏற்பட்ட ஊதிய ஒப்பந்தம் நடைமுறை வாய்ப்பு வசதிகளை அதிகரிப்பதை உறுதி செய்வதோடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் நலனுக்காக பல புதிய அம்சங்களையும் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. 1995 ஆம் வருடத்திய தொழிற்சாலை பணியாளர்களுக்கான திருத்தியமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதங்கள் அகில இந்திய நுகர்வோர் விலை குறியீட்டுப் புள்ளிகள் 1150 (அடிப்படை 1960=100) அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன. செயல் ஊக்குவிப்புத்திட்டம், குளிர்கண்ணாடிகள், சலவை சோப், பால்பாயிண்ட் பேனா, படிமுறை பணிப்படி, பணியாளர்களின் இலவச அனுமதி அட்டைகள், பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு இலவச பயண வாய்ப்பு, பணியாளர்கள் ஓய்வறை, சிற்றுண்டிச்சாலை, சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு, காயங்கள் ஏற்படுவதன் பேரிலான விடுப்பு, ஆம்புலன்ஸ் வண்டி, மருத்துவப்பேறு வசதிகள் பணியின்போது மறைந்த பணியாளர்களின் வாரிசுகளுக்குப் பணி, குடும்ப நல நிதி, மழைக்கால உடை, பாய், சலவைப்படி வழங்கல் போன்றவை அந்தந்த அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு விரிவு படுத்தப்பட்டு தொடரும் தொழிலாளர் நலத்திட்டங்களாகும்.

6.3. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களுக்கு இலவச அனுமதி அட்டைகள் வழங்குவதுடன் பள்ளிகள், கல்லூரிகளில் பயிலும் அவர்களின் குழந்தைகளுக்கும், பள்ளிகள், கல்லூரிகள் இருக்கும் இடங்களிலிருந்து அவர்களின் இருப்பிடங்கள் வரையிலும் இலவசப் பயண அனுமதி அட்டைகள் வழங்கப்படுகின்றன.

6.4. உணவக வசதிகள், மருத்துவ வசதிகள், கல்வி வசதிகள் ஆகியவற்றிற்கும் வகை செய்யப்பட்டுள்ளன.

6.5. போக்குவரத்துப் பணியாளர் குழந்தைகள் ஒவ்வொருவருக்கும் (இரண்டு குழந்தைகளுக்கு மேற்படாமல்) +2 படிப்பு வரையில் புத்தகங்கள் வாங்குவதற்காக ஒவ்வொரு ஆண்டும் ரூ.75/- வழங்கப்படுகிறது. ஒரு தொழிலாளரின் மகனோ அல்லது மகளோ பல் மருத்துவம், மருந்தாக்கியல்/ கால்நடை மருத்துவம், பொறியியல், வேளாண்மை அல்லது சட்டம் போன்ற தொழிற்கல்வி பட்டப்படிப்பில் முழு நேர மாணவ, மாணவியராகப் படித்தால் சில நிபந்தனைகளின் அடிப்படையில்

அத்தொழிலாளர்களின் மகன் அல்லது மகளுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு தகுதி அடிப்படையிலான படிப்புதவித்தொகையாக ரூ.1500-க்கு மிகாமல் வழங்கப்படுகிறது.

6.6. ஓட்டுநர்கள், நடத்துனர்கள், ஓட்டுநர் பயிற்சியாளர்கள், ஆய்வாளர்கள், பயணச்சீட்டுப் பரிசோதகர்கள், மேற்பார்வையாளர்கள், போக்குவரத்து ஆய்வாளர்கள், போக்குவரத்து மேலாளர்கள் மற்றும் செயலில் உள்ள பணியாளர்களுக்காக 1989-ல் ஜனதா காப்புறுதித்திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது.

பணியாளர்களுக்கு சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு மற்றும் காயங்கள் ஏற்படுவதன் பேரிலான விடுப்புச் சலுகைகளும் அளிக்கப்படுகின்றன.

6.7. ***படிகள்***—நகர ஈட்டுப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, ஊரகப்படி மற்றும் மலைப்பகுதி ஈட்டுப்படிகள் ஆகியவை தொடர்ந்து தற்போதைய நிலவரத்தில் வழக்கில் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனினும் நலவாழ்வுப்படியானது அடிப்படைச் சம்பளம் மற்றும் அகவிலைப்படியின் 4 விழுக்காடு அல்லது குறைந்த பட்சம் ரூ.100/- மாதந்தோறும் வழங்கப்படுகிறது. சீருடை வழங்கப்பட்டுள்ளவர்களுக்கு வழங்கப்படும் சலவைப்படி மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.37/-ஆகும். தகுதியுடைய பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் இரண்டாண்டிற்கு ஒருமுறை ஒரு ஜோடி காலணியும் இரண்டு ஜோடி காலுறைகள் அல்லது மூன்று ஜோடி மிதியடிகள் வழங்கப்படுகின்றன.

6.8. ***சட்ட ஆலோசனைக் கட்டணச் செல்வை ஈடுசெய்தல்***—ஓட்டுநர் ஒருவர் தன் பணிக்காலத்தின்போது ஏற்பட்ட விபத்து குறித்து நீதிமன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் வழக்கில் தான் முழுவதும் நிரபராதி என்றோ அல்லது சந்தேகப் பலன் அடிப்படையில் நிரபராதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் அத்தகைய ஓட்டுநருக்கு மோட்டார் விபத்து கேட்புரிமை தீர்ப்பாயத்தின்படி முடிவு என்னவாக இருந்த போதிலும் அவ்வழக்கிற்காக சட்டக் கட்டண உதவித்தொகையாக ரூ.600 வழங்கப்படுகிறது.

படியில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள் விபத்துக்குள்ளாகி நடத்துனர் மீது தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் நீதிமன்றத்தின் குற்றவியல் வழக்கில், தான் முழுவதும் நிரபராதி என்றோ அல்லது சந்தேகப்பலனை அளிப்பதன் மூலம் நிரபராதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் மோட்டார் விபத்துக் கேட்புரிமை தீர்ப்பாயத்தின் முடிவு என்னவாக இருந்தபோதிலும் வழக்கிற்கான சட்டக் கட்டண உதவித்தொகையாக ரூ.600/- நடத்துனருக்கு வழங்கப்படுகிறது.

6.9. *சீருடை மற்றும் உடை*—தகுதியுள்ள பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ஆண்டுதோறும் சீருடைத் துணிகள் வழங்கப்படுகின்றன.

தகுதியுடைய போக்குவரத்து ஆண் ஊழியர்களுக்கு இரண்டு ஜதை டெரிக்காட்டன் சீருடைத் துணியும், தகுதியுடைய பெண் ஊழியர்களுக்கு இரண்டு பாலியஸ்டர் சேலைகள் அல்லது மூன்று பருத்தி சேலைகளும் மற்றும் மூன்று பாலியஸ்டர் இரவிக்கைத் துணிகளும் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வழங்கப்படுகிறது.

மலைப்பகுதி என அரசால் அறிவிக்கப்பட்ட இடங்களில் ஒவ்வொரு ஊழியருக்கும் ஒரு கம்பளிச் சட்டை ஆண்டுதோறும் வழங்கப்படுகிறது.

சமவெளியில் இருந்து மலைப் பகுதிக்கு முறையாக (Regularly) பேருந்து இயக்கும் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துனர் ஒவ்வொர்ருவருக்கும் ஒரு கம்பளி கழுத்துக்குட்டை (Mufler) ஆண்டுதோறும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

6.10. ***ஈமச்சடங்கு செலவுகள்***—பணிக்காலத்தில் இறக்க நேரிடும் போக்குவரத்து ஊழியருக்காக அல்லது சட்டப்பூர்வ வாரிசான அவரது குடும்ப உறுப்பினர்களுக்காக கீழ்க்கண்டவாறு திரும்ப வசூலிக்கப்படாத மானியம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

அ) போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர் இறப்பிற்கு ரூ.750/-

ஆ) குடும்ப உறுப்பினர் இறப்பிற்கு ரூ.400/-

இ) பணியாளர் ஒருவர் பணியில் இருக்கும்போது இறந்தால் அவரின் குடும்பத்திற்கு ரூ. 3000 வழங்கப்படுகிறது.

6.11. ***திருமணக்கடன்***—போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிரந்தர ஆண் தொழிலாளர் அல்லது தகுதியுடைய தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு ரூ.6000/-ம் பெண் தொழிலாளர் அல்லது தகுதியுடைய தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு ரூ. 10,000/-ம் திருமணக் கடனாக வழங்கப்படுகிறது.

6.12. ***ஊதியக் கொடை***—தகுதியுடைய ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் 1995-96ஆம் ஆண்டிற்காக சட்டப்படிக்கான ஊதியக்கொடையான 8.33 சதவீதத் தொகையுடன் கருணைத்தொகையாக 9.67 சதவீதத்தொகை வழங்கப்பட்டது. ஊதியக்கொடை பெறத் தகுதியில்லாத நிர்வாகப்பணியாளர் மற்றும் அலுவலர்களைப் பொறுத்தவரை சிறப்பு நேர்வாகக்கருதி கருணைத்தொகை ரூபாய் 725/- வழங்கப்பட்டது.

[1997 மார்ச் 19

6.13. விருப்ப ஓய்வுத் திட்டம்—இத்திட்டத்தின் கீழ் பணி ஓய்வு பெறும் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கு அவர்களின் எஞ்சிய பணிக்காலத்திற்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ.8500/- என்ற விகிதத்தில் ரூ. 68,000/- என்ற உச்சவரம்பிற்குட்பட்டு ஒரு மொத்த தொகை வழங்கப்படுகிறது.

6.14. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்களுக்கான ஓய்வூதியச் சலுகைத் திட்டம்—தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்கள் ஓய்வூதியச் சலுகைகள் திட்டம் என்ற பெயரில் ஒரு திட்டம் அரசுப் போக்குரத்துக் கழகங்களில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ், 1-9-92ஆம் நாளில் இக்கழகத்தில் பணியாற்றும் நிரந்தரப் பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்காகவும் ரூ.1000/-ஐ 40 சம தவணைகளில் பங்குத்தொகையாக நிர்வாகம் செலுத்துகிறது. அத்தகைய பணியாளர்கள் ஒவ்வொருவரும் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.50/- பங்குத்தொகையைச் செலுத்த வேண்டும். தொடக்கத்தில் 1-9-92ஆம் நாளன்றும், அன்றிலிருந்து 31-8-97 வரையிலும் ஓய்வுபெறும் ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.300/- வீதம் அவரின் வாழ்நாள் முடிய வழங்கப்படும். அடுத்தடுத்து வரும் ஐந்து ஆண்டுகளில் ஓய்வுபெறும் ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் முறையே, மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.450/-, ரூ.600/-, ரூ.750/-, ரூ.1000/- ரூ.1250/- என்ற விகிதத்தில் வழங்கப்படும். இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்கென நிர்வாகி ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்.

6.15. கல்வி முன்பணம்:—தொழிலாளரின் குழந்தைகள் பள்ளிகளில் அல்லது கல்லூரிகளில் பயின்றால், சரியான சான்றின் அடிப்படையில் அத்தொழிலாளருக்கு ஒவ்வோர் ஆண்டும் மே மாதம் ரூ.1000/- கல்வி முன்பணமாக வழங்கப்படுகிறது.

6.16. விடுப்புச் சலுகைகள்(**Leave Benefits**):—1-9-92இல் இருந்து நோய் விடுப்பு (Sick Leave) ஆண்டொன்றுக்கு 11 நாட்களிலிருந்து 12 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

6.17. விடுமுறை இல்லம்—சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்கள் முக்கியமான சுற்றுலா மையங்களான உதகமண்டலம், கொடைக்கானல், குற்றாலம் மற்றும் கன்னியாகுமரி போன்ற இடங்களில் அமைந்துள்ள சகோதரக் கழகங்களின் விடுப்பு இல்லங்களில் தங்களின் குடும்பத்துடன் தங்கும் வசதிகளை அனுபவிக்கின்றனர்.

6.18. சிறப்பு சுகாதார நிதித்திட்டம்—போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு இருதய அறுவை சிகிச்சை, சிறுநீரக மாற்றுச்சிகிச்சை, புற்று நோய் சிகிச்சை முதலியவற்றிற்காக அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் தொழிலாளர்களுக்கு நிதி உதவி அளிக்கும் வகையில் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் குடும்பச் சுகாதார நிதி எனப்படும் சிறப்பு மருத்துவ உதவித் திட்டத்தை செயல்படுத்துவதற்கு 1995 ஆம் ஆண்டின் ஊதிய உடன்படிக்கையின்போது ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. இத்திட்டத்தை செயல்படுத்தும் முறைபற்றி ஆராயப்பட்டு வருகிறது. விதிமுறைகள் இறுதியாக்கப்படும் வரை மாநில அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படும் தொகைக்கு ஏற்ப நிதியுதவி வழங்க போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஒரு இலட்சம் ரூபாய் அல்லது அறுவைச் சிகிச்சை செலவில் 75%, இதில் எது குறைவானதோ அந்த அளவில் இந்நிதியுதவி அமையும்.

1997 மார்ச் 19]

7. இணைந்த பெருநகரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம்

சென்னை மாநகரில் நகர் பகுதி மக்களின் போக்குவரத்துப் பிரச்சனையை தீர்க்க இரயில், சாலைப் போக்குவரத்து துறைகள் அளிக்கும் பணிகளை ஒருங்கிணைக்கும்பொருட்டு மாநகருக்கு இணைந்த பெருநகரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தை ஏற்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது. இதற்குத் தேவையான சட்டப்பூர்வ நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

8. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்

8.1 மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும் பேருந்துக்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும் பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும் குறைந்த வட்டியில் நிதியுதவி வழங்கவேண்டி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1975-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்களில் நிறுவப்பட்டது. எனவே நம் நாட்டின் பயணிகள் சாலை போக்குவரத்து தொழிற்சாலையில் முக்கிய பங்கு வகிக்கும் ஒரு தன்னிகரற்ற ஸ்தாபனமாக விளங்குகிறது. இந்திய ரிசர்வ் வங்கியினால் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் வங்கியில்லா நிதி நிறுவனமாக பதிவு செய்யப்பட்ட தவணைக் கொள்முதல் நிதியுதவி நிறுவனமாக வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. எனவே போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் இந்திய ரிசர்வ் வங்கியினால் அவ்வப்போது உருவாக்கப்படும் விதி மற்றும் ஒழுங்குமுறை விதிகளுக்கு

[1997 மார்ச் 19

11. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை

11.1 தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத்துறை ஒரு பணித்துறையாக செயலாற்றி வருகின்றது. பொதுப்பணித்துறை, நெடுஞ்சாலை வேளாண்மை பொறியியல்துறை மற்றும் சுகாதாரத்துறை ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த வாகனங்கள் நீங்கலாக மாநிலத்தில் உள்ள சுமார் 8500 அரசுத்துறை வாகனங்களுக்கு பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்பு பணியை இத்துறை செய்து வருகின்றது. 17 தானியங்கிப் பணிமனைகள் சென்னை மற்றும் மாவட்டத் தலைநகரங்களிலும் ஒரு சுத்திகரிப்பு நிலையம் சென்னையிலும் உள்ளன. மாவட்டங்களில் உள்ள பணிமனைகளின் செயல்பாடுகளை நல்ல முறையில் மேற்பார்வையிட மூன்று மண்டல துணை இயக்குநரகங்கள் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை மற்றும் சேலத்திலும் உள்ளன.

11.2. அரசுத்துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் பொருட்டு சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் வழங்கும் நிலையங்களும் மற்றும் தஞ்சை, மதுரை சேலம், கோவை, திருச்சிராப்பள்ளி, தருமபுரி, கடலூர், நாகர்கோயில் ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பணிமனைகளில் ஒவ்வொரு எரிபொருள் வழங்கு நிலையங்களையும் இத்துறை இயக்கிவருகிறது.

11.3. வாகனங்களைப் பழுதுபார்க்க இத்துறை பல்வேறு தொழில்நுட்ப உத்திகளை அறிமுகப்படுத்தி உள்ளது. அலகு மாற்றுமுறை (Unit Replacement System) மற்றும் தொகுதி வாரியான உற்பத்தி முறை (Batch wise Production System) ஆகியன இவ்வுத்திகளாகும்.

12. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை

12.1. தமிழ்நாட்டின் கிழக்கு, தெற்கு கடற்கரையோரப் பகுதியில் சுமார் 1000 கிலோமீட்டர் தொலைவிற்கு அமைந்திருக்கும் பகுதியில் இரு துறைமுகங்களும் அதாவது சென்னை, தூத்துக்குடி ஆகிய பெரும் துறைமுகங்கள் மத்திய அரசின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ளன. கடலூர், நாகப்பட்டினம் ஆகிய இடங்களில் நடுத்தரத் துறைமுகங்கள் இரண்டும் இராமேஸ்வரம், பாம்பன், வாலிநோக்கம், கன்னியாகுமரி, குளச்சல், எண்ணூர் ஆகிய இடங்களில் ஆறு சிறு துறைமுகங்கள் தமிழ்நாடு அரசால் நிருவகிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

1997 மார்ச் 19]

12.2 தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறையின் நிருவாகக்கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பல்வேறு துறைமுகங்களில் பின்வரும் முக்கியமான சரக்குகள் ஏற்றி இறக்கப்படுகின்றன.

ஏற்றுமதி	இறக்குமதி
இல்மனைட் மணல்	உரம்
பெல்ட்ஸ்பர்	புரொபைலேன் வாயு
பொதுவான சரக்குகள்	அம்மோனியா
ஜீர்கான் மூலப்பொருள்	ப்ளோர் ஸ்பார்
டாப்பியோகா ஸ்டார்ச்	

தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம்

12.3. தனியார் துறைகளிடமிருந்தும், நிதியுதவி நிறுவனங்களிடமிருந்தும் பெரும் மூலதனத்தைக்கொண்டு, குஜராத் கப்பல் போக்குவரத்து வாரிய அமைப்பினைப் போன்று, தமிழ்நாட்டிற்கும் கப்பல் போக்குவரத்து வாரியம் ஒன்று தேவை என அரசு கருதியது. இதற்காக 10-11-95 அன்று சட்டமன்றத்தில் சட்டமுன்வடிவு ஒன்று கொண்டுவரப்பட்டு 11-2-96 அன்று இந்திய குடியரசுத்தலைவரின் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு கப்பல் போக்குவரத்து வாரியத்தை ஏற்படுத்தி விரைவில் ஆணை பிறப்பிக்கப்படவிருக்கிறது.

12.4. குஜராத்திலுள்ள கப்பல் போக்குவரத்து வாரியத்தின் செயல்பாட்டினை ஆய்வு செய்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் பரிந்துரைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு, தொண்டி, கொற்கை, மாமல்லபுரம் போன்ற இடங்களில் புதிய துறைமுகங்களை ஏற்படுத்துவதற்கான வாய்ப்பு குறித்து ஆய்வு செய்வதுடன் இராமேஸ்வரம், பாம்பன், வாலிநோக்கம், குளச்சல், கன்னியாகுமரி, எண்ணூர், புன்னைக்காயல் போன்ற சிறு துறைமுகங்களை விரிவுபடுத்தும் துறைமுக விரிவாக்கக் கொள்கை ஒன்றை இந்த வாரியம் தயாரிக்கும். தற்போதிருக்கும் சிறு துறைமுகங்களை விரிவுபடுத்தும் பணியும், புதிய துறைமுகங்களை ஏற்படுத்தும் பணியும் இந்த பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்படும்.

[1997 மார்ச் 19

12.5. துறைமுகக் கொள்கை—தமிழ்நாட்டில் சிறுதுறைமுகங்களின் மேம்பாட்டில் முதலீட்டு வாய்ப்புகள் குறித்த துறைமுகக் கொள்கைக்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

துறைமுகக் கொள்கைகளின் முக்கிய நோக்கங்கள் பின்வருமாறு:-

(அ) நிலக்கரி/நாஃப்தா/எண்ணெய்/இயற்கை வாயு ஆகியவற்றை இறக்குமதி செய்வதற்காகவென்றே தனித்துறைமுக வசதிகள் செய்து கொடுப்பதன் மூலம் துறைமுகத்தை ஆதாரமாகக் கொண்ட அனல் மின் நிலையங்கள் ஏற்படுத்துதல்.

(ஆ) தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்த கடற்கரையோர மாவட்டங்கள் நெடுகிலும் ஏற்றுமதியை நோக்கமாகக் கொண்ட தொழில்கள் மற்றும் துறைமுகத்தை ஆதாரமாகக் கொண்ட தொழில்கள் ஆகியவற்றுக்கான துறைமுக வசதிகளை மேம்படுத்துதல்.

(இ) கிழக்குக் கடற்கரை நெடுகிலும் கடற்கரையோரப் போக்குவரத்திற்கான வசதிகள் செய்து கொடுப்பதன்மூலம், நெடுஞ்சாலைப் போக்குவரத்திலும், இரயில் போக்குவரத்திலும் நெரிசலைக் குறைத்தல்.

(ஈ) சுற்றுலா/கடற்கரையோரக் கப்பற்போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதல்.

(உ) கப்பல் பழுதுபார்ப்புப் பணிகளுக்கு ஊக்கமளிப்பதற்கான வசதிகள் செய்து கொடுத்தல்.

(ஊ) சென்னை, தூத்துக்குடி ஆகிய நகரங்களில் அமைந்துள்ள பெரிய துறைமுகங்களில் நெரிசலைக் குறைத்தல்.

துறைமுகங்கள்/தோணித்துறை கட்டுதல்/மேம்படுத்தலில் நன்கு திட்டமிடப்பட்ட ஒளிவுமறைவற்ற நடைமுறைமூலம், தனியார் பங்கேற்புக்கு ஊக்குவிக்கப்படும், ஒவ்வொரு செயற்குறிப்பும் அதனதன் சொந்தத்தகுதியின் அடிப்படையில் பரிசீலிக்கப்படும். ஒளிவுமறைவற்ற தன்மை தொடர்ந்திட உலகளாவிய அறிவிப்பு /ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் மூலம் போட்டி ஏல ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் வரவேற்கப்படும். கட்டுதல், சொந்தமாக்கிக்கொள்ளுதல் இயக்குதல், மாற்றுதல் (BOOT) அடிப்படையில் இத்திட்டம் செயற்படுத்தப்படும். கட்டுதல், சொந்தமாக்கிக் கொள்ளுதல், இயக்குதல், மாற்றுதல் (BOOT) செயலாக்கக் கால அளவு தொடக்கத்தில் 30 ஆண்டுகளாக இருக்கும். பின்னர் 50 ஆண்டுகள் வரை நீட்டிக்கப்படலாம்.

1997 மார்ச் 19]

தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை அனுப்புகை சேமிப்பு வசதி கொண்ட துறைமுகமாக மாற்றுதல்

12.6. இந்தியாவில் பெரும் துறைமுகங்களில் ஒன்றான தூத்துக்குடி துறைமுகம், 9.29 மில்.டன் சரக்குகளைக் கையாண்டது (1995-96) இதில், கன்டய்னர் சரக்குப் போக்குவரத்து 68,619 TEVS(0.76 மில்.டன்) அடங்கும். 2001-2002க்குள் மொத்த சரக்குப் போக்குவரத்து 15.13 மில்லியன் டன்னாக அதிகரிக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. 10.7 மீட்டர் ஆழம் வரை கப்பல்கள் வந்து செல்வதற்கு ஏற்றவாறு துறைமுகத்திற்கு வரும் நீர்வழிப்பாதையையும் வடிநிலத்தையும் தூர்வார்வதற்கு தூத்துக்குடித் துறைமுகம் திட்டமிட்டுள்ளது. கடல்வழிப் போக்குவரத்து வகையில் சிறந்த துறைமுக வசதிகள் செய்து கொடுத்ததற்காகவும், அது தொடர்பான பணிகளுக்காகவும், இந்தியத் துறைமுகத்துறை பெருமைமிக்க ISO 9002 சான்றிதழைப் பெற்றுள்ளது. தகுந்த முதலீட்டுடன் கொழும்புத் துறைமுகத்தின் மாதிரியிலும், கன்டைய்னர் வசதிகளை ஏற்படுத்துவதன் மூலம் தூர்வார்வதன் நடவடிக்கையை விரிவு படுத்துவதன் மூலமும் 10.07 மீட்டர் இழுவை கொண்ட கப்பல்களை கையாளவும், தூர்வாரும் வசதிகள் கொண்ட துறைமுகமாக மாற்றவும், தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை மிகப்பெரிய கன்டைய்னர் துறைமுகமாக மேம்படுத்தவும், மிகச் சிறந்த அன்னியசெலவாணி ஈட்டும் துறைமுகமாக மேம்படுத்தவும் மத்திய அரசின் தரைவழி போக்குவரத்து அமைச்சகம் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டது. மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை ரூபாய்200 கோடி செலவில் தூர்வாருவதற்காக OECF நிறுவனத்திடமிருந்து உதவி கோரப்பட்டுள்ளதாகவும், கன்டெய்னர் ஏற்றுமதி, இறக்குமதியில் தனியார் துறை BOT அடிப்படையில் பங்கேற்பிற்கு அழைப்பு விடுக்கப் பட்டுள்ளதாகவும் தெரிவித்துள்ளது.

எண்ணூரில் துணைத் துறைமுகத்தைக் கட்டுதல்

12.7. சென்னைக்கருகே எண்ணூரில் புதிய துறைமுகம் ஒன்றைக் கட்டுவதற்கு மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம், 1993 ஏப்ரலில் அதன் இசைவை தெரிவித்தது. இத்திட்டத்திற்கான மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ.593 கோடியாகும். இதில் அன்னியச்செலவாணி ரூ.307.68 கோடி அடங்கும்.

12.8 தமிழ்நாடு மின்வாரியம் ஏற்படுத்தக் கருதியுள்ள அனல் மின் நிலையத்திற்கு, அதாவது வட சென்னை அனல் மின்நிலையத்திற்கு தேவைப்படும் 16.12 மில்லியன் டன் நிலக்கரியை எண்ணூரில் உள்ள

[1997 மார்ச் 19

புதிய துறைமுகம் கையாளும். மேலும் எண்ணூர், மேட்டூர் ஆகிய இடங்களில் தற்போதுள்ள அனல் மின் நிலையங்களுக்கும் நிலக்கரியை அனுப்பும் 65,000 DWT நிலக்கரி எடுத்துச் செல்லும் கப்பல்கள் வந்து செல்லும் வகையில் கப்பல் நங்கூரம் பாய்ச்சும் இரு இடங்களைக் கட்டுவதற்கு இத்திட்டம் வகை செய்கிறது. இத்துறைமுகம் மொத்தம் 3.5 கிலோ மீட்டர் உப்பங்கழிகளைக் கொண்டுள்ளது. துறைமுகம் கட்டும் பணி நடைபெற்று வருகிறது.

13. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்

13.1. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், 1956 ஆம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் 11-4-1974 அன்று ஏற்படுத்தப்பட்டது.

13.2. தமிழ்நாடு மின்வாரியத்தின் அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவைப்படும் நிலக்கரியைக் கொண்டு செல்லும் பணி, இக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இக்கழகத்திற்கு தேவைப்படும் நிலக்கரி, ஆண்டிற்காண்டு அதிகரித்து வருகிறது. தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்கு தேவைப்படும் நிலக்கரி, ஹால்டியா/பாரதீப், விசாகப்பட்டினம் ஆகிய துறைமுகங்களிலிருந்து சென்னைக்கும் தூத்துக்குடிக்கும் எடுத்துச் செல்லப்படுகிறது. கடந்த 10 ஆண்டுகளில் இக்கழகம் எடுத்துச் சென்ற நிலக்கரியின் அளவு வேகமாக அதிகரித்தது. மின் வாரியத்திற்குத் தேவைப்படும் பெரும்பகுதி நிலக்கரியைத் திறமையான முறையில் இக்கழகம் நிறைவு செய்துவருகிறது. 1985 ஆகஸ்டு, 1987 ஜனவரி மாதங்களில் ஒவ்வொன்றும் 40,000 DWT கொண்ட சிறப்பாகத் தயாரிக்கப்பட்ட ஆழமற்ற நீரில் செல்லக்கூடிய மூன்று கப்பல்களை இக்கழகம் வாங்கியது. அதனை முற்றிலும் இதற்காகவே பயன்படுத்தியது. தனக்குச் சொந்தமான கப்பல்களுடன் ஏனைய இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகளிடமிருந்து கப்பல்கள் பெறப்பட்டு தமிழ்நாடு மின்வாரியத்தின் பல்வேறு அனல் மின் நிலையங்களுக்கு தேவையான நிலக்கரியை அனுப்புகிறது.

13.3. தமிழ்நாடு மின்வாரியத்தின் அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவைப்படும் நிலக்கரி 1993-94-ல் 100 இலட்சம் டன்னாக இருந்தது. 2000-2001-ல் 230 இலட்சம் டன்னாக அதிகரிக்கும். இந்தக் கூடுதல் தேவையை நிறைவு செய்யும் பொருட்டு அடிப்படை வசதிகள்

1997 மார்ச் 19]

மேம்படுத்தப்பட்டு கூடுதலாக கப்பல்கள் வாங்கப்பட வேண்டும். தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தின் தேவையை பூர்த்தி செய்ய கூடுதலாக இரண்டு கப்பல்களை வாங்குவதற்கான செயற்குறிப்பை பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் பரிசீலித்து வருகிறது.

படகுப் போக்குவரத்து

13.4. அனல் மின் நிலையங்களுக்கு நிலக்கரியைக் கொண்டு செல்லும் பணியுடன், இக்கழகம் கன்னியாகுமரி கடற்கரைக்கும், விவேகானந்தா நினைவுப் பாறைக்குமிடையே படகு போக்குவரத்து இயக்குகிறது. ஆண்டுதோறும் 15 இலட்சம் பயணிகள் இப்படகுப் போக்குவரத்தைப் பயன்படுத்திக் கொள்கின்றனர். இக்கழகம் தற்பொழுது எம்எல் தாமரபரணி, எம்எல் பாகீரதி, எம்எல் விவேகானந்தா என்ற மூன்று படகுகளை இயக்குகிறது.

14. கோயமுத்தூர் விமான நிலையத்தை பன்னாட்டு விமான நிலையமாக நிலை உயர்த்துதல்

14.1 கோயமுத்தூர் விமான நிலையம் ரூ.4.5 கோடி செலவில் புதிய கட்டுப்பாட்டு கோபுர வசதிகளுடன் நவீனமாக்கப்பட்டுள்ளது. ஏர்பஸ் 320 என்னும் வகை விமானங்கள் வந்து இறங்கும் வகையில் விமான ஓடுபாதை 7500 அடிக்கு நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. பன்னாட்டு வரைபடத்தில் கோயம்புத்தூரைச் சுற்றியுள்ள நகரங்களும் துணை நகரங்களும் ஏற்றுமதி வளர்ச்சி மையங்களாக ஆகிவருவதால் பயணிகள், சரக்குப் போக்குவரத்து அதிகரித்து வருகிறது. இந்த விமான நிலையத்தை பன்னாட்டு விமான நிலையமாக நிலை உயர்த்த மத்திய அரசின் உள்நாட்டு விமானப்போக்குவரத்து அமைச்சகத்தை இந்த அரசு கேட்டுக் கொண்டுள்ளது.

15. சேது சமுத்திரத்திட்டம்

15.1. பால்க் ஜலசந்தியையும், மன்னார் வளைகுடாவையும் கப்பல் போக்குவரத்திற்காக இணைக்கும் வகையில் இராமேஸ்வரத்தில் ஒரு கால்வாய் வெட்டுவதற்கு சேது சமுத்திரத் திட்டம் வகை செய்கிறது. மத்திய அரசு மற்றும் மாநில அரசு ஆகியவற்றால் அமைக்கப்பட்ட சில குழுக்கள் இத்திட்டத்திற்கு பரிந்துரைத்துள்ளன. 1968-ஆம் ஆண்டு இத்திட்டத்திற்கு ஆகும் செலவு ரூ.37.3 கோடி என மதிப்பிடப்பட்டு 1984-ஆம் ஆண்டில் ரூ.280 கோடியாக திருத்தப்பட்டுள்ளது.

[1997 மா

15.2. இத்திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமேயானால் இந்திய கடற்கரைத்துறைமுகங்களுக்கும், கிழக்குக் கடற்கரைத்துறைமுகங்களுக்கு இடையே பயணம் செய்யும் நேரத்தையும் எரிபொருளையும் கணிசமான அளவு மிச்சப்படுத்துவதுடன் குறைந்த அளவு 259 கடல் மைலிலிருந்து 454 கடல் மைல்கள் வரை பயணத் தொலைவை குறைக்க இயலும். மேலும் இத்திட்டம் தூத்துக்குடித் துறைமுகத்தை சுற்றியுள்ள பகுதிகளை மேம்படுத்தவும் கப்பல் படையின் கப்பல்கள் நமது எல்லைக்குட்பட்ட கடலோரப்பகுதிகளைத் திறமையாகக் கண்காணிக்கவும் பாதுகாப்பான முறையில் தொடர்ந்து சென்று வரவும் மிகவும் உதவியாக இருக்கும்.

15.3 தமிழ்நாட்டின் வளர்ச்சிக்காக குறிப்பாக சிதம்பரனார், இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களில் பின் தங்கிய பகுதிகளின் வளர்ச்சிக்காக, சேது சமுத்திரத்திட்டத்தை 9 ஆம் ஐந்தாண்டுத்திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளும்படி இவ்வரசு மத்திய அரசைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. இத்திட்டத்தைச் சேர்ப்பதற்கான அவசியம் குறித்து வலியுறுத்தி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்திற்கு கடிதம் எழுதியுள்ளார்.

16. தமிழ் நாட்டில் இரயில் வசதியைப் பெருக்குதல்

இரயில் போக்குவரத்து மத்தியத் திட்டப்பணிகளின் கீழ் வருகிறது. சாலை மேம்பாலம், சாலை தரைப்பாலம் ஆகியவற்றை பொறுத்த வகையில்தான் செலவு மாநில, மத்திய அரசுகளால் பகிர்ந்து கொள்ளப்படுகிறது. இரயில் போக்குவரத்து, பயணம் செய்யும் மக்களின் வசதியைப் பெருக்குதல் கடந்த 20 ஆண்டுகளில் தமிழ்நாட்டில் தேவைக்கேற்ப முன்னேறவில்லை. இதன் விளைவாக பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, பேருந்து போக்குவரத்தில் அதிக நெரிசல் ஏற்பட்டது. சரக்குப் போக்குவரத்துத் தேவையை நிறைவு செய்வதற்காக சரக்கு வண்டிகள் விடப்பட்டன. இதனால் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாகி போக்குவரத்துத் தடை ஏற்பட்டது. சேலம்-பெங்களூர் அகல இரயில் பாதையில் தற்போது இரயில் போக்குவரத்து ஆரம்பித்துள்ளது. செங்கல்பட்டு-விழுப்புரம்-திருச்சி-திண்டுக்கல் இடையே உள்ள இரயில் பாதை அகல இரயில் பாதையாக மாற்றும் திட்டம் தொடர்பா[illegible] இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட நாளுக்கு [illegible] பணியை முடிக்க இரயில்வேக்குத் தேவைப்படும் [illegible] அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

216646.
சென்னை-600 008