Copies can be had from the
Assistant Director,
Government Publication Depot,
110, Anna Salai,
Chennai-600 002.

©
Published under Rules 280 and 283 of the Tamil Nadu Legislative Assembly Rules and printed by the Commissioner of Stationery and Printing, Chennai-600 002.

வெளியீடு 20-3-99

Issued 20-3-99

881/99
15 செப் 1999

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPOR

செவ்வாய்க்கிழமை மே 5, 1998 - தொகுதி 50 - எண் 2

Tuesday, the 5th May, 1998—Volume 50 - No. 2

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை - 600 009

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

D.
V211,31'N98.
N98.50.2.
249094

[Price Rs. 3.00

5-5-1998

உள்ளடக்கம்

பக்கங்கள்

1. வினாக்கள்-விடைகள்—

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள் — 207-241

2. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு—

(அ) பட்டாசு வெடித்து சென்னை அருகே பனையூர் குப்பத்தில் கட்டடம் இடிந்தது — 241-255

(ஆ) திருவாரூர் விஜயபுரம் பகுதியில் சுரங்கப் பாதை அமைப்புப் பணி நிறுத்தம் — 255-258

3. அறிக்கை அளித்தல்—

மதிப்பீட்டுக் குழு — 258

4. மானியக் கோரிக்கைகள், 1998-99, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

(அ) கோரிக்கை எண் 3 - இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 35 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்

(இ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

} 259-369

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி — 259, 263, 268, 271, 275, 342-361

4. **மானியக் கோரிக்கைகள், 1998-99, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்**—தொடர்ச்சி — பக்கங்கள்

திரு. டி. சுதர்சனம் — 271-278

திரு. த. நடராஜன் — 278-283

*திரு. நா. பெரியசாமி — 283-289

திரு. இ.ஏ.பி. சிவாஜி — 289-292

திரு. ஐ. கணேசன் — 292-299

*திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார் — 299-303

*திரு. ஆ. நடராசன் — 303-308

திரு. சொ. கருப்பசாமி — 308-318

திரு. பால. ஆனந்தன் — 318-323

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு — 324-334

திரு. சி. ஞானசேகரன் — 334-341

5. **அறிவிப்பு**—

கப்பல் போக்குவரத்து என்ற பொருள்மீது நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின் போது பதில் அளித்தல். — 270

6. **பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்-** — 369-370

219094

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

சித்திரை 22, வெகுதான்ய - திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2029

1998 மே 5, செவ்வாய்க்கிழமை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் **திரு. பிடிஆர். பழனிவேல் ராஜன்** அவர்கள் தலைமையில் காலை 9-30 மணியளவில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

"அருவினை என்ப உளவோ கருவியான்
காலம் அறிந்து செயின்"

தேவையான சாதனங்களுடன் உரிய நேரத்தையும் அறிந்து செயல்பட்டால், முடியாதவை என்று எவையும் இல்லை.

1. வினாக்கள் - விடைகள்

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள். விடைகள் வினா எண் 421, திரு. உ. திசைவீரன், மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்.

421—

உயர்நிலைப் பள்ளியை மேல்நிலைப் பள்ளியாக்குதல்

***3619—திரு. உ. திசைவீரன்:**

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பரமக்குடி தொகுதி, பாம்பூர் அரசு உயர்நிலைப் பள்ளியை மேல்நிலைப் பள்ளியாகத் தரம் உயர்த்தும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது முதல் செயல்படுத்தப்படும்?

[1998 மே 5

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,*

(அ) தற்பொழுது இல்லை.

(ஆ) இவ்வினாவிற்கு இடமில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: டாக்டர் ஆ. ஞானசேகரன்.

டாக்டர் ஆ. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனது தொகுதிக்கு உள்ளடங்கிய மேல்மலையனூர் ஒன்றியத்தில், அன்னமங்கலம் கிராமத்தில், அனைத்து விதி முறைகளையும் நிறைவு செய்து, தயார் நிலையில் இயங்கிவரும் உயர்நிலைப் பள்ளியை, இந்த நிதியாண்டில், மேல்நிலைப் பள்ளியாக உயர்த்துவதற்கு, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வினாவே விதிமுறைப்படி எழுந்ததல்ல. ஏனென்றால், இந்த வினா, மூல வினாவிற்குத் தொடர்புடையதல்ல. தனிக் கேள்வி எழுப்பவும்.

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

திரு. கே. எம். விஜயகுமார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய சாத்தூர் தொகுதிக்குட்பட்ட பாலநத்தம் கிராமத்திலே இருக்கிற அரசு உயர்நிலைப் பள்ளி, சென்ற ஆண்டே அனைத்து விதிமுறைகளையும் நிறைவு செய்து, மேல்நிலைப் பள்ளியாக ஆக்கப்பட வேண்டுமென்று கோரிக்கை வைக்கப்பட்டது. இந்த ஆண்டு, மேற்கொண்டு கூடுதலாக ஒரு இலட்சம் ரூபாயைக் கட்டி உள்ளார்கள். எனவே, மொத்தம் 2 இலட்சம் ரூபாயைச் செலுத்தி, விதிமுறைகள் அனைத்தும் நிறைவு செய்யப்பட்ட நிலையில்-மாவட்டத்திலேயே அந்த ஒரு பள்ளிதான் மேல்நிலைப் பள்ளியாக ஆக்கப்பட வேண்டுமென்ற கோரிக்கை எழுப்பப்பட்டிருக்கின்ற நிலையில், பாலநத்தம் அரசு உயர்நிலைப் பள்ளியை, மேல்நிலைப் பள்ளியாக அரசு உயர்த்தி அறிவிக்குமா என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

1998 மே 5]

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் தெரிவித்த அத்தனை விவரங்களும், அதுகுறித்து ஆய்வு செய்வதற்குரிய மேல்மட்டக் குழுவிற்கு அனுப்பப்பட்டு, அவர்கள் எடுக்கிற முடிவின்படி அறிவிக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *வினா எண் 422, திரு. ஆர். ஆர். சேகரன், மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்.*

422—

ஓமலூர் தொகுதியில் கலைக் கல்லூரி

***12934—திரு. ஆர். ஆர். சேகரன்:**

மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

ஓமலூர் தொகுதியில் பெண்களுக்கென்று அரசு கலைக் கல்லூரி ஒன்று ஏற்படுத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு பேராசிரியர் க. அன்பழகன், கல்வி அமைச்சர்: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,*

செயற்குறிப்பேதும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *வினா எண் 423, திரு. ப. கோவிந்தன், மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்.*

423—

தாரமங்கலம் தொகுதியில் மின் வசதி

***8091—திரு. ப. கோவிந்தன்:**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சேலம் மாவட்டம், தாரமங்கலம் தொகுதி, தெசவிளக்கு ஊராட்சியில், தெசவிளக்கு, பாப்பம்பாடி பகுதிகளுக்கு சேலம் நெத்திமேட்டில் இருந்து மின்சாரம் செல்வதால், அப்பகுதி மக்கள் பெரிதும் பாதிக்கப்படுவதைக் கருத்தில் கொண்டு, கே.ஆர். தோப்பூர் மின் நிலையத்திலிருந்து மின்சாரம் வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

[1998 மே 5

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

இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 424, திரு. இ. ஜி. சுகவனம், மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர்.

424—

தருமபுரி மாவட்டத்தில் மின் வசதி

***9712—திரு. இ. ஜி. சுகவனம்:**

மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வு மற்றும் மின்சாரத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டத்தில் சிங்காரப்பேட்டை மின் மாற்றி அடிக்கடி பழுதடைவதால், மாவட்டத்தின் பெரும்பான்மையான இடங்களில் மின்சாரத்திற்கு அடிக்கடி தடை ஏற்படுவதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், நிரந்தரமாக தருமபுரி மாவட்ட மக்களுக்கு மின்சாரம் கிடைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

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

(அ) ஆம்.

(ஆ) சிங்காரப்பேட்டை 230/110 கி.வோ. துணை மின் நிலையத்தில் உள்ள ஒரு தானியங்கி மின் மாற்றியில் ஏற்பட்ட எண்ணெய்க் கசிவினை (Oil Leakage) சரி செய்யும் வேலை 10-2-1997 முதல் 2-4-1997 வரை நடைபெற்று வந்ததால், தருமபுரி மாவட்டத்தில் சூரியமங்கலம், கிருஷ்ணகிரி மற்றும் மாத்தூர் ஆகிய பகுதிகளில் மின் தடங்கல் இருந்தது. தற்பொழுது மேற்குறிப்பிட்ட பணி முடிக்கப்பட்டு சீரான மின்சாரம் வழங்கப்பட்டு வருகின்றது.

திரு. இ. ஜி. சுகவனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சிங்காரப்பேட்டையில் அமைந்திருக்கக்கூடிய, 1962ஆம் ஆண்டு

1998 மே 5]

அமைக்கப்பட்ட இரண்டு மிகப் பெரிய டிரான்ஸ்பார்மர்கள் அடிக்கடி பழுதடைந்து விடுகின்றன. அதன் காரணமாக, தருமபுரி மாவட்டம் முழுவதிலும் மின் தடை ஏற்பட்டு விடுகிறது. அங்கு ஒரு புதிய டிரான்ஸ்பார்மர் அமைத்தால், மிகவும் நல்லமுறையில் இருக்கும். ஆகவே, தயவுகூர்ந்து, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதற்கான உடனடி நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆற்காடு நா. வீராசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அது 'டிரான்ஸ்பார்மரால்' ஏற்பட்ட கோளாறு அல்ல. சப்-ஸ்டேஷனில் ஏற்பட்ட கோளாறு. தருமபுரியிலே, பொதுவாக மின்னழுத்தம் காரணமாக, அடிக்கடி இப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகள் வருகின்றன. இதை அரசு உணர்ந்து, தருமபுரி மாவட்டத்திலே அரூர், பெண்ணாகரம், தருமபுரி ஆகிய இடங்களிலே 33/11 கி.வோல்ட் துணை மின் நிலையத்தை 110/11 கி.வோல்ட் துணை மின் நிலையமாக மாற்றுவதற்குத் திட்டம் தீட்டப்பட்டிருக்கிறது. அதுபோல, பெரும்பாலை, நெருப்பூர், புதுப்பட்டி, தைத்தான், பேரிகை, காரப்பட்டு, மஞ்சவாடி, ஈச்சம்பாடி ஆகிய இடங்களில் 33/11 கி. வோல்ட் துணை மின் நிலையங்களை அமைக்க அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது.

முற்பகல் 9-35

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தருமபுரியா? (குறுக்கீடு) வாய்ப்பு கிடையாது.

வினா எண் 425, திரு. இ.ஏ.பி. சிவாஜி, மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

425—

மேல்நிலை குடிநீர்த் தொட்டி அமைத்தல்

***6816—திரு. இ.ஏ.பி. சிவாஜி:**

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருத்தணி நகருக்கான இரண்டாவது மேல்நிலை குடிநீர்த் தொட்டி அமைக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

[1998 மே 5

மாண்புமிகு திரு. கோ.சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,*

(அ) ஆம்.

(ஆ) தற்போது செயலாக்கத்தில் உள்ளது.

திரு. இ.ஏ.பி. சிவாஜி: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையிலே திருத்தணி குடிநீர்த் திட்டத்திற்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் 4 கோடியே 10 இலட்சம் ரூபாயை ஒதுக்கி, திருத்தணி நகருக்குப் பெருமை சேர்த்திருக்கிறார்கள். அதற்காக என் நன்றியை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதேநேரத்தில், நிதியொதுக்கப்பட்டு ஓராண்டு நிறைவுற்ற நிலையில்கூட, இன்னும் தொடக்கப் பணிகள் துவங்கப்படாமலேயே இருக்கின்றன. அதை விரைவுபடுத்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என அறிய விரும்புகிறேன்.*

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 4 கோடியே 10 இலட்சம் ரூபாயில் அந்தத் திட்டம் அனுமதிக்கப்பட்டு வருடச் செலவுக்காக 9 இலட்சத்து 60 ஆயிரம் ரூபாயும், அதுபோலவே, அதற்குள் அடங்கிய பல திட்டங்களுக்கும் அரசு நிதி வழங்கியுள்ளது. நீராதாரத்தைக் கண்டுபிடிப்பதில் சிறிது காலதாமதம் ஏற்பட்டது. இரண்டு மூன்று இடங்களில் பார்த்து, இப்போது 4 நீர் உறிஞ்சிக் கிணறுகள் குசஸ்தலை ஆற்றில் அமைப்பதற்கு ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கோரப்பட்டு அவை பரிசீலனையில் உள்ளது. விரைவில் அதுபற்றி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, இந்த ஆண்டில் அவைகளை முடிப்பதற்கான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.*

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *வினா எண் 426, திரு. ரா. சேதுநாதன், மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.*

426—

ஊராட்சியை இரண்டாகப் பிரித்தல்

***8682—திரு. ரா. சேதுநாதன்:**

மாண்புமிகு ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

திண்டிவனம் தொகுதி, மைலம் ஒன்றியத்திலுள்ள நெடி, மோழியனூர் கிராமத்தில் நெடி என்கிற கிராமப் பகுதிக்கும், மோழியனூர் என்கிற

1998 மே 5]

கிராமப் பகுதிக்கும் சுமார் 2 கி.மீ. இடைவெளி இருப்பதால் நெடி ஊராட்சி என்றும், மோழியனூர் ஊராட்சி என்றும் இரண்டாகப் பிரிக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,*

திண்டிவனம் தொகுதி, மைலம் ஒன்றியத்தில் உள்ள நெடி மோழியனூர் கிராமத்தில் நெடி என்கிற கிராமப் பகுதிக்கும், மோழியனூர் என்கிற கிராமப் பகுதிக்கும் சுமார் 2 கி.மீ. இடைவெளி இருக்கிறது. அதனை நெடி ஊராட்சி என்றும், மோழியனூர் ஊராட்சி என்றும் இரண்டாகப் பிரிக்கும் செயற்குறிப்பு எதுவும் தற்போது அரசிடம் இல்லை.

திரு. ரா. சேதுநாதன்: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திண்டிவனம் தொகுதியில் மைலம் ஒன்றியத்தில் நெடி, மோழியனூர் என்ற இரண்டு கிராமங்கள் இருக்கின்றன. மோழியனூர் பஞ்சாயத்து என்று அழைக்கப்படுகிறது. இரண்டிற்கும் இடைவெளி தூரம் 2 கி.மீட்டர் இருப்பதால் மக்கள் வாக்குகளை அளிப்பதற்குச் செல்கிறபோது சிரமமாக இருக்கிறது. தலைவரைப் பார்ப்பதற்கும் சிரமப்படுகிறார்கள். நெடி கிராமத்தில் 5,800 பேர் இருக்கிறார்கள். மோழியனூர் கிராமத்தில் 12,200 பேர் இருக்கிறார்கள். எனவே, மக்கள் வசதிக்காக அதைத் தனியாகப் பிரித்து, தனித்தனி ஊராட்சியாக அரசு அறிவிக்குமா என்று அறிய விரும்புவதோடு, என் தொகுதியிலுள்ள சித்தணி, எழாய், சின்னநெற்குணம், எடப்பாளையம், அகூர், மண்ணம்பூண்டி, நடுவநந்தல், புதூர், பெரமண்டூர், காட்ராம்பாக்கம் ஆகிய பஞ்சாயத்துக்களையும் பிரிப்பதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.*

மாண்புமிகு திரு. கோ. சி. மணி: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மூலக் கேள்வியில் உள்ள பொருளை மட்டும் இங்கே நான் குறிப்பிடுகிறேன். அதாவது ஏற்கெனவே இருந்த நிலையை மாற்றி, புதிய நிர்வாகம் 25-10-1996 அன்றுதான் முறைப்படி பொறுப்பேற்றுள்ளது. இப்போது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் இருக்கிறார்கள். இவர்களை உள்ளடக்கிய ஒரே ஒரு தலைவர் இப்போது இருக்கிறார். பல உறுப்பினர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, முறைப்படி தீர்மானம் நிறைவேற்றி அரசுக்கு அனுப்புவார்களேயானால், அந்தத் தீர்மானம் கிடைத்தபிறகு, அது ஊராட்சிச் சட்டத்திற்கு உட்பட்டு முறைப்படி இருக்குமானால், அதற்கான நடவடிக்கையை அரசு மேற்கொள்ளும்.*

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 427 பின்னர் எடுத்துக் கொள்ளப்படும். வினா எண் 428, திரு. எஸ். வி. திருஞானசம்பந்தம், மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்.

428—

புதிய மதகுகள் அமைத்தல்

***7684—திரு. எஸ். வி. திருஞானசம்பந்தம்:**

மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

பேராவூரணி தொகுதி, சேதுபாவாசத்திரம் ஒன்றியம், சீகன்காடு பெரிய ஏரியிலுள்ள பழுதடைந்த மதகுகளை மாற்றி, புதிய மதகுகள் அமைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

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

இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 429,—திரு. மு. பன்னீர்செல்வம், மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர்.

429—

லைனிங் கட்டித் தருதல்

***9684—திரு. மு. பன்னீர்செல்வம்:**

மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கொள்ளிடம் வடிகால் ஆறு, பள்ளமாக இருப்பதால் தெற்குராசன் வாய்க்காலில் பாசன நீர் கசிவு ஏற்பட்டு நீர் விரயமாவதைத் தடுக்க திருப்பனந்தாள் அணைக்கரையிலிருந்து ஆணைக்காரன் சத்திரம் (கொள்ளிடம்) வரை 'லைனிங்' கட்டித் தர அரசு முன்வருமா?

(ஆ) ஆம் எனில், 1997-98ஆம் நிதியாண்டில் கட்டப்படுமா?

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

(அ) இதுபோன்ற திட்டம் ஏதும் தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

(ஆ) எழாது.

திரு. மு. பன்னீர்செல்வம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பனந்தாள் அணைக்கரையிலிருந்து ஆணைக்காரன் சத்திரம் (கொள்ளிடம்) வரை தெற்குராசன் வாய்க்காலால் 22,000 விவசாய நிலங்கள் பாசனம் பெறுகின்றன. அங்கிருந்து அந்த நீர் வரும்போது பக்கத்திலே கொள்ளிடம் ஆறு வடிகால் ஆறாக இருக்கிறது. வடிகால் ஆறு மிகப்பெரிய பள்ளமாக இருக்கிறது. தெற்குராசன் வாய்க்கால் அதையொட்டி வருவதால் மேட்டுப்பகுதியிலே வருகிறது. அந்த நீர்ப்பாசன நீர், கொள்ளிடம் வடிகால் ஆற்றின் ஓரமாக வருவதால், அங்கே கசிவு ஏற்பட்டு விவசாயத்திற்கு நீர்ப் பற்றாக்குறை ஏற்படுகிறது. எனவே, மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்து, 'லைனிங்' அமைத்துக் கொடுத்தால்தான் அதைத் தடுக்கமுடியும் என்பதை உணர்ந்து, அதைச் செய்து கொடுக்க அரசு முன்வருமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-40

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பனந்தாளிலிருந்து ஆணைக்காரன் சத்திரம் வரையிலே கிட்டத்தட்ட 40 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு தெற்குராசன் வாய்க்கால் போகிறது. ஆனால், தெற்குராசன் வாய்க்காலுக்கும், கொள்ளிடத்திற்கும் ஒரே கரைதான். ஆறு பள்ளத்தில் இருக்கிறது; வாய்க்கால் மேட்டில் இருக்கிறது. எனவே, தண்ணீர் அந்தப் பக்கம் போய்விடுகிறது. ஆனால், இப்போது அதைத் தூர் வாருவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கையை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். எங்கெங்கே ஈரம் காய்கிறதோ, அங்கெல்லாம் பணிகளை எடுத்துச் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். இதற்குத் தனியாக 'லைனிங்' செய்ய வேண்டுமானால் கிட்டத்தட்ட 10 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் செலவாகும். நிதி ஆதாரத்தைப் பொறுத்து வருங்காலத்தில் இதுகுறித்து அரசு பரிசீலனை செய்யும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. மு. பன்னீர்செல்வம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டு டீ-சில்டிங் வேலைகள் நடக்கின்றன. எனவே, அடுத்த ஆண்டில் இதைச் செய்து கொடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[1998 மே 5

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதைத்தான் தெரிவித்தேன். இதற்கென்று தனியாக 'லைனிங்' செய்ய வேண்டுமானால் குறைந்தது 10 கோடி ரூபாய் தேவைப்படும். அரசினுடைய நிதி ஆதாரத்தைப் பொறுத்து, அரசு இதுகுறித்து எதிர்காலத்திலே பரிசீலனை செய்யும் என்று சொல்லியிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 427, திரு. க. மணிவர்மா, மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.

427—

ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடம் அமைத்தல்

***8702—திரு. க. மணிவர்மா:**

மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தண்டராம்பட்டு தொகுதி, தண்டராம்பட்டில் ஒழுங்குமுறை விற்பனைக்கூடம் அமைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

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

(அ) தண்டராம்பட்டில் ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடம் புதியதாக அமைக்க சாத்தியக்கூறுகள் இல்லை.

(ஆ) இவ்வினா எழவில்லை.

திரு. க. மணிவர்மா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தண்டராம்பட்டைச் சுற்றி சுமார் 30 கிலோ மீட்டர் சுற்றளவுள்ள கிராமங்களிலே வாழ்கின்ற விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள், தங்களுடைய விவசாய விளைபொருட்களை திருவண்ணாமலை நகரத்துக்குத்தான் எடுத்துவரவேண்டும். அவ்வாறு எடுத்துவந்து, அதை தனியார் மண்டிகளிலே போட்டு சரியான விலை கிடைக்காமல் அல்லல்படுகிறார்கள். நேற்றைக்கு முன்தினம்கூட செட்டிப்பட்டு என்ற கிராமத்தில், அண்ணாமலை என்ற விவசாயி தன்னுடைய 10 மூட்டை நெல்லை திருவண்ணாமலையில் உள்ள தரகு மண்டியில் போட்டுவிட்டு, அதற்குப் பணம் கிடைக்காமல் அல்லல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார். தண்டராம்பட்டில் ஓர் ஒழுங்குமுறை விற்பனைக்கூடத்தை அமைத்துத் தந்தால் விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள், தங்களுடைய விலைபொருட்களைச்

1998 மே 5]

சரியான விலைக்கு விற்பதற்கு ஏதுவாக இருக்கும் என்பதைக் கருத்தில்கொண்டு, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மறுபரிசீலனை செய்து, அங்கே ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடம் அமைத்துத்தர ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தண்டராம்பட்டு தொகுதியில் 20 கிலோ மீட்டர் தொலைவில் வானாபுரத்தில் ஓர் ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடமும், 20 கிலோ மீட்டர் தொலைவில் தானியம்பாடியில் ஒரு துணை ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடமும் உள்ளன. அவை நல்ல வரத்து, வருவாயுடன் இயங்கி வருகின்றன. இருப்பினும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் தண்டராம்பட்டில் ஓர் ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடம் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்; அதை அரசு பரிசீலிக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கு. மனோகரன்.

திரு. கு. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடங்களுக்கு விவசாயிகள் விற்பனைக்குப் பொருட்களை எடுத்துச் செல்லும்போது, குறிப்பாக, பருத்தி போன்ற பொருட்களை விற்பனை செய்த பின்பு இரண்டு வாரம், மூன்று வாரம் கழித்துத்தான் விவசாயிகளுக்குப் பணம் பட்டுவாடா செய்யப்படுகிறது. இதைத் தவிர்க்க விற்பனைக் கூடங்களின் உபரி நிதியிலிருந்து விவசாயிகளுக்கு உடனடியாக பணத்தை வழங்கி, பின்னர் வியாபாரிகளிடமிருந்து பணம் வந்தபிறகு, அதைச் சரிசெய்து கொள்வதற்கு ஏற்ற வகையில் அரசு உரிய நடவடிக்கை எடுக்குமா? அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடங்களுக்கு விவசாயிகள் தங்களுடைய விளைபொருட்களைக் கொண்டு வருகிறார்கள். ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடங்களிலே வியாபாரிகள்தான் அவற்றை வாங்குகிறார்கள். அப்படி வாங்குகின்ற வியாபாரிகள், தாங்கள் வாங்குகின்ற பொருட்களுக்கான முழுத் தொகையையும் சில நேரங்களில் கொடுக்க முடியாத சூழ்நிலை ஏற்படுவதால், 'இன்று வா, நாளை வா' என்று விவசாயிகளை இழுத்தடிக்கின்ற நிலை ஏற்படுவதை உணர்ந்த இந்த அரசு, நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்களுடைய அனுமதியோடு, இந்த ஆண்டு முதல் ஒவ்வொரு ஒழுங்குமுறை விற்பனைக் கூடத்திற்கு, 5 லட்சம் ரூபாயை வழங்கி, வணிகர்களுக்குப் பணத்தைக் கொடுக்கலாம்

[1998 மே 5

என்றும், அப்படிக் கொடுத்த பின்னர், அவர்கள் பணத்தைத் திருப்பிச் செலுத்தியபிறகு, அந்தப் பொருட்களை எடுத்துச் செல்ல அனுமதிக்கலாம் என்றும் இந்த ஆண்டு நிதி அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் *430*, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன், மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர்.

முற்பகல் 9-45

430—

அருள்மிகு நாகநாதசுவாமி கோயில் தேர் செப்பனிடுதல்

***13227—திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்:**

மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

நாகப்பட்டினம் மாவட்டம், நாகூர் அருள்மிகு நாகநாதசுவாமி கோயில் தேர் செப்பனிடப்படுமா?

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன், தமிழ் ஆட்சிமொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாகூரில் அருள்மிகு நாகநாதசுவாமி கோயிலில் உள்ள தேரானது, தமிழகத்திலேயே இரண்டாவது பெரிய தேர் என்றும், அது மிகவும் கலை நுணுக்கம் உள்ள தேர் என்றும் வரலாற்றுச் சான்றுகள் குறிப்பிடுகின்றன. அந்தத் தேரிலுள்ள கலைப்பொருட்கள் பலரால் களவாடப்பட்டு வெளிநாடுகளுக்கு விற்கப்படுகிறது. ஆகவே, அரசு இதனை கவனத்தில் கொண்டு கலை நுணுக்கம் உள்ள அந்தப் பெரிய தேரைச் செப்பனிட்டு, ஒழுங்குப்படுத்தித்தர மறுபரிசீலனை செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தேர்கள் அனைத்துமே கலை நுட்பம் வாய்ந்தவைதான். இந்தத் தேரைப் பொறுத்தவரையில், *50* ஆண்டுகளுக்கு

1998 மே 5]

முன்னால் தேர் ஓடுகின்றபோது, இரண்டுபேர் கீழே அகப்பட்டு இறந்து போனார்கள் என்ற அடிப்படையில் இந்தத் தேரோட்டம் நிறுத்தப்பட்டு *50* ஆண்டுகள் ஆகின்றன. அதனாலேயே அது பெரிய அளவிலே சிதிலமடைந்து போய் இருக்கிறது. அதிலே இருக்கின்ற கலை நுட்பம் வாய்ந்த, நயம் வாய்ந்த அந்தச் சிற்பப் பகுதிகள் அனைத்தும் தனியே பிரிக்கப்பட்டு எடுத்து வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அது மட்டுமல்லாமல், இந்தக் கோயிலுக்குள்ள வருமானமே ரூ. *91,850/*-தான். இந்தத் தேரைச் செப்பனிட வேண்டுமென்று சொன்னால் ரூ. *15* இலட்சம் செலவு ஆகும். அதனால்தான் அரசு அதுபற்றிச் சிந்திக்க வேண்டியிருக்கிறது. இருந்தாலும், அதனுடைய சிறப்பைக் கருதிச் சிந்திப்போம். *15* இலட்சம் ரூபாயை ஒரே தேருக்கு, அந்தக் கோயிலில் வருமானம் இல்லாத நிலையில், செலவிட முடியுமா என்பது சிந்திப்பதற்குரியது.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டம், பெரிய கோயில்களுக்குப் பெயர் பெற்ற ஊர். தஞ்சை மற்றும் நாகப்பட்டினம் பகுதிகளில் வருமானம் உள்ள பல கோயில்கள் இருக்கின்றன. நாகப்பட்டினத்தில் நீலாயதாட்சி அம்மன் கோயில், மாரியம்மன் கோயில் போன்ற வருமானம் உள்ள கோயில்களிலிருந்து நிதியை எடுத்து இந்தத் தேரைச் செப்பனிட்டால் அந்தப் பகுதி மக்கள் இன்புறுவார்கள். ஆகவே, இதுபற்றி முடிவு எடுத்து, நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொதுவாக, கோயில்களுக்குத் திருப்பணிகள் செய்வதற்குத்தான் அரசு ஓரளவு நிதி ஒதுக்கி இருக்கின்றது. அதுகூட, பெரிய கோயில்களிலிருந்து பெற்றுத்தான் பொதுவான நிதியை வைத்திருக்கின்றது. ஆனால், தேர் செப்பனிடுவதற்கு என்று தனியாக அப்படி ஒரு நிதி ஒதுக்கீடு இல்லை. எனவே, அந்தக் கோயில் நன்கொடையாளர்கள் ஓரளவு சேர்க்கப்பட்டு, கணிசமான தொகையைத்தான் அரசு ஒதுக்க முடியும். *15* இலட்சம் ரூபாயையும் ஒரே நேரத்திலே ஒதுக்க முடியுமா என்பது ஐயப்பாடு. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள், நாகப்பட்டினத்திலே இருக்கிற இறையன்பர்களை ஒருங்கு திரட்டி அதற்கான முயற்சிகளில் ஈடுபட்டு, அவரும் ஒரு கணிசமான தொகையைச் சேர்த்துத் தருவார் என்று சொன்னால் இதுபற்றி ஒரு திட்டவட்டமான முடிவு எடுக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. இரா. தாமரைக்கனி.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தேர்களில் சிற்பங்கள் அதிகமாக இருக்கின்றன. சில பேர் இந்தச் சிற்பங்களைத் திருடுவதற்காக வருகிறார்கள். பக்தர்கள் திருவிழாக் காலங்களில் தேரை இழுத்து நடுத்தெருவில் விட்டுவிட்டுப் போய் விடுகிறார்கள். இதனால் இந்தச் சிற்பங்கள் களவாடப்படுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. சில நேரங்களில் டீக்கடை போன்று வைத்துக்கொள்கிறார்கள். அதிலே தீப்பிடித்து சிற்பங்கள் எல்லாம் எரிந்து போகின்ற சில சம்பவங்கள் நடந்திருக்கின்றன. ஆகவே, இந்தத் தேர்களை எல்லாம் பாதுகாப்பாக-தகர ஷெட்களைப் போட்டு, தீப்பிடிக்காத அளவிலே திருவிழாக்கள் முடிந்தவுடன் பாதுகாப்பாக—வைக்க வேண்டும். உதாரணத்திற்கு திருவில்லிப்புத்தூர் ஆண்டாள் கோயில் தேர் நடுரோட்டிலேதான் நின்று கொண்டிருக்கிறது. தகர ஷெட் போட வேண்டுமென்று கோயில் நிர்வாகத்திலிருந்தும், நாங்களும், அரசுக்கு எழுதி அனுப்பியிருக்கிறோம். ஆனால், இதுவரை அரசிடமிருந்து எந்தத் தகவலும் வரவில்லை. ஆகவே, எல்லாக் கோயில்களின் தேர்களையும் பாதுகாப்பாக வைப்பதற்கு அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கருத்து ஏற்கத்தக்கது. அதிலும், திருவில்லிப்புத்தூர் ஆண்டாள் கோயிலில் தற்போது திருப்பணி நடைபெற்று வருகிறது. அந்தத் திருப்பணியோடு திருவில்லிப்புத்தூர் கோயில் தேருக்கான முழுப் பாதுகாப்பும் அளிக்கப்படும். அதேபோல, தமிழகத்திலே இருக்கின்ற தேர்களுக்குச் சரியான பாதுகாப்பு எங்கெல்லாம் தேவைப்படுகின்றதோ அங்கெல்லாம் அவை அனைத்திற்கும் ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு, எல்லாக் கோயில்களிலும் தகரச் சுற்றடைப்பு வைத்து, அதன் வாயிலாக, தேர்களைப் பாதுகாக்க வேண்டுமென்று அறிவுறுத்தியிருக்கிறோம். விரைவில் அதற்கான ஆணைகள் முழுமையாகச் செயல்படுத்தப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கோ. தளபதி.

திரு. கோ. தளபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தேர்களில் இப்போது கருப்பு வர்ணம் பூசப்பட்டு உள்ளது. கலர் வர்ணம் பூசி, தேர்களை சிறப்படையச் செய்ய அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கலர் வர்ணம் என்பது, செயின் சங்கிலி என்று

சொல்வது போன்று இருக்கிறது. வர்ணம் என்றாலே கலர்தான். எனவே, கருப்பு வர்ணமா அல்லது வேறு வர்ணமா என்பதை அந்தத் தேரைப் பாதுகாக்கின்ற தொழில் நுட்ப வல்லுநர்கள், அதிலும் குறிப்பாக, ஸ்தபதிகள் என்று சொல்லப்படுகின்ற அதனைப் பாதுகாக்கின்ற வல்லுநர்கள்தான் முடிவு செய்ய வேண்டுமே தவிர, நமக்கு உகந்த வர்ணம் எது என்று பார்க்காமல், தேருக்கு உகந்த வர்ணம் எதுவோ அது அடிக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கூறும்போது கோயில் திருப்பணிகளுக்குத்தான் அரசு தனிக் கவனம் செலுத்தி அதற்குண்டான தொகைகளை ஒதுக்குகின்றது என்று கூறினார்கள். கோயில்கள் என்று சொன்னால் அங்கே இருக்கக்கூடிய சுவாமிகள் ஊர் உலா வருவதற்குத் தேர்கள்தான் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. அப்படி இருக்கும்போது, தேர் செப்பனிடுவதையும், திருப்பணியிலே சேர்த்து அவற்றைச் செப்பனிட அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9-50

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினருடைய கருத்தை ஏற்றுக்கொண்டாலும், அந்தந்தக் கோயில்களுடைய நிதியிலிருந்துதான் முதன்மையான திருப்பணிகள்கூட மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. திருப்பணி ஒன்றைச் செய்ய வேண்டுமென்றால், அதற்கு ரூ. 15 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு என்று சொன்னால், அரசு தருவது இரண்டு அல்லது மூன்று இலட்சம் ரூபாய்தான். மீதமுள்ள தொகை வெவ்வேறு வகைகளிலே நிதியாகத் திரட்டப்பட்டு திருப்பணி மேற்கொள்ளப்படுகிறது. அப்படியிருக்கும்போது, தேர் செப்பனிடும் பணியையும் இதிலே சேர்ப்போமானால், அதிகமான செலவு ஆகும். எனவே, இரண்டையும் கவனித்துத்தான் அந்தப் பணியைச் செய்யமுடியுமே தவிர, தமிழகத்தில் உள்ள எல்லா தேர்களையும் செப்பனிடுவதற்காக முயற்சிகளை நாங்கள் மேற்கொண்டாலும், நிதியின்மை காரணமாக, அந்தப் பணிகள், மெதுவாகத்தான், முறைப்படிதான் செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன்.

[1998 மே 5

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் உள்ள அனைத்து தேர்களையும் எப்படிச் சிறப்பாக வைக்க வேண்டும் என்பதைப்பற்றி இந்த அவையில் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி வருகிறார்கள். என்னுடைய எடப்பாடி தொகுதியிலே, தமிழ்நாட்டிலே எங்கும் இல்லாத வகையில், 'முத்து ரதம்' என்ற அற்புதமான ஒரு ரதம் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் செய்யப்பட்டு, சென்ற 15 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் நான் சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருந்தபோது, 33 வருடங்களாக ஓடாத அந்த ரதத்தை ஓட்டினேன். பிறகு அப்படியே அது நின்றுபோய் விட்டது. அந்த ரதத்தை மீண்டும் செப்பனிட்டு, ஓட்டுவதற்கு இந்த அரசு முன்வருமா? மேலும், எடப்பாடியிலே இராஜகோபுரத்தை இப்போது கட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள், அதற்குப் பொருளுதவி செய்யவும் அரசு முன்வருமா என்பதைத் தங்கள் வாயிலாக அறிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர் சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருந்தபோது, 33 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக ஓடாத அந்தத் தேரை ஓட்டியிருக்கிறார்கள். இப்போது மீண்டும் சட்டமன்ற உறுப்பினராக வந்திருக்கிறார். மீண்டும் அதை ஓட்டிவிட்டு வந்து சொன்னால் நாங்களும் வந்து அதைச் சேர்ந்து இழுப்போம். என்றாலும் இதுபற்றி முழு விவரம் தேவைப்பட்டால், தனிக் கேள்வி கேட்கவும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுவரை, மனிதர்கள் வடம் பிடித்துத் தேரை இழுப்பதுபற்றிப் பேசிக் கொண்டிருக்கிறோம். இப்போது, மனிதர்களை இழுவை இரயில் மூலம் சோளிங்கர் கோயில் மலைக்கு இழுத்துச் செல்வதற்கு, பழனி திருக்கோயில் உபரி நிதியிலிருந்து ஒரு கோடி ரூபாயைத் தாங்கள் ஒதுக்கித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சோளிங்கர் ஸ்ரீஇலட்சுமி நரசிம்ம சுவாமி திருக்கோயிலில் இழுவை இரயில் அமைப்பதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா. உபரி நிதியிலிருந்து நிதி வழங்குவார்களா என்பதைத் தங்கள் மூலமாக அறிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதே அவையில் சோளிங்கர் ஸ்ரீஇலட்சுமி நரசிம்ம சுவாமி திருக்கோயில் தொடர்பாக ஒரு வினா எழுப்பப்பட்டு, அங்கே இழுவை இரயில் ஏற்படுத்துவதற்கு நடைமுறைச் சாத்தியமில்லை என்று

1998 மே 5]

பதில் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பதிலையே மீண்டும் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பரிசீலிப்பதாகச் சொன்னார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஞானசேகரன், நீங்கள் கேட்ட துணை வினாவே பொருத்தமில்லாத ஒன்று. மூல வினா, தேர் செப்பனிடுவதைப்பற்றியது ஆனால், நீங்கள் இழுவை இரயில் பற்றிச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள்; உட்காருங்கள்.

வினா எண் 431, திரு. ஜி. கே. மணி, மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்

431—

பகுதிநேர நியாயவிலைக் கடை அமைத்தல்

***10281—திரு. ஜி. கே. மணி:**

மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, வட்டுவன அள்ளி பஞ்சாயத்து நாகனம்பட்டியில் பகுதிநேர நியாய விலைக் கடை அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது?

மாண்புமிகு திரு. கா. நா. நேரு, உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) தருமபுரி மாவட்டம், பெண்ணாகரம் தொகுதி, தாசம்பட்டி கிராமத்திலுள்ள நியாய விலைக் கடையைப் பிரித்து, நாகனம்பட்டி கிராம குடும்ப அட்டைகளை இணைத்து எலுமல்மந்தையில் ஒரு புதிய பகுதிநேர நியாய விலைக் கடையைத் திறக்க 6-5-1997-ல் உத்தரவிடப்பட்டது. இது தொடர்பாக எழுந்த சிக்கல்கள் அனைத்தும் தீர்க்கப்பட்டு, நாகனம்பட்டி மக்கள் எலுமல்மந்தை கிராமத்திற்குச் சென்று, பொருட்களை வாங்கச் சம்மதம் தெரிவித்துள்ளனர். இந்நிலையில், நாகனம்பட்டியில் மேலும் ஒரு புதிய பகுதி நேர நியாய விலைக் கடை திறக்க சாத்தியக்கூறுகள் இல்லை.

(ஆ) கேள்வி எழவில்லை.

திரு. ஜி. கே. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு கூட்டுறவுத் துறை அதிகாரிகள் தவறான தகவலைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தாசம்பட்டி நியாய விலைக் கடையிலிருந்து நாகனம்பட்டி கிராம குடும்ப அட்டைகளைப் பிரிக்க வேண்டுமென்று நீண்ட நாட்களாகக் கோரிக்கை வைக்கப்பட்டு வருகிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்கூட அங்கே நியாயவிலைக் கடை திறக்கப்பட வேண்டும் என்று கடிதம் கொடுத்திருக்கின்றார்கள். ஆனால், அங்கே இருக்கிற சி.எஸ்.ஆர். அவர்கள், எலுமல்மந்தையில் இருக்கக்கூடியவர்களிடம் 25 ரூபாய் பெற்றுக்கொண்டு, அங்கே கடையைத் திறக்க முன்வந்தார். அப்போது, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், நாங்கள் எல்லாம் சேர்ந்து, 'இரண்டு ஊர்களுக்கும் இடையே பதட்டம் ஏற்படுகிறது; இப்படிப்பட்ட நிலையில் அங்கே கடையைத் திறக்கக்கூடாது என்றும், இரண்டு ஊர்களுக்கும் மத்தியிலே ஒரு நியாய விலைக் கடையைத் திறக்கலாம்' என்றும் முடிவு செய்யப்பட்டது. இருந்தாலும்கூட, அதை மாற்றி, அங்கே இருக்கின்ற அதிகாரிகள்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வியைக் கேட்டு முடியுங்கள்.

திரு. ஜி. கே. மணி: அந்த ஊரிலே கடையைத் திறந்த காரணத்தாலே பதட்டமான நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே, திறக்கப்பட்ட அந்தக் கடையை ரத்து செய்யலாம்; அல்லது இரண்டு ஊர்களுக்கும் மத்தியில் ஒரு கடையைத் திறப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன். அதேநேரத்தில் என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில், பல இடங்களில் நியாய விலைக் கடைகளைத் திறக்க வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், என் முன்னாலேயே, தொலைபேசியில் தொடர்பு கொண்டு பேசினார்கள்; கடிதம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். கடிதம் கொடுத்தும்கூட எதுவும் நடைபெறவில்லை. என்பதை மிகுந்த வேதனையோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 'ஜி.கே. மணி, தொகுதி எம்.எல்.ஏ. சொன்னால் எந்தக் கடையும் திறக்கக்கூடாது என்று சொல்லி எங்களுக்கு உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது, நாங்கள் எதுவும் செய்ய முடியாது' என்று அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொண்டு...

முற்பகல் 9-55

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள், உங்கள் முன்னாலே அமைச்சர் அவர்கள் தொலைபேசி மூலமாகச் சொன்னார்கள் என்று சொல்கிறீர்கள்;

நீங்கள் சொன்னால் கடைகளைத் திறக்கக்கூடாது என்று சொன்னார் என்றும் சொல்கிறீர்கள், இரண்டிற்கும் பொருத்தம் இல்லை.

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: போதுமான அளவுக்கு நீங்கள் சொல்லிவிட்டீர்கள். நீங்கள் உட்காருங்கள், மாண்புமிகு அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கா. நா. நேரு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்வது போல, எந்தச் சட்டமன்ற உறுப்பினர் சொன்னாலும் திறக்கக்கூடாது என்று யாரும் உத்தரவிட முடியாது. கூட்டுறவுத் துறை அதிகாரிகளுக்கு நாங்கள் சொல்லியிருப்பதே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சொன்னால் அதைக் கேட்க வேண்டும் என்பதுதான். உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதை விசாரித்து, அப்படி இருக்குமானால், அந்த அதிகாரிமீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். அதுமட்டுமல்ல, எந்த இடத்தில் அரசு சட்டதிட்டங்களுக்கு உட்பட்டு கடைகளைத் திறக்க வேண்டுமென்றாலும், அதைத் திறப்பதுதான் எங்களுடைய வேலை. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதை மறு ஆய்வு செய்து நாகனம்பட்டி கிராமத்தில் ஒரு கடை திறக்க முடியுமா அல்லது இந்தக் கடையை மாற்றி இடையிலே வைக்க முடியுமா என்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களுடன் கலந்து பேசி, நல்லதொரு முடிவை எடுப்போம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் *432*, திரு. துரை. சந்திரசேகரன், மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்.

432—

தவிட்டிலிருந்து எண்ணெய் தயாரிக்கும் ஆலை

***11194—திரு. துரை. சந்திரசேகரன்:**

மாண்புமிகு உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) புதுக்கோட்டை மாவட்டம், புனக்குளம் என்னுமிடத்தில், தவிட்டிலிருந்து எண்ணெய் தயாரிக்கும் ஆலை இயங்காததை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அந்த ஆலையை இயங்கச் செய்ய அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. கா. நா. நேரு, உணவு, பொது விநியோகம் மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) இந்த ஆலையை நிரந்தரமாக மூடிவிட அரசு ஆணையிட்டு உள்ளது. எனினும், அதனை நவீன அரிசி ஆலையாக மாற்ற இயலுமா என, கழகம் ஆராய்ந்து வருகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. துரை. சந்திரசேகரன் இருக்கையில் இல்லை. திரு. மா. இராமச்சந்திரன்.

திரு. மா. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆலையை ஆரம்பிக்கின்றபோது எத்தனை பேர்களுக்கு வேலை கிடைக்கும்? அதேசமயத்தில் உள்ளூரில் இருப்பவர்களை வேலையில் அமர்த்தாமல், வெளியூர்களில் இருப்பவர்களை வேலைக்கு அமர்த்தினால், வேலைத் தேக்கம் ஏற்பட்டு, பின்னாலே காலவரையற்ற வேலை நிறுத்தம் ஏற்படுகிறது. எனவே, உள்ளூர்களில் இருப்பவர்களை வைத்து வேலை செய்வதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும்; எத்தனை பேர்களுக்கு வேலை அளிக்க இந்த அரசு உத்தேசித்து இருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கா. நா. நேரு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்திலிருந்து புதுக்கோட்டை செல்லுகின்ற சாலையில் நல்லதொரு இடத்தில், முக்கியமான பகுதியில், தவிட்டிலிருந்து எண்ணெய் தயாரிக்கும் ஆலை அமைந்திருக்கிறது. இந்த ஆலையில் மிகுந்த நட்டம் ஏற்பட்ட காரணத்தால், கடந்த 5, 6 ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்பே ஆலையை விற்றுவிட வேண்டுமென்று டெண்டர்கள்கூட கோரப்பட்டன. ஆனால், மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் 'அது நல்ல இடத்தில் அமைந்திருக்கிறது; எனவே, சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன் நிறுவனத்திற்குத் தேவையென்றால், அதை நவீன அரிசி ஆலையாக மாற்ற முயற்சி செய்யுங்கள் என்று உத்தரவிட்டதன்பேரில், இன்றைக்கு, தினம் 400 டன் அரவையாகின்ற இயந்திரத்தை அங்கே பொருத்தி, நவீன அரிசி ஆலையாக மாற்ற அரசு முனைந்து இருக்கிறது. இதைச் சட்டமன்றத்திலேகூட அறிவித்திருக்கிறோம். தொடர்ந்து அதை ஆராய்ந்து, செய்து கொண்டிருக்கிறோம். பணி அமர்த்துகிற நேரத்தில், உறுப்பினர்

அவர்களுடைய கருத்தைக் கருத்திலே கொண்டு பணி அமர்த்தலாம் என்று சொல்லி அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 433, திரு. ஆர். தமிழ்ச்செல்வன், மாண்புமிகு பால்வளத் துறை அமைச்சர்.

433—

குடிசை மாற்று வாரியக் குடியிருப்புகளை விலை நிர்ணயம் செய்யாமல் வழங்குதல்

***13038—திரு. ஆர். தமிழ்ச்செல்வன்:**

மாண்புமிகு பால்வளத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தரமணியிலுள்ள குடிசை மாற்று வாரியக் குடியிருப்புகளை விலை நிர்ணயம் செய்யாமல் இலவசமாகவே வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. க. சுந்தரம், பால்வளத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

திரு. ஆர். தமிழ்ச்செல்வன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை மாநகரத்தில் எத்தனையோ பேர் பிளாட்பாரங்களில் வாழ்கின்றனர். வறுமைக் கோட்டுக்குக் கீழ் அல்ல; வறுமையில் வாடுகின்றவர்கள் பிளாட்பாரங்களில் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்டவர்களுக்குக் குடியிருப்புகளை விலை நிர்ணயம் செய்து கொடுக்கும்போது, அந்தத் தொகையைக் கட்டமுடியாமல், வட்டிக்கு மேல் வட்டி ஏறி, பின்னாலே அதனைத் தள்ளுபடி செய்கிற நிலைமை இருக்கிறது. எனவே, மீண்டும் இதைப் பரிசீலனை செய்து, ஏழை மக்களுக்கு இலவசமாக வீடுகளை வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு குடிசை மாற்று வாரியத்தால் சென்னை, தரமணியில் 480 குடியிருப்புகள், குறைந்த வருவாய்ப் பிரிவினருக்காக வீட்டு வசதித் திட்டத்தின்கீழ் கட்டப்பட்டுள்ளன. ஒரு குடியிருப்புக்கான செலவு 1,48,000 ரூபாய். இதன் அடிப்படையில் வாரியத்திலே ஒப்புதல் பெறப்பட்டு, செய்தித்தாள்களில் விளம்பரம் செய்யப்பட்டு, முதல் தவணையாக கட்டுமானச் செலவு 30 சதவிகிதம் அதாவது, ரூ.44,448 பெற்றுக்கொண்டு,

[1998 மே 5

மீதமுள்ள தொகையை மாதாந்திரத் தவணையாகச் செலுத்துகின்ற திட்டத்தில் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு வருகிறது. இதுவரை தரமணி பகுதியில் 128 நபர்கள் ஒதுக்கீடு பெற்றுள்ளனர். எனவே, இலவசமாக வழங்க இயலாது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-00

திரு. மீ. அ. வைதியலிங்கம்: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டம் அரசின் மூலமாகத் துவக்கப்பட்டபோது எந்த நோக்கத்தோடு துவக்கப்பட்டது? இதில் அரசினுடைய மானியம், கடனாக வழங்கப்பட்டு இருக்கிறதா அல்லது மானியமாகவே வழங்கப்பட்டு இருக்கிறதா? குடிசை வாழ் மக்களுக்கு அதை இலவசமாக அளிக்கத்தானே திட்டம் துவங்கப்பட்டது? இப்போது திடீரென்று விலை நிர்ணயிக்கப்பட்டதன் நோக்கம் என்ன என்பதைத் தங்கள் மூலம் அறிந்துகொள்ள விரும்புகின்றேன்.*

மாண்புமிகு திரு. க. சுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தத் திட்டம் ஹட்கோ நிதி உதவியுடன் - 30 சதவீதம் அரசு மானியமும், ஹட்கோவின் 70% கடனுதவியுடனும் குடிசை மாற்று வாரியத்திற்காக இது திட்டமிடப்பட்டு, இடையில் 1989ஆம் ஆண்டு அங்கே பிலிம் இன்ஸ்டிடியூட்டுக்காக, தரமணியில் உள்ள செய்தித் துறையில் வேலை செய்பவர்கள் சேர்க்கப்பட்டு பின்னர் அவர்களுக்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. மறுபடியும் அவர்கள் தேவை இல்லை என்று கொடுத்ததன் காரணமாக இந்தத் திட்டம் குறைந்த வருவாய்த் திட்டத்தின்கீழ் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 434, திரு. நா. பெரியசாமி, மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர்.

434—

ஒரத்துப்பாளையம் அணைத் தண்ணீரைச் சுத்தப்படுத்துதல்

3857—திரு. நா. பெரியசாமி:

மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஈரோடு மாவட்டம், ஒரத்துப்பாளையம் அணைத் தண்ணீர் விஷத் தன்மையுள்ளது என்று அரசிற்குப் புகார் ஏதேனும் வந்துள்ளதா?

1998 மே 5]

(ஆ) ஆம் எனில், தண்ணீரைச் சுத்தப்படுத்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

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

(அ) மற்றும் (ஆ): ஆம். ஈரோடு மாவட்டத்திலுள்ள ஒரத்துப்பாளையம் அணைக்கட்டுத் தண்ணீர் பற்றிய புகார் தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்தால் பெறப்பட்டது. திருப்பூர் மற்றும் அப்பகுதியைச் சேர்ந்துள்ள இடத்தில் அமைந்துள்ள 752 சாயத் தொழிற்சாலைகள் மற்றும் திருப்பூர் நகராட்சி வெளியேற்றும் வடிகால் கழிவுநீர், நொய்யல் ஆற்றில் கலந்து 15 கி.மீ. தொலைவிலுள்ள ஒரத்துப்பாளையம் அணைக்கட்டை அடைவதால் அணைக்கட்டின் நீரின் தன்மை மாசுபடுகிறது. அணைக்கட்டிற்கு வரும் நீரின் மாசினைக் குறைக்கும்பொருட்டு, திருப்பூர் பகுதியில் அமைந்துள்ள சலவை மற்றும் சாயத் தொழிற்சாலைகள் வெளியேற்றும் கழிவுகளினால் நீரின் தரம் மாசு அடைவதைத் தவிர்க்க மேற்படி சாயத் தொழிற்சாலைகள் கூட்டாகவோ அல்லது தனித்தனியாகவோ கழிவுநீர் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களை அமைக்குமாறு தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியம் அறிவுறுத்தியுள்ளது.

திரு. நா. பெரியசாமி: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஒரத்துப்பாளையம் அணைக்கட்டில் தேங்கியுள்ள மாசுபட்ட தண்ணீரைத் திறந்துவிட்டதன் காரணமாக, கால்நடைகள் உயிரிழப்பு ஏற்பட்டு இருப்பதாகவும் கூறப்பட்டது. அப்படி ஏதேனும் அரசுக்குத் தகவல் வந்து இருக்கிறதா? அப்படியாயின் கால்நடை இழப்புகளுக்கு நஷ்டஈடு ஏதேனும் அரசு கொடுத்து இருக்கிறதா என்பதைத் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.*

மாண்புமிகு திரு. என்.கே.கே. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட எந்த இழப்பும் கால்நடைகளுக்கோ, மற்றவைகளுக்கோ ஏற்படவில்லை. காரணம், கடந்த ஆண்டு கடுமையான மழையின் காரணமாக காவிரியிலே வெள்ளம் பெரிய அளவிலே ஓடிக் கொண்டு இருந்தபோதுதான் அந்த அணையைத் திறந்து வைக்கின்ற நிலை ஏற்பட்டது. இதெல்லாம் கடந்த காலத்திலே நடைபெற்றதை வைத்துச் சொல்லப்படுகின்றது என்றுதான் நான் கருதுகின்றேன்;

[1998 மே 5

அப்படிப்பட்ட நிலை தற்போது எதுவும் ஏற்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. என். எஸ். ராஜ்குமார் மன்றாடியார்.

Thiru N.S. Rajkumar Mandraadiyar: Hon. Speaker Sir, it has been made obligatory for the dyers and bleachers to cleanse the Noyyal bed. They ask why the responsibility be fixed on them alone when.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் நன்றாகத் தமிழ் பேசுவீர்களே!

Thiru N.S. Rajkumar Mandraadiyar:..... enroute, there are other industrial units who also cause the problem. I wish to ask the Hon. Minister whether the Government will come forward to do the cleansing work on its own?

மாண்புமிகு திரு. என்.கே.கே. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுகுறித்து ரிட் எண் 1640/96 என்ற ரிட் மனு சென்னை உயர்நீதிமன்றத்தில் தொடரப்பட்டு, விசாரணை நடைபெற்று வருகிறது. அந்த மனுவினுடைய இறுதியாக, ஆலைக்காரர்களும், பப்ளிக் இன்ட்ரஸ்ட் லிட்டிகேஷனைச் சேர்ந்தவர்களும் ஓர் ஒப்பந்தத்தை-ஒரத்துப்பாளையம் அணைக்கட்டைச் சுத்தம் செய்கின்ற பணியை ஏற்றுக் கொண்டு, அந்த அடிப்படையிலே அந்த இருவர் மட்டும் மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்தோடு அந்தநேரத்திலே கலந்து கொள்ளாமல், தெளிவாக நீதிபதியிடமே ஒரு அண்டர்டேக்கிங், உறுதிமொழி கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அதையொட்டிய பேச்சுவார்த்தை, வருகின்ற 7ஆம் தேதி மூன்று தரப்பும் ஒழுங்காக உட்கார்ந்து விவாதித்து, முறையாக மக்களுடைய நலனைப் பாதுகாக்கின்ற பணியையும் கருத்திலே கொண்டு, ஆலையினுடைய நிலை, ஆலையினுடைய உற்பத்தித் திறனைக் குறைக்காமல் வர்த்தக ரீதியாகக் கணக்கையும் எடுத்து, எப்படி எதிர்காலத்திலே செயல்படுவது என்று அந்தத் துறை சம்பந்தமான அனைவரும், குறிப்பாக, மாண்புமிகு சுப்பராயன் அவர்கள் சொன்னார்களே, எலக்ட்ரிசிட்டி போர்டு, பி. டபிள்யூ. டி., ஹைவேஸ், சென்னை மெட்ரோபாலிட்டன் டெவலப்மெண்ட் அத்தாரிட்டி, இப்படிப்பட்ட அனைத்துத் துறை அதிகாரிகளும், சம்பந்தப்பட்ட தொகுதிகளின் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் கலந்துகொள்ளும் கூட்டம் ஒன்று, நாளை 7-ம்தேதி கூட்டப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ராஜ்குமார் மன்றாடியார் அவர்களும் அதிலே கலந்து கொள்கிறார்கள்.

1998 மே 5]

ஆகவே, அந்த 7-ம் தேதி கூட்டத்தில் இது குறித்து விவாதிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-05

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வெ. அ. ஆண்டமுத்து.

திரு. வெ. அ. ஆண்டமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஈரோடு மாவட்டத்தில் பவானிசாகர் அணையில், சவுத் இந்தியா விஸ்கோஸ் என்ற பேக்டரியிலிருந்து விஷத் தன்மை வாய்ந்த நீர் வந்து கலப்பதால், அங்கே ஏராளமான மீன்கள் இறந்துவிட்டன. சுமார் 5 இலட்சம் மீன்கள் இறந்துவிட்டன என்று அங்கேயுள்ள மீனவர்கள் அரசுக்கு மனுக்கள் அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அது குறித்து, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறார்கள் என அறிய விரும்புகிறேன். இதுவரை என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என்.கே.கே. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுகுறித்து, தனிக் கேள்வி போட்டால்தான் விவரமான பதிலைச் சொல்ல இயலும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 435, திரு. அ. லெ. சுப்பிரமணியன், மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர்.

435—

சுற்றுச்சூழல் மாசுபடுவதைத் தவிர்த்தல்

***6690—திரு. அ. லெ. சுப்பிரமணியன்:**

மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தூத்துக்குடி நகரில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள தாமிரத் தகடு ஆலையினால் சுற்றுப்புறச் சூழல் மிகவும் மாசுபடும் என்பது குறித்து அரசுக்குப் பொதுமக்கள் மற்றும் சமூகத் தொண்டு நிறுவனங்களிடமிருந்து புகார் மனுக்கள் வந்துள்ளனவா?

(ஆ) ஆமெனில், அரசு அவற்றின் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது?

[1998 மே 5

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

(அ) மற்றும் (ஆ): தூத்துக்குடியில் திருவாளர்கள் ஸ்டெர்லைட் இண்டஸ்ட்ரீஸ் இந்தியா லிமிடெட் நிறுவனத்தின் தாமிர உருக்காலையால் சுற்றுப்புறச் சூழலுக்குக் கேடுகள் விளையும் எனத் தெரிவித்து, வாரியத்திற்கும், அரசிற்கும் பொதுமக்கள் மற்றும் சமூகத் தொண்டு நிறுவனங்களிடமிருந்து புகார் மனுக்கள் வரப்பெற்றன. அதனைத் தொடர்ந்து, மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்தால், மூன்று வல்லுநர்களைக் கொண்ட குழு ஒன்று, நவம்பர் திங்களில் நியமிக்கப்பட்டு, விரிவான அறிக்கை பெறப்பட்டது. இக்குழுவின் மதிப்பீட்டின்படி, இந்நிறுவனத்தில் மாசுக் கட்டுப்பாட்டு நடவடிக்கைகள் திருப்திகரமான முறையில் இருப்பதாகத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 436, திரு. த. நடராஜன், மாண்புமிகு கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர்.

436—

கால்நடைக் கிளை மருந்தகங்களுக்குக் கட்டடங்கள்

***7748—திரு. த. நடராஜன்:**

மாண்புமிகு கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

செஞ்சி வட்டம், கள்ளப்புலியூர், ஆனத்தூர் ஆகிய கிராமங்களில் கால்நடைக் கிளை மருந்தகங்களுக்குக் கட்டடம் கட்ட அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு புலவர் பூ. ம. செங்குட்டுவன், கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

நடவடிக்கையில் உள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. த. நடராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி. என்னுடைய செஞ்சி தொகுதியில் கால்நடை மருத்துவமனையே இல்லை. அதனால், வல்லம் ஒன்றியத்தில் உள்ள கால்நடை மருந்தகத்தை கால்நடை

1998 மே 5]

மருத்துவமனையாகத் தரம் உயரத்தித்தர அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு புலவர் பூ. ம. செங்குட்டுவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வல்லம் ஒன்றியம், ஓலக்கூர் கால்நடை கிளை நிலையத்திற்குப் பார்வைக் கிளை நிலையமாக, ஆனத்தூர் கிளை நிலையம் செயல்பட தற்போது ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளது. மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய கோரிக்கை, நிதிநிலைமையைக் கருத்தில் கொண்டு ஆவன செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 437, திரு. ஜி. பி. வெங்கிடு, மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர்.

437—

தொகுப்பு வீடுகளைச் செப்பனிடுதல்

***4252—திரு. ஜி. பி. வெங்கிடு:**

மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோபிசெட்டிப்பாளையம் தொகுதி, பி. மேட்டுப்பாளையம் பேரூராட்சியில் கட்டப்பட்ட தொகுப்பு வீடுகள், தற்போது இடிந்து விழும் நிலையில் இருப்பது அரசின் கவனத்திற்கு வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதனைச் செப்பனிட அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) தற்போது பேரூராட்சிகளுக்கு ஜவஹர் வேலைவாய்ப்பு திட்டத்தின்கீழ் தொகுப்பு வீடுகள் கட்டும் திட்டம் தற்காலிகமாக நிறுத்திவைக்கப்பட்டுள்ளது. மீண்டும் பேரூராட்சிகளுக்குத் தொகுப்பு வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்திற்கு அரசு நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுமேயானால், புதிய வீடுகளாக அங்கு கட்டிக் கொடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜி. பி. வெங்கிடு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

என்னுடைய கோபிசெட்டிப்பாளையம் தொகுதி, பி. மேட்டுப்பாளையம் பேரூராட்சியில் கடந்த 20 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு கட்டப்பட்ட தொகுப்பு வீடுகளின் அடித்தளம் வலுவிழந்துவிட்ட காரணத்தால், சுவர்கள் இடிந்து மேல் கூரையும் தகர்ந்து போய்விட்டது. அந்த வீடுகளில் குடியிருந்த மக்கள் தற்போது பக்கத்திலேயே ஓலைக் குடிசைகளைப் போட்டுக் கொண்டு குடியிருந்து வருகிறார்கள். அருள்கூர்ந்து அவர்களுக்கு, குடிசை மாற்று வாரியத்தின் 100 பேரூராட்சிகளுக்கு வீடுகள் அமைத்துக் கொடுக்கிற திட்டத்தின், அடிப்படையிலாவது புதிய வீடுகள் அமைத்துக் கொடுக்க அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

முறபகல் 10-10

மாண்புமிகு திரு. சமயநல்லூர் எஸ். செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பி. மேட்டுப்பாளையத்தில் உள்ள குறிப்பிட்ட வீடுகள் முற்றிலும் பழுதடைந்திருக்கின்றன. அந்த வீடுகளை முழுவதுமாக இடித்துவிட்டு புதிதாகக் கட்டவேண்டும். பேரூராட்சிக்குட்பட்ட பகுதிகளுக்கு இதுபோன்ற தொகுப்பு வீடுகள் கட்ட இத்திட்டத்தின்கீழ் பணம் ஒதுக்கப்படுவதில்லை. ஆகவே, அந்தப் பகுதியில் இந்தத் தொகுப்பு வீடுகள் கட்டும் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட முடியாத நிலையில் இருப்பதால், குடிசை மாற்று வாரியத் திட்டத்தின் மூலமாக அதற்குரிய சாத்தியக்கூறுகள் இருந்தால், ஆய்வு செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண். 438, திரு. என்.ஆர். அழகராஜா, மாண்புமிகு சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர்.

438—

குற்றாலத்தில் குறவஞ்சிப் பாடல்

***6374—திரு. என்.ஆர். அழகராஜா:**

மாண்புமிகு சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

திருநெல்வேலி மாவட்டம், குற்றாலத்திற்கு வரும் சுற்றுலாப் பயணிகள் படிக்கும் வகையில் ஆங்காங்கே குற்றாலக் குறவஞ்சிப் பாடல்களை எழுதிவைக்க சுற்றுலாத் துறை ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராஜன், சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே.

இது சுற்றுலாத் துறையின் பணி அல்ல. திருநெல்வேலி மாவட்டம் குற்றாலத்தில் குற்றாலக் குறவஞ்சிப் பாடல்களை எழுதிவைக்க அரசு முடிவெடுக்குமானால், அது குறித்து ஆவன செய்ய தமிழ் ஆட்சி மொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறையை வேண்டலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. ரவி அருணன்.

திரு. கே. ரவி அருணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, குற்றாலத்திற்கு வருகின்ற சுற்றுலாப் பயணிகளைக் கவரக்கூடிய வகையில், வி.ஜி.பி. தங்கக் கடற்கரை, கிஷ்கிந்தா போன்ற இடங்களில் கேளிக்கைப் பூங்காக்கள் இருப்பதைப்போல, குற்றாலத்திலே சுற்றுலாத் துறையின் மூலமாக ஒரு கேளிக்கைப் பூங்கா அமைப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்றும், அங்கே நீச்சல் குளம் அமைக்க வேண்டுமென்றும் நீண்ட நாட்களாகக் கோரி வருகின்றார்கள். அதையும் அரசு பரிசீலிக்குமா என்பதையும் அறிய விரும்புகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, சுற்றுலாத் துறையைப் பொறுத்தமட்டில், ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் சுற்றுலாத் துறைக்கான இடங்களைக் கண்டறிந்து அனைத்துப் பகுதிகளையும் மேம்படுத்த வேண்டும் என்ற எண்ணம் இருந்தாலும்கூட, நிதிநிலைமையைப் பொறுத்து, ஒவ்வொரு மாவட்டத்தையும் சுற்றுலாத் துறை தேர்ந்தெடுத்து அந்தப் பணிகள் நிறைவேற்றப்படும் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குத் தெரியப்படுத்திக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குற்றாலத்திற்குச் சென்று அருவியிலே மக்கள் குளிக்கிறார்கள். அதேபோல் நிலக்கோட்டை தொகுதியில் பேரணை அருகில் ...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: குற்றாலம் பற்றிதான் கேட்கப்போகிறேன் என்று சொன்னீர்கள்.

திருமதி ஏ.எஸ். பொன்னம்மாள்: அதுதான் சார், பேரணை அருகில், நிலக்கோட்டை தொகுதியில்....

[1998 மே 5

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைத் தலைவருக்குத் தவறான தகவலைக் கொடுக்கக்கூடாது. குற்றாலத்தைப் பற்றிக் கேட்கிறேன் என்று சொல்லிவிட்டு, நிலக்கோட்டையைப் பற்றிக் கேட்கிறீர்கள். (குறுக்கீடு) சரி, கேளுங்கள்.

திருமதி ஏ.எஸ். பொன்னம்மாள்: வெளியிலிருந்து, பல மாநிலங்களிலிருந்து மக்கள் வருகின்றார்கள். அங்கு வந்து குளிக்கிறார்கள். அது முல்லை ஆறும், வைகையாறும் ஒன்றாகக் கலக்கின்ற இடம். அந்த இடம் பார்ப்பதற்கே அழகாக இருக்கும். தண்ணீர் எப்போதும் வந்து கொண்டிருக்கிறது. 365 நாட்களும் தண்ணீர் வந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகையினால், அந்த இடத்திலே ஒரு சுற்றுலாத் தலம் அமைத்துக் கொடுத்தால் நமக்கு வருமானம் கிடைப்பதோடு, கண்குளிர இயற்கைக் காட்சியோடு இருக்கின்ற அந்த இடத்தை மக்கள் பார்வையிடுவதற்கு நல்ல வாய்ப்பாகவும் இருக்கும் என்பதால் அங்கே சுற்றுலாத்தலம் ஏற்படுத்துவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள், முதல்வர் அவர்களோடு கலந்து, அதற்கு இந்த ஆண்டிலே நிதி ஒதுக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய முடியுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய வேண்டுகோளை ஏற்று, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களோடு பேசி, பின்னர் தெரிவிக்கப்படும் என்பதைத் தெரியப்படுத்திக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி.

டாக்டர் க. கிருஷ்ணசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குற்றாலம் அருவி ஒரு அருமையான அருவி. ஆனால் அந்த அருவியைப் பற்றி தமிழ்நாட்டைத் தவிர, வெளி மாநிலங்களில் இருக்கக்கூடியவர்களுக்கும், பல்லாயிரக்கணக்கிலே இந்தியாவிற்கு வருகின்ற வெளிநாட்டினருக்கும் இன்னும் பிரபல்யமாகத் தெரியவில்லை. எனவே, வெளி மாநிலத்தினரையும், வெளி நாட்டினரையும் கவர்ந்து இழுக்கக்கூடிய வகையில் சுற்றுலாத் துறை நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற சுற்றுலாப் பகுதிகளை வெளி மாநிலத்தினரும், வெளி நாட்டினரும் அறிந்து கொள்ளக்கூடிய வகையில் சுற்றுலாத் துறையின் சார்பாக போஸ்டர்களும், அதேபோன்று,

1998 மே 5]

அந்தந்தப் பகுதியினுடைய நிலவரத்தை எடுத்துக் கூறுகின்ற விதத்திலே சுற்றுலாத் துறையின் சார்பாக அதற்கான விவரங்களை உள்ளடக்கிய புத்தகங்களும் வெளியிடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குத் தெரியப்படுத்திக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சைதை கா. கிட்டு.

திரு. சைதை கா. கிட்டு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, தமிழகத்தில் பல நகரங்களில் சுற்றுலாத் துறையின் சார்பில் தங்கும் விடுதிகள் கட்டப்பட்டு, பயணிகள் குறைந்த வாடகையில் தங்குகிறார்கள். தமிழகத்தின் தலைநகரமான சென்னையில், சுற்றுலாத் துறையின் சார்பாக, தங்கும் விடுதிகள் இல்லை. ஆகவே இங்கு தங்கும் விடுதிகள் இந்தத் துறையின் சார்பாகக் கட்டப்படுமா? அதற்கு உத்தேசம் உள்ளதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-15

மாண்புமிகு திரு. என். சுரேஷ் ராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னையைப் பொறுத்தமட்டில், சுற்றுலாத் துறைக்குச் சொந்தமான நிலங்கள் இல்லாத காரணத்தால், வரும் காலத்தில் நிலங்களைக் கையகப்படுத்தி, அதற்கான பணிகளை மேற்கொள்ளக்கூடிய விதத்திலே, நிதிநிலையைப் பொறுத்து, பரிசீலிக்கப்படும் என்பதைத் தெரியப்படுத்திக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே பதில் அளிக்கும்போது, குற்றாலக் குறவஞ்சிப் பாடல்களை எல்லாம் தமிழ்ப் பண்பாட்டுத் துறைதான் எழுதவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். சுற்றுலாத் துறை எழுதவில்லை என்று சொன்னாலும், தமிழ்ப் பண்பாட்டுத் துறையாவது, அதை எழுதுமா என்பதைத் தங்கள் வாயிலாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு தமிழ் ஆட்சி மொழி, தமிழ்ப் பண்பாடு மற்றும் இந்து சமய அறநிலையத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு முனைவர் மு. தமிழ்க்குடிமகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுதான் மூலக் கேள்வியே. சுற்றுலாத் துறை என்பதாலே, வேறு கேள்விகள் எல்லாம் வந்துவிட்டன. குற்றாலக் குறவஞ்சி பற்றி ஏற்கெனவே நான் இதே அவையிலே தெரிவித்திருக்கிறேன். ஏராளமான பாடல்களைக் கொண்டது. அதை முழுமையாக ஒரு

[1998 மே 5

கோயிலிலே எழுதிவைப்பது என்பது பொருத்தமாக இருக்காது. ஆனாலும் கூட அதிலிருந்து குறிப்பிடத்தக்க வரிகள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, அந்தக் கோயில்களில் பொறிக்கப்படும் என்று இதே அவையிலே நான் ஏற்கெனவே உறுதி அளித்து இருக்கின்றேன். அது நிறைவேற்றப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 439, திரு. எஸ். எஸ். மணி நாடார், மாண்புமிகு கதர்த் துறை அமைச்சர்.

439—

பதனீர் குளிரூட்டும் நிலையம் அமைத்தல்

***11477—திரு. எஸ். எஸ். மணி நாடார்:**

மாண்புமிகு கதர்த் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

சாத்தான்குளம் தொகுதியில் பதனீர் குளிரூட்டும் நிலையம் அமைக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. அந்தியூர் ப. செல்வராசு, கதர்த் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். எஸ். மணி நாடார்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய சாத்தான்குளம் தொகுதியில் அதிகமான பனை மரங்கள் இருக்கின்றன. அங்கே மரம் ஏறும் தொழிலாளர்கள் சுமார் 10 ஆயிரம் பேர்கள் இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்தத் தொழில் சுமார் 4 மாத காலம்தான் நடக்கின்றது. அதிகமான பெண்கள் இந்தத் தொழிலில் ஈடுபடுகிறார்கள். அவர்கள் கற்கண்டு செய்து நல்ல லாபம் ஈட்டுகிறார்கள். ஆகவே, இந்தத் தொழிலை வருடம் முழுவதும் செய்வதற்கு ஏற்றவகையில்......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் வினாவைச் சுருக்கமாக எழுதி வைக்க வேண்டும்.

திரு. எஸ். எஸ். மணி நாடார்: மையப் பகுதியான பேய்க்குளத்தில் குளிரூட்டும் நிலையம் அமைத்துத் தருமாறும், அவ்வகையில் ஏழை எளிய மக்களை வாழ வைப்பதற்கு இந்த அரசு ஆவன செய்யுமா என்றும் தங்கள் மூலம் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அந்தியூர் ப. செல்வராசு: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பதனீர் ஒரு பருவகால உற்பத்தி உண்பொருளாகும். இது, தொழிலாளர்களால் மரத்திலிருந்து இறக்கப்பட்டதும், பனை

1998 மே 5]

வெல்லமாகவோ, பாகாகவோ, பனைச் சர்க்கரையாகவோ, கற்கண்டாகவோ உற்பத்தி செய்யப்பட பயன்படுத்தப்படுகிறது. இந்தப் பதனீர் குளிரூட்டப்பட வேண்டியதில்லை. சென்னை போன்ற அதிகமான அளவில் பதனீர் விற்பனை வாய்ப்புகள் உள்ள நகரங்களில்தான், பதனீர் குளிரூட்டும் நிலையம் அமைத்து விற்பனை செய்யப்படுகின்றது. ஆனால், சாத்தான்குளம் போன்ற பகுதிகளில், பதனீர் குளிரூட்டும் நிலையம் அமைத்து, விற்பனை செய்கின்ற அளவிற்கு வாய்ப்புகள் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ். டேவிட் செல்வின்.

திரு. எஸ். டேவிட் செல்வின்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப்பிட்டதைப்போல, தென் மாவட்டங்களிலே பனை ஏறும் தொழிலாளர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் மிகவும் கடினமான தொழிலைச் செய்து பதனீர் மூலம் கிடைக்கக்கூடிய கருப்பட்டி, கற்கண்டுகளை உற்பத்தி செய்தாலும், அதற்குச் சரியான விலை கிடைப்பதில்லை. அவர்கள் உழைக்கின்ற அளவிற்கு, அவர்களுக்கான கூலி கிடைப்பதில்லை. எனவே, அரசு நெல் கொள்முதல் நிலையங்கள் அமைத்துத் தருவதுபோல், இந்தக் கருப்பட்டிக்கும், அரசு கொள்முதல் நிலையம் அமைப்பதற்கும், அவர்களுக்குரிய கூலி கிடைப்பதற்கும் ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அந்தியூர் ப. செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பனைத் தொழிலாளர்கள் உற்பத்தி செய்கின்ற பனைச் சர்க்கரை, கருப்பட்டி, கற்கண்டு போன்ற பொருட்கள், கதர் வாரியத்தினுடைய அலகுகளில் விற்பனை செய்வதற்கு என கொள்முதல் செய்யப்படுகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இது சாத்தான்குளம் தொகுதி பற்றிய கேள்வி. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழே வாழ்ந்து கொண்டிருக்கக்கூடிய இந்த ஏழை எளிய பனை ஏறும் தொழிலாளர்களுடைய வாழ்விலே ஏற்றம் வருகின்ற முகத்தான், பல நல்ல திட்டங்களை அறிவிக்க வேண்டும் என்பதற்காக கடந்த ஆட்சியிலே நான் வலியுறுத்திய நேரத்தில், பனைத் தொழிலாளர்களுக்குத் தனி வாரியம் அமைக்கப்படும் என்று பழைய

[1998 மே 5

முதலமைச்சர் இந்த அவையிலே உத்தரவாதம் கொடுத்திருந்தார்கள். அதற்கு ஏற்ப, அரசு ஏதாவது திட்டம் போட்டு, பனை வாரியம் அமைப்பதற்கான முயற்சிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றதா? அதற்காகப் பணம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறதா? இல்லை என்றால், இந்த அரசு முனைப்புடன் செயல்பட்டு, பனைத் தொழிலாளர்களுக்குத் தனி வாரியம் அமைக்க முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அந்தியூர் ப. செல்வராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே, ஒரு வாரியம் உருவாக்கப்பட வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு இந்த வாரியத்தை உருவாக்கினார்களே தவிர, அதற்குண்டான திட்ட மதிப்பீடுகள் செய்து, அதைச் செயல்படுத்துவதற்குண்டான அலுவலர்கள் சரியான முறையில் நியமிக்கப்படவில்லை. ஆனால், கழக அரசு வந்ததற்குப் பிறகு, மும்பை கதர் ஆணைக் குழுவிலிருந்து பெறப்பட்ட ரூபாய் 1 கோடி நிதி உதவியை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அளித்து, இன்றைக்கு நல்ல முறையிலே அதைச் செயல்படுத்துவதற்குண்டான ஆர்வம் உள்ள அலுவலர்களைப் போட்டு, இப்போது அது செயல்படுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-20

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 440, திரு. செங்கை சிவம், மாண்புமிகு மீன் வளத் துறை அமைச்சர்.

440—

மீன் வளம் குறைவதைத் தடுத்தல்

***10906—திரு. செங்கை சிவம்:**

மாண்புமிகு மீன் வளத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்காணும் வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

தொழிற்சாலைகளிலிருந்து வெளிவரும் கழிவுநீர் கடலில் கலப்பதால் மீன் வளம் குறைவதைத் தடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திருமதி எஸ். ஜெனிபர் சந்திரன், மீன் வளத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

தொழிற்சாலைகளிலிருந்து வெளிவரும் கழிவுநீர் கடலில் கலப்பதால் மீன் வளம் குறைவதைத் தடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

1998 மே 5]

[**மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:** வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

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

2. சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பு

(அ) பட்டாசு வெடித்து சென்னை அருகே பனையூர் குப்பத்தில் கட்டடம் இடிந்தது

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, சென்னை அருகே பனையூர் குப்பத்தில் பட்டாசு வெடித்து கட்டடம் இடிந்தது குறித்து ஒத்திவைப்புத் தீர்மானங்களாக எடுத்துக் கொள்ள திரு. இரா. தாமரைக்கனி அவர்களும், திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களும், சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பாக எடுத்துக் கொள்ள திரு. மீ. அ. வைதியலிங்கம். திரு. ஜி. பழனிசாமி, திரு. பி.ஆர். சுந்தரம், திரு. லா. சந்தானம், திரு. ஐ. கணேசன், திரு. டி. மணி, திரு. ஜி.கே. மணி. திரு. கே. சுப்பராயன் ஆகியோரும் அறிவிப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அனைத்தையும் சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பாக எடுத்துக் கொண்டு, கட்சிக்கு ஒருவர் என்ற முறையில் திரு. மீ. அ. வைதியலிங்கத்தை முதலில் பேசுமாறு அழைக்கின்றேன்.

திரு. மீ. அ. வைதியலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாம்பரம் தொகுதியைச் சார்ந்த சோழிங்கநல்லூர் பேரூராட்சியில் இருக்கின்ற பனையூர் குப்பம் என்ற குப்பம் பகுதியில் தேவதை பழண்டியம்மன் என்கிற கோவிலில் திருவிழா 1,2,3 ஆகிய தேதிகளில் நடைபெற இருந்தது. அந்தத் திருவிழாவினுடைய ஆரம்பதினமான 1 ஆம் தேதி மாலை இன்னிசைக் கச்சேரி நடைபெற இருந்தது. அந்தத் திருவிழாவில் எப்போதும் மீனவ மக்கள் பெருமளவிலே வாண வேடிக்கைகள் செய்வார்கள். இந்த முறை வாண வேடிக்கை செய்வதற்காக மாங்காட்டைச் சேர்ந்த தாவூத் பாஷா என்பவரை ஒப்பந்த அடிப்படையிலே அழைத்து வந்து அங்கேயே பட்டாசுகள் செய்வதற்காக ஏற்பாடுகளைச் செய்து, ராஜ்குமார் என்பவருடைய காலியாக இருந்த வீட்டில் அவருக்கு இடம் ஒதுக்கிக் கொடுத்து, பட்டாசுகள் செய்து கொண்டிருந்த நேரத்தில், அந்த வீட்டிற்கு மின் இணைப்பு இல்லாத காரணத்தால், ஜெனரேட்டரிலே இணைத்து விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டிருந்தன. அது பழுதடைந்த காரணத்தால்

[திரு. மீ.அ. வைதியலிங்கம்] [1998 மே 5

அதைப் பழுதுபார்க்க வந்த திருவான்மியூரைச் சேர்ந்த வடிவேல் என்கிற மின் வேலை செய்கிறவர் இணைப்புக் கம்பிகளை இரண்டையும் ஒன்றாக இணைக்கின்ற நேரத்தில்—பக்கத்திலேயே அங்கே ரூ. 1 லட்சத்திற்கு மேல் மதிப்புடைய அந்தப் பட்டாசு செய்கிற — மருந்து இருந்த காரணத்தால் நெருப்பு அதில்பட்டு வெடித்து அந்தக் கட்டடம் இடிந்து விழுந்து, அதிலே பட்டாசுகள் செய்து வந்தவர்களோடு இருந்தவர்களையும் சேர்த்து, 9 பேர் அந்த இடத்திலேயே பலியானார்கள். முத்து என்கிற ஒருவர் மருத்துவமனையிலே பலியானார். இதுதான் அன்றைக்கு அங்கே நடைபெற்ற நிகழ்ச்சி. ஆனால் ஏதோ அரசுக்கு எதிராக வெடிகுண்டுகள் தயாரித்ததாகக் கூட, சிலபேர், அரசியல் அரிப்பு எடுத்தவர்கள் எல்லாம் இதைப்பற்றி அறிக்கை விட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். அப்படிச் சேதமடைந்த அந்த வீட்டினுடைய உரிமையாளர் உட்பட அந்த வீட்டிலே இறந்துவிட்ட 9 பேருக்கும், நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் ரூ.50,000 அறிவித்திருக்கிறார்கள். 10-வது ஆளாக முத்து என்பவரும் இறந்திருக்கிறார் என்ற காரணத்தினால் அவருக்கும் அந்த நிதியை அளிக்கவேண்டுமென்றும் நான் இந்த நேரத்திலே மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். பக்கத்திலே இருந்த 5 வீடுகள் அதிலே சிதிலம் அடைந்திருக்கின்றன. அதனை பழுதுபார்க்க வேண்டியிருக்கிறது. அஃதன்னியில், அந்தப் பக்கத்தில் இருந்த பிரமின், ஜோசப், மஸ்தான், மதார் மொய்தீன், அப்துல் ரஹ்மான் ஆகிய 5 பேர் காயமுற்றிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் ஏதாவது நிதியினை வழங்கவேண்டுமென்று கேட்டு, இது சம்பந்தமாக அரசினுடைய கவனத்தை, மாண்புமிகு முதல்வருடைய கவனத்தை ஈர்த்து அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் வைதியலிங்கம் அவர்கள் இங்கே பனையூர் குப்பத்தில் நடந்த வெடிவிபத்து குறித்து விரிவாகச் சொன்னார்கள். 1 ஆம் தேதி மாலை சுமார் 7 மணிக்கு நடந்த அந்த வெடி விபத்தில், அன்று இறந்தவர்களுடைய எண்ணிக்கை 7. பிறகு படிப்படியாக, இன்று செய்தித்தாளைப் பார்க்கிறபோது இறந்தவர்களுடைய எண்ணிக்கை 10 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. ஏற்கெனவே மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் நிவாரண நிதியிலிருந்து, இறந்தவருடைய ஒவ்வொரு குடும்பத்திற்கும் ரு. 50,000 நிதியுவியாக அளித்திருக்கிறார்கள். இப்படி வெடிவிபத்து ஏற்படுவது குறித்து இரு வேறுபட்ட கருத்துக்கள் இன்று நாட்டில்

1998 மே 5] [திரு. சி. ஞானசேகரன்]

நிலவிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஒன்று, பழண்டியம்மன் திருக்கோவிலுக்கு விழா எடுக்கிறபோது அங்கே வாண வேடிக்கைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டதனுடைய விளைவாக இதுபோன்ற வெடிவிபத்து ஏற்பட்டது என்றும், உறுப்பினர் திரு. வைதியலிங்கம் சொன்னதுபோல, அங்கே மின்சாரம் இல்லாத காரணத்தாலே ஜெனரேட்டரிலிருந்து உற்பத்தி செய்யப்பட்ட மின்சாரத்தில் கசிவு ஏற்பட்டு, அந்தக் கசிவிலிருந்து தீப்பொறி பறந்து, ஜெல்லட்டின் குச்சிகளிலே பற்றி, பிறகு ராஜ்குமார் அவர்களுடைய கட்டடம் இடிந்து விழுந்திருக்கிறது. பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய குடிசைகள் எல்லாம் எரிந்து போனது என்பது ஒரு வேடிக்கையான கூற்று. இன்னொன்று, எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்திருக்கிறவர்கள், குறிப்பாக முன்னாள் முதல்வர் போன்றவர்கள், இதுபோன்ற வெடிகுண்டுகளைச் சிலபேர் தீவிரவாதிகள் பதுக்கி வைத்திருக்கிற காரணத்தினாலேதான் இன்று இதுபோன்ற வெடிவிபத்து ஏற்பட்டது, அதனால் சட்டம்-ஒழுங்கு கெட்டுவிட்டது, என்றுகூட அவர்கள் முழக்கம் இட்டிருக்கிறார்கள். இதிலே இன்னும் சொல்லப்போனால், நேற்று 'தினகரன்' பத்திரிகையைப் பார்க்கிறபோது இன்னொரு செய்தியைப் பார்த்தோம்.

முற்பகல் 10-25

அதிலே, இந்த வாண வேடிக்கைக்கு ஏற்பாடு செய்தவர்களே அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சார்ந்தவர்கள் என்ற ஒரு செய்தி வந்திருக்கிறது. சோழிங்கநல்லூர், புரட்சித் தலைவி பேரவையினுடைய காப்பாளராக இருக்கும் கருணாகரன், அதேபோல புரட்சித் தலைவி பேரவையினுடைய செயலாளர் திரு. டி. ராஜேந்திரன், பொருளாளர் தியாகராசன் ஆகிய அண்ணா திராவிட முன்னேற்ற கழகத்தைச் சார்ந்த 3 பேரும்தான் இந்த விழாவிற்கான வாண வேடிக்கையை ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். பொதுவாக, திருவிழா என்று வருகிறபோது, இதுபோன்ற வாண வேடிக்கைகள், பட்டாசுகள் கொளுத்துவது நம்முடைய தமிழகத்திலே வழக்கமாக இருந்து வரக்கூடிய ஒன்று. நேற்றைய முன்தினம்கூட எங்களுடைய தமிழ் மாநில காங்கிரசினுடைய தலைவர் குடியாத்தம் பகுதிக்கு வந்தபோது அங்கே கங்கை அம்மன் திருவிழாவை மிகச் சிறப்பாகக் கொண்டாடி வருகிறவர்கள், ஆற்றிலே வாண வேடிக்கைகளை எல்லாம் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம், ஆனால் அதற்கு ஒன்றாம் தேதி நடந்த நிகழ்ச்சியைப் பார்த்துவிட்டு, போலீஸ்காரர்கள் அனுமதி கொடுக்க மாட்டேன் என்கிறார்கள், எப்படியாவது பட்டாசு வெடிப்பதற்கு நீங்கள் அனுமதி வாங்கித் தாருங்கள் என்று அந்த விழாக்

கமிட்டியினர் ஒரு மனுவைக்கூட அவரிடம் தந்தார்கள். இப்படி வழக்கமாக நடக்கக்கூடிய திருவிழா நிகழ்ச்சிகளைக்கூட தடை செய்யக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கக்கூடிய அளவிலே எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் சட்டம்-ஒழுங்கு கெட்டு விட்டது என்று சொல்லி, பிரச்சினையை திசை திருப்புகிறார்களா? அதனுடைய உண்மை நிலை என்ன? அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சார்ந்த 3 பேர் அந்த வாண வேடிக்கைக்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், சட்டம்-ஒழுங்கு கெட்டுவிட்டது என்பதை நாட்டிற்கு எப்படியாவது சொல்லி, சதித் திட்டத்தைத் தீட்ட வேண்டும் என்பதற்காக இப்படி உருவாக்கப்பட்ட ஒன்றா என்பதை நீங்கள் இந்த அவைக்கு விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இறந்த 10 பேர் குடும்பங்களுக்கு நீங்கள் 50,000 ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறீர்கள், அது போதாது. அதை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் 1 லட்சம் ரூபாயாக உயர்த்தி, ஒவ்வொரு குடும்பத்திற்கும் நீங்கள் வழங்க வேண்டும். தாவூத் பாட்சா, திருநாவுக்கரசு ஆகியோருடைய மனைவிகள் இறந்துபோய் இருக்கிறார்கள். பலபேர் ஒரே குடும்பத்தைச் சார்ந்தவர்கள் இறந்திருக்கிறார்கள். இப்படி அவர்களுக்கெல்லாம் உதவி செய்வதோடு, இந்த வெடிப் பொருட்களைத் தயாரிப்பதற்கு லைசன்ஸ் கொடுக்கக்கூடிய முறையிலே நீங்கள் வேண்டுமானால் கொஞ்சம் கடினமான நிபந்தனைகளை வைத்து, இதை எப்படியெல்லாம் பயன்படுத்த வேண்டும் என்பதற்கான விதிமுறைகளை நீங்கள் யாத்துத் தந்து, இந்த வெடி விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும் ஓரளவிற்கு முயற்சிகளை எடுப்பீர்களா என்பதைத் தங்கள் வாயிலாக அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த வெள்ளிக்கிழமை பனையூர் அருகிலே ஏற்பட்டிருக்கிற வெடி விபத்தில் 9 பேர் பலியாகி இருக்கிறார்கள். 9 பேர் பலியாகி இருப்பது என்பது ஒரு துயரமான செய்தி. அவர்களுக்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் 50,000 ரூபாயை நிவாரணமாக அளித்துள்ளார்கள். குறிப்பாக, தமிழகத்தில் சில மாதங்களாக சில சமூக விரோதச் சக்திகள் ஆங்காங்கே சில வெடி குண்டுகளை வைத்து, தமிழகத்திலே ஒரு குழப்பத்தை உருவாக்குகிற முயற்சிகளிலே ஈடுபட்டிருந்தபோதும்கூட, முன்பு ஆண்ட அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சார்ந்த முதலமைச்சர்கூட தமிழகத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியைக் கலைக்க வேண்டும், நிர்வாகச் சீர்குலைவை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்ற உள்நோக்கத்தோடு

சமீபத்திலே தினந்தோறும் ஒரு பிரச்சாரத்தைச் செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். சட்டம்-ஒழுங்குப் பிரச்சினை எந்த அளவிற்குச் சீர்குலைய அவர்களுடைய அறிக்கைகள் வெளிவர வேண்டுமோ, அந்த அளவிற்கு வெளிவந்து கொண்டிருக்கின்றன. இன்னும் சொல்லப்போனால், நம்முடைய தமிழகத்திலே சட்டம்-ஒழுங்கு கெட்டுப் போயிற்று என்று மத்தியிலே இருக்கக்கூடிய உயர் மட்டக் குழு சென்னைக்கு வந்து, மெரீனா கடற்கரையிலே காலை 5 மணிக்கு ஆயிரக்கணக்கான பேர்கள் வாக்கிங் செல்வதைப் பார்த்து, அச்சமின்றி இந்தப் பகுதியிலே மக்கள் நடமாடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், ஆக, சட்டம்-ஒழுங்கு கெட்டுப் போவதற்கு எந்தக் காரணத்தையும் எங்களால் காண முடியவில்லை என்று — அவர்கள் வந்தது சரியில்லை என்றாலும்கூட — அவர்கள் சொல்லி இருக்கிற அறிக்கை திருப்தி அளிப்பதாக இருந்தது. அப்போதேகூட மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று நாங்கள் விரும்பினோம். ஏன் என்று சொன்னால், இதை முன்பு ஆண்ட அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர், மெரீனா கடற்கரையிலே யாராவது இப்படிப்பட்ட சமூக விரோதிகளை வைத்து ஏதாவது வெடியை வைத்து - இவர்கள் எல்லாம் வந்து பார்த்துப்போனால், அங்கேகூட வெடித்தது என்று தமிழகத்திலே சொல்லக்கூடிய ஒரு பயங்கரம் அங்கே ஏற்படுமோ என்ற ஓர் அச்சம் இருந்தது. இப்போது 9 பேர் வெடி விபத்திலே இறந்துபோய் இருக்கிறார்கள். இதிலே சில சந்தேகத்திற்குரிய அம்சங்கள் இருக்கின்றன. காரணம் என்ன என்று சொன்னால், இறந்துபோன தாவூத்பாட்சா, அவருடைய மனைவி நூர்ஜஹான், பிரமிளா, சபீனா இவர்கள் எல்லாம் முஸ்லீம் சமுதாயத்தைச் சேர்ந்திருக்கக் கூடியவர்கள், அந்த வெடியைத் தயார் செய்கிற பணியிலே ஈடுபட்டிருக்கிற காரணத்தினாலே, சில தீவிரவாத சமூக விரோதிகளோடு இவர்களுக்கும் தொடர்பு இருக்கும் என்ற ஒரு சந்தேகம் இன்றையதினம் எழுந்திருக்கிறது. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அதைப் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்பதோடு, சமீபத்திலே இந்த வெடி விபத்துச் சம்பவங்கள் தமிழகத்திலே ஏற்பட்டுக் கொண்டிருப்பதைத் தடுக்க சில வரைமுறைகளை, சட்டங்களை நாம் இங்கே அறிவித்துக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஒன்று. கிணறுகள் வெட்டுகிறபோதுகூட அவர்களுக்கு வெடி மருந்துகள் சப்ளை செய்வதிலே ஒரு கட்டுப்பாடு விதித்து இன்றையதினத்திலே வெடி மருந்துகள் வழங்குகிறோம். வியாபாரத்திற்காக சில வெடிகளைத் தயார் செய்து திருவிழாக் காலங்களில் வழங்குகிற நேரங்களில் இவர்களுக்கு இவ்வளவுதான் வெடி மருந்துகள் வழங்க வேண்டும் என்ற கோட்டா எல்லாம்

நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு பிரம்மாண்டமான கட்டடத்தைத் தரை மட்டமாக்கி இடித்து 9 பேர் பலியாகியிருக்கிறார்கள், 5 பேர்கள் காயம் அடைந்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் எந்த அளவுக்கு அவர்களுக்கு இந்த மருந்து சாதாரணமாகக் கிடைத்திருக்கிறது என்பதைத் தாங்கள் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த வெடி விபத்தில் இறந்து போனவர்களுக்கு 1 இலட்சம் ரூபாயை நிவாரண நிதியாக நீங்கள் வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டு அமர்கிறேன்.

முற்பகல் 10-30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. இரா. தாமரைக்கனி.

***திரு. இரா. தாமரைக்கனி:** தலைவர் அவர்களே, சென்னையை அடுத்த பனையூர் கிராமத்தில் பட்டாசு செய்கிறேன் என்று சொல்லி வெடிகுண்டு தயார் செய்திருக்கிறார்கள். ஆகவே வெடிகுண்டு வெடித்து 9 பேர் இறந்தும் பல பேர் அரசு மருத்துவமனையிலே அனுமதிக்கப்பட்டுமுள்ளனர். இறந்தவர்களுக்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் 50,000 ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறார்கள். காயம் பட்டவர்களுக்குக் கொடுக்கவில்லை. ஆகவே இறந்தவர்களுக்கு 1 இலட்சமாகவும், காயம் பட்டவர்களுக்கு நிதி உதவியும் வழங்க வேண்டும். இதற்குக் காரணம் வெடிமருந்துப் பொருட்கள் கட்டுப்பாடு இல்லாமல் தமிழ்நாட்டில் தாராளமாகக் கிடைக்கின்றது. ஆகவே மாநில அரசு மத்திய அரசை வெடிமருந்துப் பொருட்கள் வழங்குவதில் சில கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்த உரிய சட்டத் திருத்தம் கொண்டுவருவதற்கு வற்புறுத்த வேண்டும். பட்டாசு தயாரித்து வெடித்தால் இப்படி கட்டடங்கள் எல்லாம் இடிந்திருக்க வேண்டிய தேவையில்லை. ஆகவே தீவிரவாதிகள் பட்டாசுப் பொருட்கள் தயார் செய்கிறோம் என்று சொல்லி வெடி குண்டு தயார் செய்வதாக சந்தேகம் வருகிறது. ஆகவே இதுசம்பந்தமாக சி.பி.ஐ. விசாரணை நடத்துவதற்கு அரசு ஆவன செய்ய வேண்டும். ஏனென்றால் காவல் துறை சுதந்திரமாகச் செயல்படவில்லை.

திரு. சி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, Point of order.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: Point of order. கிடையாது, உட்காருங்கள்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: தலைவர் அவர்களே, ஆகவே சுதந்திரமாகச் செயல்பட முடியாத காரணத்தினால் வெடிகுண்டு, தயாரிப்பதைக் கட்டுப்படுத்த முடியவில்லை. ஆகவே அரசு என்ன சொல்கிறதோ அந்த

மாதிரி ஒரு வெடிகுண்டு வெடித்ததை பட்டாசு வெடித்ததாக காவல் துறை ஜோடனை செய்கிறது. பட்டாசு செய்வது என்பது தென் மாவட்டங்களில் ஒரு குடிசைத் தொழிலாக இருந்தது. இப்போது இந்த ஆட்சி வந்தபின்பு தமிழ்நாடு எங்கும் குண்டு தயார் பண்ணுவது குடிசைத் தொழிலாக ஆகிவிட்டது. ஆகவே இந்த குண்டு கலாச்சாரத்தை ஒழிப்பதற்கு போலீசுக்கு உள்ள அதிகாரத்தை முடுக்கிவிட்டு — போலீஸ் இப்போது செயலிழந்துபோய் இருக்கிறது. — அதிக அதிகாரங்கள் கொடுத்து தமிழ்நாடு எங்கும் குண்டு வெடிப்பதைத் தடுப்பதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த மே 1 தொழிலாளர் திருநாள், வெள்ளிக்கிழமை. அன்று பனையூரிலே கோயில் திருவிழாவின்போது பட்டாசுகள் வெடிப்பதற்காக அங்கு ஒரு வீட்டிலே பட்டாசுகள் தயார் செய்த இடத்திலே திடீரென்று வெடி விபத்து ஏற்பட்டு கிட்டத்தட்ட 10 பேர் இறந்திருக்கிறார்கள். இது ஒரு பெரிய கோர விபத்தாகும். அங்கே தொழில் செய்து கொண்டிருந்தவர்களோடு மற்றும் பலர் காயமுற்று அரசு மருத்துவமனையிலே சிகிச்சைக்காகச் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதையும் நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் கருணையோடு பரிசீலித்து 50,000 ரூபாய் இறந்தவர்கள் குடும்பத்திற்கு அளிப்பதாக உறுதியைக் கூறியிருக்கிறார்கள். அந்த 50,000 ரூபாயை மற்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கேட்டதுபோல் 1 இலட்சம் ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டும். அதேபோல காயம் அடைந்தவர்களுக்குத் தேவையான அளவுக்கு நிவாரணம் அளிக்க வேண்டும் என்று எங்களுடைய பாட்டாளி மக்கள் கட்சியின் சார்பாக முதல்வர் அவர்களை வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-35

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. லா. சந்தானம்.

***திரு. லா. சந்தானம்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த 1 ஆம் தேதி சென்னையை அடுத்துள்ள பனையூர்குப்பத்திலே நடக்க இருந்த திருவிழாவிலே வாண வேடிக்கைகள் நடத்துவதற்குத் தேவையான பட்டாசுகள் தயாரிப்பதற்காக வேண்டிய வெடி மருந்துப் பொருட்கள் எல்லாம் வாங்கி வைத்திருந்த இடத்திலே மின்சாரம் இல்லாத நிலையிலே ஜெனரேட்டரைப் பயன்படுத்திய காரணத்தால்

திடீரென்று வெடி விபத்து ஏற்பட்டு அதிலே 9 பேர் மரணம் அடைந்தார்கள் என்கின்ற செய்தியைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு — கோவையில் நடந்த சம்பவத்திற்குப் பின்னால் தமிழகத்திலே எந்தவிதமான அசம்பாவிதமான சம்பவங்களும், சட்டம் ஒழுங்குப் பிரச்சினைகளும் நடைபெறவில்லை. அதை மிகக் கவனமாக மாநில அரசு தடுத்து நிறுத்தியிருக்கிறது என்ற நிலையை இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டு மக்கள் அனைவரும் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிற நேரத்தில் — சாதாரணமாக ஒரு திருவிழாவிலே வெடிப்பதற்காக வைத்து இருந்த பட்டாசுகள் வெடித்ததைப் பயன்படுத்தி, வெடி குண்டு வெடித்து விட்டது என்று சொல்லி இன்றைக்கு அரசியலில் லாபம் தேடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஆளுகின்ற நேரத்தில் எல்லாம் ஏறத்தாழ 370 வெடி குண்டுச் சம்பவங்கள் நடந்து இருப்பதை எல்லாம் மறந்து விட்டு இன்றைக்கு ஏதோ பெரியதாக நடந்துவிட்டது என்று சொல்லிக்கொண்டு இருப்பவர்கள் — இதையெல்லாம் தமிழக அரசு எவ்வளவோ திறமையாகக் கட்டுப்படுத்தியிருக்கிறது — சொன்னாலும்கூட அதை மக்கள் ஏற்றுக்கொள்வதற்குத் தயாரான நிலையில் இல்லை. நிச்சயமாக தமிழகம் ஓர் அமைதிப் பூங்காவாக நிலவுகிறது என்பதை இன்றைக்கு மக்கள் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, இந்த பட்டாசு வெடி விபத்திலே இறந்தவர்களுக்கு மற்ற மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப் போல அவர்களுக்கு அளிக்கப்படும் ஈட்டுத் தொகையை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் கருணை உள்ளத்தோடு உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டும். அதோடு பக்கத்தில் இருந்த கடைகளில் எல்லாம் சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள், அப்படிச் சேதப்பட்ட கடைகளுக்கும் ஏதாவது நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டும் என்று என்னுடைய இயக்கத்தின் சார்பில் கூறி அமைகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னையை அடுத்த பனையூர் என்ற கிராமத்திலே கோவில் திருவிழாவையொட்டி வாண வேடிக்கை நடத்துவதற்காக பட்டாசு சேகரித்து வைத்திருந்த இடத்தில் ஏற்பட்ட ஒரு விபத்து என்ற முறையிலே அந்தப் பட்டாசுகள் வெடித்து ஒரு விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. மின்சாரக் கோளாறின் காரணமாக இந்த நிகழ்ச்சி நடந்ததாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் இங்கே அதைப்பற்றிச் சொல்லுகின்ற வேளையிலே இன்றைய சூழ்நிலையில் அதை ஒரு குண்டு வெடிப்பாக வியாக்கியானம் செய்து சித்தரித்து இந்த அரசுக்கு ஒரு கெட்ட பெயர் சம்பாதித்துத் தருகின்ற

வகையில் கூறப்படுகின்ற அந்தப் பாங்கு ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய கருத்து அல்ல. குறிப்பாக இந்த காலக்கட்டத்தில் திருவிழாக் காலங்களில் வாண வேடிக்கைக்காக அரசினுடைய அனுமதியைப் பெற்று பட்டாசுகள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. அனுமதி எல்லாம் பெற்று செய்திருந்தாலும்கூட இந்த காலகட்டத்திலே அதைக் கொஞ்சம் கட்டுப்படுத்துவதற்குரிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வது என்பது பொருத்தமாக இருக்கும் என நான் கருதுகிறேன். ஏன் என்றால் இந்த வாண வேடிக்கைக்காக லட்சக்கணக்கான ரூபாயைச் செலவு செய்கிறார்கள், அதன் விளைவாக 10 பேர் உயிர் இழந்து இருக்கிறார்கள். பக்கத்தில் இருக்கின்ற வீடுகள் எல்லாம் சேதம் அடைந்து இருக்கின்றன. பல பேர் மருத்துவமனைகளில் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்படி ஒரு பெரிய விபத்து இதனால் ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே, இந்த வாண வேடிக்கை நிகழ்ச்சிகளைச் சற்று கட்டுப்படுத்த வேண்டும் என்பதை நான் இங்கே வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். அதிலே உயிர் இழந்தவர்களுக்கு வழங்கியிருக்கின்ற 50 ஆயிரம் ரூபாய் என்பதை சற்று உயர்த்தி அதை 1 லட்சம் ரூபாயாகவும், மருத்துவமனைகளில் இருக்கின்றவர்களுக்கு இன்னும் கொஞ்சம்கூட உதவி செய்யக்கூடிய வகையில் இந்தப் பிரச்சினைக்கு ஒரு தெளிவான தீர்வை ஏற்படுத்த வேண்டும். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த காலகட்டத்தினுடைய விசேஷ சூழ்நிலையில் இனி இப்படி நிகழாத வண்ணம் இந்த வாணவேடிக்கை நிகழ்ச்சிகளைக் இனி கட்டுப்படுத்தக்கூடிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டு அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

முற்பகல் 10-40

***மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள், தி.மு.க. சார்பில் திரு. வைதியலிங்கம், தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பில் திரு. ஞானசேகரன், இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் திரு. பழனிசாமி, அ.தி.மு.க. சார்பில் திரு. தாமரைக்கனி, பாட்டாளி மக்கள் கட்சி-1 சார்பில் திரு. ஐ. கணேசன், அகில இந்திய பார்வர்ட் பிளாக் கட்சி சார்பில் திரு. லா. சந்தானம், மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி சார்பில் திரு. டி. மணி ஆகிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள், செங்கல்பட்டு கிழக்கு மாவட்டம், நீலாங்கரை காவல் நிலைய சரகத்திலே உள்ள மீனவர் குடியிருப்புக் கிராமமான பனையூர்குப்பத்தில் நடைபெற்ற ஒரு

வருந்தத்தக்க, சோகமான நிகழ்ச்சி குறித்து குறிப்பிட்டுச், சில கருத்துக்களை எடுத்து வைத்து இருக்கின்றார்கள். அந்தப் பனையூர்குப்பத்தில் நடைபெற்ற நிகழ்ச்சியைப்பற்றி எனக்கு வந்துள்ள அதிகாரபூர்வமான அறிக்கையை முதலில் இந்த அவையில் வைக்க விரும்புகின்றேன்.

அங்கே பழண்டியம்மன் கோயில் ஒன்று உள்ளது. இதில் 10 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை திருவிழா நடைபெறும். இத்திருவிழா 4 நாட்களுக்குக் கொண்டாடப்படும். இந்த ஆண்டு 3-5-1998 முதல் இத்திருவிழா கொண்டாடப்பட இருந்தது. வாண வேடிக்கை என்பது இத்திருவிழாவின் சிறப்பு அம்சம் ஆகும்.

3-5-1998 முதல் நடைபெற இருந்த இந்தத் திருவிழாவில் வாண வேடிக்கையை நடத்துவதற்காக பட்டாசு தயாரிக்கும் உரிமம் லத்தீப் பயர் ஒர்க்ஸ் (சிரிப்பு) - அவரே ஃபயர் ஒர்க்ஸ்தான், எங்களுக்குத் தெரியும், லத்தீபே ஃபயர் ஒர்க்ஸ்தான், தெரியும் எங்களுக்கு.—பட்டாசு தயாரிக்கும் உரிமை.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைத் தலைவர் முழுமையாக ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய கருத்து. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) (சிரிப்பு).

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: லத்தீப் ஃபயர் ஒர்க்ஸ் என்ற கம்பெனியின் பங்குதாரர் — அதனுடைய பங்குதாரர் பி.ஆர். தாவுத் பாட்சா என்பவரிடம் சுமார் 1 இலட்சம் ரூபாய் பெறுமானமுள்ள பட்டாசு தயாரிக்கும் ஆர்டரை விழாக் குழுவினர் ஒப்படைத்தார்கள். இதற்காக 30 ஆயிரம் ரூபாய் முன்பணம் வழங்கப்பட்டு உள்ளது. பி.ஆர். தாவுத் பாட்சா, பிளாட் எண். 24, காமாட்சி நகர், மாங்காட்டைச் சேர்ந்தவர்.

இவர் 1 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள பட்டாசுகளைத் தயாரித்து, தன் மனைவி கவுசியா மற்றும் உறவினர்கள், வேலையாட்கள் உட்பட மொத்தம் 16 நபர்களை அழைத்து வந்து பனையூர்குப்பத்தில் ராஜ்குமார் என்பவருக்குச் சொந்தமான கட்டடத்தில் தங்கியிருக்கிறார்.

30-4-1998 அன்று மாலையில் அங்கே வந்த அவர்கள், பட்டாசுகளை அந்தக் கட்டடத்திலே அடுக்கி வைத்து, அந்தப் பட்டாசுகளுக்கு மேலே சில லேபில்களை ஒட்டி, அலங்காரம் செய்யும் வேலையிலே ஈடுபட்டிருந்தார்கள். அந்தக் கட்டடத்திலே மின்சார ஒயர்கள் ஏற்கனவே பழுதுபட்டு இருந்தன. அதனால் அங்கே மின்சார விளக்குகள் இல்லாத காரணத்தால், மின்சார கான்ட்ராக்டரின் மகன் வடிவேலு என்பவரின்

துணையோடு ஜெனரேட்டர் மூலமாக மின்சாரம் எடுக்க முயன்றபோது, இரவு சுமார் 7½ மணி அளவில், அடுக்கி வைத்திருந்த பட்டாசுகள் பயங்கரமாக வெடித்துச் சிதறியதில் அந்தக் கட்டடம் இடிந்து விழுந்தது.

இந்த இடிபாடுகளில் சிக்கியும், பட்டாசு வெடித்ததன் காரணமாகவும் 10 பேர் இறந்து இருக்கிறார்கள். இன்று காலையிலே ஒருவர். மொத்தம் 11 பேர் இறந்திருக்கிறார்கள்.

இதில் 5 நபர்கள் தாவுத் பாட்சாவின் குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்கள். தாவுத் பாட்சாவிடம் பணியாற்றிய மேலும் 7 பேர் சென்னை அரசு பொது மருத்துவமனையிலும், இராயப்பேட்டை மருத்துவமனையிலும் சிகிச்சை பெற்று வருகின்றார்கள்.

இதுசம்பந்தமாக நீலாங்கரை காவல் நிலையத்தில் குற்ற எண் 500/98, பிரிவு 286, 304 (அ), இந்திய தண்டனைச் சட்டம் மற்றும் பிரிவு 3, 4 வெடி பொருட்கள் சட்டத்தின்கீழ் வழக்கு ஒன்று பதிவு செய்யப்பட்டு உள்ளது.

இந்தச் சம்பவம் பற்றிச் செய்தி கிடைத்தவுடன், அறநிலையத் துறை அமைச்சரவர்களை அந்த இடத்திற்குச் சென்று பார்வையிடுமாறு கேட்டுக் கொண்டேன். அவரும் சம்பவம் நடைபெற்ற இடத்திற்கும், பின்னர் மருத்துவமனைக்கும் சென்று பார்வையிட்டுள்ளார். மாவட்டக் காவல் கண்காணிப்பாளர் அவர்களும் சம்பவ இடத்திற்குச் சென்று உரிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டார். மேலும், இச்சம்பவம் குறித்து தீவிர விசாரணை நடைபெற்று வருகிறது.

இறந்தவர்களின் குடும்பத்திற்கு முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து 50 ஆயிரம் ரூபாய் வீதம் வழங்கப்பட ஆணையிடப்பட்டு, இன்று காலையிலே 9½ மணி அளவில், ஏறத்தாழ 5 இலட்சம் ரூபாய் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலமாக வழங்கப்பட்டு இருக்கின்றது.

இந்த பனையூர்குப்பம் பட்டாசு வெடி விபத்து சம்பவம் பற்றிப் பேசிய உறுப்பினர்களுக்கு, அதிலும் குறிப்பாக நம்முடைய திரு. தாமரைக்கனி அவர்களுக்கு ஒருசில விவரங்களை நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். இது பட்டாசு கம்பெனிதான். லத்தீப் ஃபயர் ஒர்க்ஸ் என்பது பட்டாசு கம்பெனிதான் என்பதற்கு என் கையிலே இருக்கின்ற மத்திய அரசு கொடுத்த லைசென்ஸ், 1997 ஆம் ஆண்டு Government of India, Department of Explosives, Shastri Bhavan, Madras-6. இங்கேயிருந்து இந்த உரிமம், இந்த லைசென்ஸ், லத்தீப்

[கலைஞர் மு. கருணாநிதி] [1998 மே 5

அண்டு சன்ஸ் எக்ஸ்ப்ளோசிவ்ஸ் என்ற இந்த உரிமையாளர்களுக்கு உரிமம், பட்டாசுத் தொழில் செய்கின்ற உரிமம் அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கின்றது. குண்டு தயாரிப்பதற்காக வழங்கப்பட்ட உரிமம் அல்ல; பட்டாசு தயாரிப்பதற்காக வழங்கப்பட்ட உரிமம் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

முற்பகல் *10-45*

அதுமாத்திரமல்லாமல், இதிலே, இந்த விழாக் குழுவிலே 13 பேர் இடம் பெற்றிருக்கிறார்கள். அதிலே 10 பேர் அ.தி.மு.க.வினர், 3 பேர் தி.மு.க.-வைச் சேர்ந்தவர்கள். ஒரு கிராமத்து விழா என்ற காரணத்தால் எல்லாக்கட்சிகளும் அதிலே இடம் பெறுவது என்ற முறையிலே அ.தி.மு.க., தி.மு.க. இரண்டு பேரும் சேர்ந்திருக்கின்றார்கள். அதிலே, 13 பேரிலே 10 பேர் அ.தி.மு.க., 3 பேர் தி.மு.க. இதிலே முக்கியமாக, பனையூர்குப்பத்தைச் சேர்ந்த-நம்முடைய திரு. ஞானசேகரன் குறிப்பிட்டதைப் போல, பனையூர்குப்பத்தைச் சேர்ந்த-கருணாகரன், 41 வயதுடையவர், இவர் சோழிங்கநல்லூர், பேரூர் புரட்சித் தலைவி பேரவையின் காப்பாளர். இந்தப் பேரவைக்குப் பெயர் புரட்சித் தலைவி பேரவை, அதனுடைய காப்பாளர். மதிவாணன், வயது 28, இவர் சோழிங்கநல்லூர், பேரூர் புரட்சித் தலைவி பேரவையின் பொருளாளர். டி. ராஜேந்திரன், வயது 30, இவர் சோழிங்கநல்லூர், பேரூர் புரட்சித் தலைவி பேரவையின் செயலாளர். கோவில் திருவிழாவையொட்டி பட்டாசு தயாரிக்கும்போது இயல்பாக நிகழ்ந்த இந்த விபத்தைப் பற்றி உண்மை நிலையை அக்கோவிலில் இடம் பெற்றுள்ள முக்கிய அரசியல் கட்சிகளைச் சேர்ந்த அந்த ஊர்ப் பிரமுகர்கள் காவல் துறை விசாரணையின்போது விளக்கமாகக் கூறியிருக்கின்றார்கள்.

அதுமாத்திரமல்ல, இந்த விபத்து குறித்து சென்னைத் தலைமையிட விஞ்ஞான அறிவியல் நிபுணர் திரு. பரதன் மற்றும் செங்கல்பட்டு கிழக்கு மாவட்ட விஞ்ஞான அறிவியல் நிபுணர் திரு. மோகன் ஆகிய இருவரும் பனையூர்குப்பம் சென்று, சம்பவ இடத்தைப் பார்வையிட்டு ஆராய்ச்சி நடத்தினர். சம்பவ இடத்திலிருந்து பட்டாசு செய்வதற்குப் பயன்படுத்திய காலி மூங்கில் துண்டுகள், இடிபாடுகளிலே இருந்த எரிந்த பட்டாசு மருந்துப் பொருட்கள் ஆகியவற்றைக் கைப்பற்றி ஆய்வு செய்துள்ளார்கள். அந்தக் கட்டடத்திலேயுள்ள மின்சார ஒயர்களை ஆய்வு செய்ததில் மின்சாரக் கசிவு ஏற்பட்டு மின்சார ஒயர்களை மூடியிருக்கும் பிளாஸ்டிக் பகுதி எரிந்து, கருகியிருப்பதும் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. விஞ்ஞான ரீதியாக விசாரணை செய்ததிலும்,

1998 மே 5] [கலைஞர் மு. கருணாநிதி]

நிபுணர்கள் மின்சாரக்கசிவு ஏற்பட்டதன் விளைவாக பட்டாசு வெடித்ததில் ஏற்பட்ட விபத்துதான் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்திருக்கின்றார்கள்.

மருத்துவமனையில் சிகிச்சை பெற்று வரும் இமானுவேல், ரகமத்துல்லா, அன்சர், நாகலிங்கம், வெங்கடேசன், ரவி ஆகியவர்களை விசாரணை செய்ததில் இவர்கள் பட்டாசு தயாரிக்கும் தொழில் தெரிந்தவர்கள் என்றும் மாங்காட்டில் வைத்து பட்டாசு தயார் செய்து பனையூர்குப்பம் கொண்டு வந்ததாகவும், ஜெனரேட்டர் மூலமாக மின்சாரம் எடுக்க முயன்றபோது மின்கசிவு ஏற்பட்டு, பட்டாசு வெடித்துச் சிதறியதாகவும் அதில்தான் தாங்கள் காயமடைந்ததாகவும் தெரிவித்திருக்கின்றார்கள்.

இவ்வளவுக்கும் பிறகு, முன்னாள் முதலமைச்சர் ஜெயலலிதா அவர்களும், இங்கே அவருடைய கருத்தை எதிரொலிப்பதற்காக அமர்ந்திருக்கின்ற திரு. தாமரைக்கனி அவர்களும், இது குண்டு கலாச்சாரம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். குண்டு கலாச்சாரம் தமிழகத்தைப் பாழ்படுத்திவிட்டது. ஆமாம் 'குண்டு' கலாச்சாராம்தான் (சிரிப்பு) 'குண்டு' கலாச்சாரத்தால்தான் தமிழ்நாடே இன்றைக்குப் பாழ்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றது என்பதை சிறுபிள்ளைகூட அறியும். மத்திய அரசு பட்டாசு தயாரிக்க அனுமதி கொடுத்திருக்கிறது, இந்த லத்தீப் அண்டு சன்ஸ் என்பவர்களுக்கு. ஆனால், இவர்கள் ஏதோ குண்டு தயாரித்ததாகவும், அதற்கு சி.பி.ஐ. விசாரணை வைக்க வேண்டும் என்றும் ஜெயலலிதா சொல்கிறார். வெடி வெடித்ததற்காக மாத்திரமல்ல, இனிமேல் இடி இடித்தால்கூட அதற்கும் சி.பி.ஐ. விசாரணை வைக்க வேண்டும். இந்த இடிகளையெல்லாம் கருணாநிதிதான் தயார் பண்ணிக்கொண்டிருக்கிறார் என்றுகூடச் சொன்னாலும் சொல்லலாம். அக்னி நட்சத்திரம், என்ன செய்வது? (பலத்த சிரிப்பு).

முற்பகல் *10-50*

எதற்கும் ஒரு முறை இருக்க வேண்டும். எதிர்க்கட்சி என்றால் அதற்கு ஒரு நாகரீகம் இருக்க வேண்டும், பண்பாடு இருக்க வேண்டும். இதுபோன்ற விஷயங்களில் எல்லோரும் சேர்ந்து இம்மாதிரியான காரியங்கள் நடைபெறாமல் தடுப்பதற்கும், நடந்துவிட்டால் நிவாரணப் பணியை மேற்கொள்ளவும் ஒன்று சேருகின்ற ஒரு பரந்த மனப்பான்மை எல்லோரிடத்திலும் இருக்க வேண்டும். ஏதோ ஒன்று நடந்துவிட்டால், எதையாவது தூக்கி ஆளும் கட்சிமீது பழி போட வேண்டுமென்று எண்ணக்கூடாது. ஒன்று சொன்னீர்கள், காயம் பட்டவர்களையும் கவனிக்க

வேண்டுமென்று. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்ன அந்தக் கருத்தை ஏற்று, காயம் பட்டவர்களுக்கும் ஏற்ற, உரிய உதவி நிதியை நிச்சயமாக இந்த அரசு வழங்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் ஒன்றை மறந்துவிடக் கூடாது. இதற்கு முழுப் பொறுப்பு ஏற்கவேண்டியவர்கள், அந்த வெடிமருந்தைத் தயாரித்திருந்த அந்தத் தொழிலுக்கு உரியவர்கள்தான் என்பதை மறந்து விடக்கூடாது. அவர்களுடைய அஜாக்கிரதையால்தான், அவர்கள் எச்சரிக்கையாக இல்லாமல் நடந்து கொண்ட காரணத்தால்தான் இத்தனை உயிர்கள் பலியாகியிருக்கின்றன. அவர்கள் தங்களுடைய வியாபாரத்திற்காக, தங்களுடைய வருவாய்க்காக நடத்துகின்ற ஒரு தொழிலில் இத்தனை பேர் இறந்திருக்கிறார்கள். சிலபேர்கூட கேட்டார்கள், வெடிமருந்திலே, வாண வெடி விபத்திலே சாகின்றவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமா என்று கேட்டார்கள். அதிலே என்ன பரிதாபம் என்றால், அந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டு அந்த வாண வெடி மருந்துகளைத் தயாரித்த அந்தக் குடும்பமே அழிந்து போயிருக்கிறது. ஒருசிலர்தான் வாரிசுதாரர்களாக இருக்கிறார்கள்.

நம்முடைய பேரவைத் தலைவர் அவர்களுடைய அனுமதியைப் பெற்று இந்த அவைக்கு இந்தப் படங்களைக் காட்ட விரும்புகிறேன். அங்கிருந்து எடுக்கப்பட்டவை. *(சில படங்களைக் காண்பித்தார்)* ஒரு மூங்கில் துண்டு மூங்கில் வாணம், இது ஒரு தேங்காய். தேங்காய்க்குள்ளே மருந்தை வைத்து அதை வெடிப்பது. இப்படிப்பட்ட தேங்காய் வெடி, மூங்கில் வெடி என்ற அந்த வெடிகள்தான் அங்கே இருந்ததே தவிர, வெடிகுண்டுகள் அல்ல என்பதை நான் மீண்டும் மீண்டும் இங்கே வலியுறுத்தி வற்புறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். வேண்டுமென்றே எதற்கெடுத்தாலும் எப்படியாவது, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியை எதை வைத்தாவது கலைக்க முடியாதா என்று எண்ணிக் கொண்டிருக்கின்றவர்கள் இந்தக் கலைப்பு முயற்சியைக் கொஞ்ச நாள் நிறுத்தி வைக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியைக் கலைப்பதற்காகவே இதுபோன்ற உண்மைக்கு மாறான, அவதூறான குற்றச்சாட்டுகளை செல்வி ஜெயலலிதா சாட்டுவதும், அதைப் பத்திரிகைகள் கொட்டை எழுத்துக்களில் வெளியிடுவதும் — அது அவர்களுடைய உரிமை — அப்படி வெளியிடுவதும் — இத்தகைய அவதூறான பிரச்சாரங்களை நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் விஷயம் தெரிந்த திரு. தாம்ரைக்கனிகூட நம்பிக் கொண்டு இந்த அவையிலே பேசுவதும் எனக்கு வேடிக்கையாக இருக்கிறது. என்ன செய்வது, அவர் அங்கே இருக்கின்ற காரணத்தால், அவர் பேச

வேண்டியிருக்கிறது. அவருக்கு உண்மை தெரியும். மனசாட்சிக்குத் தெரியும், அது குண்டு அல்ல என்பது. *(சிரிப்பு)* நாம்தான் குண்டு வெடிக்கிறோம் என்று நன்றாகத் தெரியும். தெரிந்தாலும்கூட தலைமையினுடைய கட்டளையை நிறைவேற்றுவதற்காக இப்படியெல்லாம் அவரும் தவறு செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. எனவே, நான் இங்கே உண்மை நிலையை விளக்கிவிட்டேன். இது மத்திய அரசிடமிருந்து லைசென்ஸ் பெற்று நடத்துகின்ற தொழிற்சாலை. இந்தப் பட்டாசு தொழில் காரணமாக ஏற்பட்ட விபத்து. அஜாக்கிரதையால் ஏற்பட்ட விபத்து, எனவே இது வெடிகுண்டு அல்ல. சி.பி.ஐ. விசாரணை வேண்டியதில்லை. சி.பி.ஐ. பற்றி அம்மையாருடைய கணிப்பு என்ன என்பது இந்த அவையிலே எதிரொலித்துக் கொண்டிருக்கிறது. இங்கிருக்கின்ற படங்களுக்கெல்லாம் உயிர் வருமானால் அவைகளெல்லாம் சொல்லும். புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். படம் இருக்கிறது; பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் படம் இருக்கிறது; திருவள்ளுவர் படமும் இருக்கிறது; காந்தியடிகள் படம் இருக்கிறது; பெருந்தலைவர் காமராசர் படமும் இருக்கிறது; ஆகவே அந்தப் படங்களுக்கெல்லாம் உயிர் வந்தால் சொல்லும். இதே அவையிலே இதே இடத்தில் நின்று கொண்டு 'அது என்ன சி.பி.ஐ. என்கிறீர்கள்? சி.பி.ஐ. என்றால் வானத்திலிருந்து குதித்தார்களா' என்றெல்லாம் கேட்டார்கள். இப்பொழுது அவர்கள் வானத்திலிருந்து குதித்து, போயஸ் கார்டனில் இருக்கிறார்கள் போலும் என்பதை மாத்திரம் சொல்லி, இந்த அளவில் என்னுடைய விளக்கத்தை நிறைவு செய்கிறேன்.

(ஆ) திருவாரூர் விஜயபுரம் பகுதியில் சுரங்கப் பாதை அமைப்புப் பணி நிறுத்தம்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அ. அசோகன், மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சருடைய கவனத்தை ஈர்க்கும் வகையில், ஒரு சிறப்புக் கவன ஈர்ப்புக்கு அறிவிப்பு கொடுத்திருக்கிறார். அறிவிப்பு வாசகத்தை மட்டும் படிக்குமாறு அவரை அழைக்கின்றேன்.

திரு. அ. அசோகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய திருவாரூர் தொகுதி, திருவாரூர் விஜயபுரம் பகுதியில் சுரங்க நடைபாதை அமைக்கும் பணி நிறுத்தப்பட்டுள்ளதால், அதைக் கண்டித்து நாளை 6-5-1998 அன்று திருவாரூரில் முழு கடையடைப்பு மற்றும் இரயில் மறியல் போராட்டத்தில் பொதுமக்கள் ஈடுபடவுள்ள பதட்ட நிலை குறித்து மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்தை ஈர்க்கின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. பகம்பொன் தா. கிருட்டிணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'திருவாரூர் முன்னேற்றத்தில் வணிகர்கள் பங்கு, அகல இரயில் பாதைத் திட்டம், கீழ்ப்பாலம் அமைக்கும் பணி தொடர, 6-5-1998 நடைபெறும் தொடர் இரயில் மறியல் போராட்டம்' என்று அங்கே ஒரு போராட்டத்தை அறிவித்திருக்கிறார்கள். அதுகுறித்து நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சருடைய கவனத்தை ஈர்ப்பதற்காக சிறப்புக் கவன ஈர்ப்பை இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அசோகன் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

முற்பகல் 10-55

இதில் முக்கியமாக, அகல இரயில் பாதை வரவில்லை என்ற அந்த ஆதங்கத்தில்தான் இந்தப் போராட்டம் நடைபெறுகிறது என்றாலும்கூட, அதையொட்டி கீழ்ப்பாலம் அமைக்கும் பணியும் தொடர வேண்டுமென்றும் கோரிக்கை வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலும், மயிலாடுதுறை-முத்துப்பேட்டை சாலையில் 41/8 கிலோமீட்டரில் ஒரு இரயில்வே கீழ்ப்பாலம் ஐந்து கோடி ரூபாய்ச் செலவில் அமைக்க அரசு ஆணை எண் 160, நெடுஞ்சாலை (எச்.பி.1), நாள் 10-10-96-ல் அனுமதி அளித்திருக்கிறது. இந்த ஐந்து கோடி ரூபாயும் இரயில்வே கீழ்ப்பாலம் அமைக்கப்படுவதற்காக என்றாலும்கூட, முழுத் தொகையையும் தமிழ்நாடு அரசே அளித்திருக்கின்றது. இரயில்வே துறையால் ஒரு பாலம் அமைக்க வேண்டுமானால், மாநில அரசு ஐம்பது சதவிகிதமும், மத்திய அரசு ஐம்பது சதவிகிதமும், தரவேண்டும் என்ற ஒரு விதியிருந்தாலும், இந்தப் பாலத்திற்காக ஐந்து கோடி ரூபாய்க்கும் நம்முடைய தமிழக அரசே அனுமதி அளித்திருக்கிறது. இந்த வேலையில் ரூ. 109.83 இலட்சம் ஒப்பந்த மதிப்புள்ள நெடுஞ்சாலை சம்பந்தமான பணியை நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறை செய்கிறது. ஆனால், பாலம் அமைக்கும் பணி, இரயில்வே துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு, ஏறத்தாழ இரண்டு கோடி ரூபாயை இரயில்வே துறைக்கு நெடுஞ்சாலைத் துறை செலுத்திவிட்டது. நெடுஞ்சாலைத் துறை இந்தப் பணியைத் தொடங்கிய நேரத்தில், இரயில்வே துறையினர் அந்த வேலையை இப்போது செய்ய வேண்டாம் எனறு தடுத்திருக்கிறார்கள். 12-12-1997-ல் ஒப்பந்தக்காரரிடம் இந்த வேலை ஒப்படைக்கப்பட்டது. 18 மாத காலத்திற்குள் இந்தப் பணி முடிக்கப்பட வேண்டுமென்றும் உத்தரவிடப்பட்டது. ஆனால், இந்த வேலையைத் 2-1-1998-ல் தொடங்கிய மறுநாளே இரயில்வே அதிகாரிகள் இந்த வேலையை நிறுத்தியிருக்கிறார்கள். அதற்கான காரணத்தை நெடுஞ்சாலைத் துறை அதிகாரிகள் கேட்டபோது, அந்தச் சாலை அமைகின்ற பகுதியில் இரயில்வே அதிகாரிகள் குடியிருப்பு இருப்பதாகவும், அந்தக் குடியிருப்புக்கு ஒரு தனிச் சாலை அமைத்துக் கொடுத்துவிட்டு, அதன்பின் இந்தச் சாலைப் பணியைத் தொடங்க வேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்டுக் கொண்டதாகவும், அதற்காக இரயில்வே் துறை அதிகாரிகள் இந்த வேலையை நிறுத்தியதாகவும் சொல்லப்படுகிறது. ஆனால், மீண்டும் அதிகாரிகள் இந்த வேலையைத் துரிதமாக நடத்த வேண்டுமென்று அதிகாரிகளிடத்திலே கேட்டபோது, இரயில்வே துறை அதிகாரிகள், 'சரி, மீண்டும் அந்த வேலையைத் தொடங்குங்கள்' என்று தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். வாய் மொழியாகத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு, மீண்டும் 25-3-1998-ல் இரயில்வே அதிகாரிகளால் மறுபடியும் இந்த வேலை நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. மறுபடியும், நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறை அதிகாரிகள் இரயில்வே துறை அதிகாரிகளுடன் தொடர்பு கொண்டு, இதுகுறித்துக் கேட்டபோது, 15-4-1998 அன்று மறுபடியும் இந்த வேலையைத் தொடர்ந்து நடத்தலாம் என்று தெரிவித்திருக்கின்றார்கள். இதைப் பார்த்த பொதுமக்கள், அங்கே இருக்கின்ற வர்த்தகச் சங்கத்தினர், இந்தக் கீழ்ப்பால வேலைக்கு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள், ஐந்து கோடி ரூபாய் ஒதுக்கிய போதிலும், அந்த வேலையை இரயில்வே துறையினர் ஏதோ ஒரு காரணத்தினால் தடுத்து நிறுத்துகிறார்கள் என்ற அந்த ஆதங்கத்தால், அந்தப் பணி தொடர வேண்டுமென்று இந்தப் போராட்டத்தைத் தொடங்கியிருக்கிறார்கள் என்றே நான் கருதுகிறேன். இரயில்வே துறை அதிகாரிகளிடத்திலும் தொடர்பு கொள்ளப்பட்டது. அவர்கள் இரண்டு காரியங்களைச் செய்ய வேண்டும். ஒன்று, நெடுஞ்சாலைத் துறையினர் இந்தப் பணியைத் தொடருவதற்கு அனுமதி அளிக்க வேண்டும். இரண்டாவது, அவர்களிடத்திலே நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறை கட்டி இருக்கின்ற இரண்டு கோடி ரூபாய்க்கு அந்த இரயில்வே பால வேலையை, கீழ்ப்பால வேலையைத் தொடங்குகின்ற அந்த வேலையையும் அவர்கள் உடனடியாகத் தொடங்கி முடித்துக் கொடுக்க வேண்டும். இந்த இரண்டு பணிகளும் இரயில்வே துறையிடத்திலே இருக்கின்றன. இரயில்வே துறை அதிகாரிகளிடத்தில் இதுபற்றி எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. அவர்களுக்கான அனுமதியையும் கொடுத்திருக்கிறோம். அவர்களும் விரைவாக இந்த வேலையை முடித்துக் கொடுப்பதாக உறுதி சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

ஒரு கருத்தை இங்கே நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இரயில்வே துறையும் நெடுஞ்சாலைத் துறையும் இணைந்து பணியாற்ற வேண்டும்

என்பதுதான் மத்திய சர்க்காருடைய கொள்கை; மாநில சர்க்காருடைய கொள்கை. நெடுஞ்சாலைத் துறை இல்லையென்று சொன்னால் இரயில்வே துறையால் இயங்க முடியாது. ஆனால், இரயில்வே துறையினர் நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு ஒத்துழைப்பு தருவதற்குப் பதிலாக அங்கே சில இடைஞ்சல்கள் செய்திருப்பது வேதனை அளிக்கின்றது. அந்த இடைஞ்சல் நீக்கப்பட வேண்டும்; இந்தப் பணி விரைவிலே தொடரப்பட வேண்டும்; இரயில்வே துறையினரும் அந்தப் பால வேலையை உடனடியாகத் தொடங்க வேண்டும் என்று அவர்களிடத்திலே தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்கிற விளக்கத்தைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். எனவே, அங்கே போராட்டம் தேவையில்லை; மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அசோகன் அவர்கள், இந்தப் பிரச்சினையைக் கவன ஈர்ப்பாகக் கொண்டு வருவதை விட்டு, என்னிடத்திலோ அல்லது தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களிடத்திலோ சொன்னாலே போதும்; அந்தப் பணி விரைவிலே முடிவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே, அங்கே உள்ள நண்பர்களிடத்திலும், வர்த்தகச் சங்கத்திற்கும் மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் அவர்கள் எடுத்துச் சொல்லி, அந்தப் போராட்டத்தைக் கைவிடுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-00

3. அறிக்கை அளித்தல்

மதிப்பீட்டுக் குழு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, குழுக்களின் அறிக்கைகள் அளித்தல், மதிப்பீட்டுக் குழுவின் அறிக்கைகளை அளித்தல். குழுவின் தலைவர் திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்.

திரு. இரா. ஆவுடையப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆரம்ப சுகாதார நிலையங்கள் மற்றும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிருவாகம் ஆகிய அறிக்கைகள் மீது அரசு எடுத்த நடவடிக்கைகள் மீதான மதிப்பீட்டுக் குழுவின் ஒன்பதாவது மற்றும் பத்தாவது அறிக்கைகளைப் பேரவைக்கு அளிக்கிறேன்.

4. மானியக் கோரிக்கைகள், 1998-99, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி

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

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

(இ) கோரிக்கை எண் 57 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *1998-99* ஆம் ஆண்டிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள்மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும். மானியக் கோரிக்கை எண் *3* — இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய *3* ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ், ரூ. *20,32,93,000/-*க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் *2650*, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"வேலூர் மாவட்டத்திலும், திருவண்ணாமலை மாவட்டத்திலும் மினி பஸ்களுக்குரிய பெர்மிட்களை உடனே வழங்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய *3* ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. *20,32,93,000/-*ல் ரூ. *100* குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 165, திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"தனியார் பேருந்து வழித்தட உரிமங்களை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1420, திரு. ஜி. கே. மணி.

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

"கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1130, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. 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. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1660, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"தமிழகத்தில் போக்குவரத்து விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கு அரசு விரைந்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1739, திரு. நா. பெரியசாமி.

***திரு. நா. பெரியசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"ஈரோடு மாவட்டத்தில் பல வழித்தடங்களில் தனியார் துறை பேருந்துகள் உரிமம் பெற்ற வழித்தடங்களில் இயக்காமல் உள்ள நிலைமை குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2184, திரு. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"நாகர்கோவிலில் இருக்கும் ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தின் இணை அலுவலகம் மார்த்தாண்டத்தில் அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3218, திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"தமிழ்நாட்டில் நகரப் பேருந்து இயக்கப்படும் அதிகபட்ச தூரமாக உள்ள 35 கிலோ மீட்டரை 50 கிலோ மீட்டராக உயர்த்தப்பட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2344, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3632, திரு. வி. கே. லட்சுமணன்.

***திரு. வி. கே. லட்சுமணன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சென்ற ஆண்டைப் போலவே இந்த ஆண்டும் ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரின் பரிந்துரைக்கும் இரண்டு பேருந்து வழித்தடங்கள் ஏற்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1312, திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"தற்போது நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள மாநகரப் போக்குவரத்து எல்லையை மேலும் 5 கிலோ மீட்டர் அதிகரித்து பேருந்துகள் விட வேண்டியதன அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1789, திரு. பி. வெங்கடசாமி.

Thiru B. Venkatasamy: Hon. Speaker Sir, to discuss the need to cancel permits issued for tourist vans and vehicles being parked in roads, streets and play grounds, I move—

"That the allocation of Rs. 20,32,93,000 under Demand No.3 - Motor Vehicles Acts-Administration be reduced by Rs.100/-"

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 926, திரு. ச. புரட்சிமணி.

திரு. ச. புரட்சிமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"விருத்தாசலத்தில் இருந்து கொடிகளம், திருவட்டத் துறை, நெய்வாசம் வழியாக ஆவினங்குடி என்ற கிராமத்திற்குப் புதியதாக பேருந்து விடவேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 20,32,93,000/-ல், ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, 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. 18,02,87,000/-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1395, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"வேலூரில் தமிழ்நாடு அரசு விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனை அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 18,02,87,000- ல், ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 206, 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. 18,02,87,000-ல், ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2832, திரு. ஜி. கே. மணி.

திரு. ஜி. கே. மணி: 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. 18,02,87,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1122, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சேலம் மாவட்டம், எடப்பாடி முதல் குமாரபாளையம் வரை செல்லும் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புது பேருந்துகள் விட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 18,02,87,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2491, திரு. நா. பெரியசாமி.

திரு. நா. பெரியசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"பெருந்துறையில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனை கட்டுமானப் பணியை விரைந்து முடித்து பயன்பாட்டுக்குக் கொண்டுவர வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 18,02,87,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2322, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"நாகையில் இருந்து திருப்பூர், கரூர், வேலூர் முதலிய ஊர்களுக்குப் பேருந்துகள் இயக்கப்பட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 18,02,87,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3214, திரு. அ. வ. அப்துல் நாசர்.

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"பரங்கிப்பேட்டையிலிருந்து சென்னைக்கு, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் (விழுப்புரம்) மூலம் பேருந்து இயக்கப்பட வேண்டியதன் தேவை குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 18,02,87,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 232, திரு. ஆ. இராசேந்திரன் என்கிற தீரன்.

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

"ஆண்டிமடம் தொகுதி, செந்துறையில் (நெய்வானம்) பேருந்து நிலையம் அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 18,02,87,000-ல் ரூ. 100/ குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 601, திரு. சு. சிவராஜ்.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"திருக்கோவிலூர் நகரத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துப் பணிமனை ஒன்று கட்டப்பட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 18,02,87,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1843, திரு. பி. வெங்கடசாமி.

Thiru B. Venkatasamy: Hon. Speaker Sir, To discuss the need to introduce more town buses in Hosur Constituency especially from 1. Hosur to Chinnakoolu; 2. Hosur to Samanapalli via. SIPCOT-II; 3. Hosur to Hosur via Chennattur onnalvadi Donabanda Mattigiri cross and Hosur; 4. Hosur to Muttali additional trips; 5. Hosur to Hosakota (Karnataka State) via Chinna Thirupathi-Dunnasaudra Hosakota; 6. Hosur to Denkanikota and 7. Hosur to Thalli I move-

``That the allocation of Rs.18,02,87,000 under Demand No.39 - Road Transport Services and Shipping be reduced by Rs. 100."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1314, திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"பூந்தமல்லி தொகுதி, திருநின்றவூர் பேரூராட்சியில் பேருந்து நிலையம் அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 18,02,87,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 928, திரு. ச. புரட்சிமணி.

திரு. ச. புரட்சிமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"மங்களூர் தொகுதியில் உள்ள திட்டக்குடி நகரில் இருந்து பெண்ணாடம் வழியாக சென்னைக்குச் செல்ல விரைவுப் பேருந்து ஒன்று விடவேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 18,02,87,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

[1998 மே 5

(இ) கோரிக்கை எண் 57 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்து, மானியக் கோரிக்கை எண் 57—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 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 200,22,49,000/-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

எனக் கோருகிறேன்.

முற்பகல் 11-05

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 181, 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 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 200,22,49,000/ -ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2784, திரு. ஜி. கே. மணி.

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

"கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 200,22,49,000/ -ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

1998 மே 5] [திரு. கே. சுப்பராயன்]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 1723, 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 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 200,22,49,000/-ல் ரூ. 100/— குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 3640, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 200,22,49,000/ -ல் ரூ. 100/- குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 2316, திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"நாகை துறைமுகத்திற்கு ஒரு புதிய நவீன மணல்வாரி இயந்திரம் வழங்கப்பட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 200,22,49,000/ -ல் ரூ. 100/ - குறைக்க வேண்டும்."

[1998 மே 5

5. அறிவிப்பு

கப்பல் போக்குவரத்து என்ற பொருள்மீது நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின்போது பதில் அளித்தல்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *இந்த மானியக் கோரிக்கைகளைப் பொறுத்தவரையில பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. இன்று விவாதத்திற்கும் வாக்கெடுப்பிற்கும் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கும் மானியக் கோரிக்கைகள் அனைத்தும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சம்பந்தப்பட்டவையாகும். இவற்றில் கப்பல் போக்குவரத்து என்ற பொருள் மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பில் உள்ளதாகும். எனவே கப்பல் போக்குவரத்து என்ற பொருள் மீதான விவாதத்திற்கு மாண்புமிகு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தனது மானியக் கோரிக்கை விவாத நாளன்று, 27-5-1998 அன்று பதிலளிப்பார்கள். போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தப்பட்ட விவாதத்திற்கு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இன்று பதிலளிப்பார்கள்.*

4. மானியக் கோரிக்கைகள், 1998-99, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-*தொடர்ச்சி*

(அ) கோரிக்கை எண் 3 இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம்—*தொடர்ச்சி*

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்—*தொடர்ச்சி*

(இ) கோரிக்கை எண் 57 சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு—*தொடர்ச்சி*

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, இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள் — நிருவாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைப்*

1998 மே 5] [டாக்டர் க. பொன்முடி]

போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவுகள் ஆகியவை குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் தமிழிலும், ஆங்கிலத்திலும் அச்சடிக்கப்பட்டு, உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் தமிழில் உள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை @ இந்தப் பேரவையில் நான் படித்ததாகக் கருதி, சட்டமன்றப் பதிவேட்டில் பதிந்துகொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களது அரிய கருத்துக்களை தெரிவித்த பின்னர், என்னுடைய பதிலுரையில் அவற்றிற்கு விளக்கம் தருகிறேன் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதத்தில் 16 உறுப்பினர்கள் பேசவிருக்கிறார்கள். அதைக் கருத்தில் கொண்டு தங்கள் பேச்சை அமைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று உறுப்பினர்களைக் கேட்டு, முதலிலே திரு. டி. சுதர்சனம் அவர்களைப் பேசுமாறு அழைக்கின்றேன்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கை மீது நடைபெறுகின்ற விவாதத்திலே கலந்துகொண்டு பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.*

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

வளர்ந்து வருகின்ற இந்தத் தமிழகத்தில் பலவேறுபட்ட வளர்ச்சியின் காரணமாக போக்குவரத்துத் துறை என்பது ஓர் அத்தியாவசியமான துறையாக இன்றைக்குக் கருதப்படுகிறது. முதலமைச்சரிலிருந்து அத்தனை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் எங்கே சென்றாலும், எங்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுங்கள் என்று மக்கள் கோரிக்கை வைக்கின்ற நிலையைத்தான் இன்றைக்கு நாம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். குக்கிராமங்களில் இருப்பவர்கள்கூட இன்றைக்குப் பேருந்தில் ஏறிப்போய்த் தான் காரியங்களைச் செய்ய வேண்டிய நிலை வளர்ந்து வந்திருக்கிறது.

அதுபோல, விவசாயிகள் தாங்கள் உற்பத்தி செய்கின்ற பொருட்களை எல்லாம் மார்க்கெட்டிற்கு அன்றாடம் எடுத்துச் சென்று விற்பனை செய்வதற்கு போக்குவரத்துத் துறை மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கிறது. ஒரு மனிதன் சிறப்பாக வாழ்வதற்கு நரம்பு மண்டலங்கள் எப்படி

@ 371 முதல் 437 வரையிலான பக்கங்களில் இணைப்புகள் 1, 2, 3 ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

அவசியமோ, மனிதனுக்கு நரம்புகள் எப்படிப் பயன்படுகின்றனவோ அதுபோல போக்குவரத்துத் துறை இந்த நாட்டுக்குப் பயன்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. குக்கிராமங்களைப் பார்க்கின்றபோது இப்போது போகின்ற பஸ்கள் போதாது, அதிகமாக பஸ்கள் விட வேண்டும் என்று அங்கேயிருக்கின்ற பெருமக்கள் எல்லாம் கோரிக்கை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். வளர்ந்து வருகிற நாட்டிற்கு அது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இன்றைக்கு சிறப்பாகவே செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது என்பதைச் சொல்ல முடியும். கடந்த ஆட்சிக் காலத்தில் போக்குவரத்துத் துறையில் பல்வேறு முறைகேடுகள் நடந்தன என்பதையும், அந்த முறைகேடுகளைக் களைவதற்கு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சிறப்பாகப் பணியாற்றி, சுமார் 300 கோடி ரூபாய் நஷ்டத்தில் இயங்கி வந்த போக்குவரத்துத் துறையை சென்ற ஆண்டு 100 கோடி ரூபாயாகக் குறைக்கிறேன் என்ற வாக்குறுதியை இந்த மன்றத்திலே அளித்தார்கள். பஸ்களுக்கு கூடு கட்டுவதில் 1 இலட்ச ரூபாயை மிச்சப்படுத்துவதாகக்கூடச் சொன்னார்கள்.

சேசிஸ் வாங்குவதில், உதிரி பாகங்கள் வாங்குவதில், பேட்டரிகள் வாங்குவதில் எல்லாம் சென்ற ஆட்சிக் காலத்தில் பல்வேறு முறைகேடுகள் நடைபெற்றுள்ளன. ராஜீவ் காந்தி பெயரிலே இருந்த போக்குவரத்துக் கழகம் ஜே.ஜே. போக்குவரத்துக் கழகமாக முன்பு இருந்த போது, பல்வேறு முறைகேடுகள் நடைபெற்றுள்ளன. அந்த முறைகேடுகளைக் களைவதற்கு பெரிய முயற்சிகளை இந்த அரசு எடுத்துக்கொண்டது. இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலே பயன்படுத்தப்படும் வீடியோக்களுக்கான டேப்புகளை வாங்கிப் போடுவதிலே மட்டும் சுமார் ஒரு கோடி ரூபாய் அளவுக்கு ஊழல் நடந்ததாகச் சொல்லி, அவையெல்லாம் களையப்பட்டிருக்கிறது என்பதை விவரமாகவும், விளக்கமாகவும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே சுட்டிக்காட்டினார்கள்.

முற்பகல் 11-10

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் சுமார் 17,284 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. நாளொன்றுக்கு சுமார் 1¾ கோடி பயணிகள் அந்தப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இருந்தபோதிலும் 1997-98ஆம் ஆண்டின் நிகர நஷ்டம் ரூ. 237.87 கோடியாகும். இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள 17,284 பேருந்துகளில் 1,24,899 பணியாளர்கள் பணி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

ஒரு பேருந்துக்கு 7.3 நபர்கள்/பணியாளர்கள் என்ற வீதத்திலே பணி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். தனியார் போக்குவரத்து என்று சொன்னால் அங்கே 3 அல்லது 4 பேர்கள்தான் பணியாற்றக்கூடிய ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்கின்ற காரணத்தால் 7.3 நபர்கள் ஒரு பேருந்துக்குப் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதன் காரணமாக அரசுக்கு அதிகச் செலவு ஏற்படுகிறது. மொத்தத்தில் 237.87 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1-4-1998 முதல் டிக்கெட் விலை குறைக்கப்பட்டிருப்பதன் காரணமாக அடுத்த ஆண்டு 480 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நிகர நஷ்டம் வரும் என்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த நஷ்டத்தை எப்படிச் சரிக்கட்டப் போகிறீர்கள் என்பது குறித்து விவரமாகவும், விளக்கமாகவும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியே ஆகவேண்டும். ஏனென்றால் இது மக்களுடைய வரிப் பணமாகும். 480 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு 1998-99ஆம் ஆண்டில் நஷ்டம் ஏற்படுமானால் அதைத் தாங்கக்கூடிய நிலையில் தமிழகம் இல்லை. எனவே, அதைக் களைவதற்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் என்ன முயற்சி எடுக்கப்போகிறார் என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே அதிக நஷ்டத்தில் இயங்கக்கூடிய போக்குவரத்துக் கழகம் அரசு விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்துக் கழகம்-1 ஆகும். அதில், 1996-97ஆம் ஆண்டில் மட்டும் 30.33 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதற்குப் பிறகு 1997-98ஆம் ஆண்டிலே அந்தக் கழகத்திற்கு ரூ. 3333.07 இலட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், ஈரோட்டில் இயங்குகின்ற போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 1996-97ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட நஷ்டம் ரூ. 750.90 இலட்சமாகும். ஆனால் 1997-98-ல் அக்கழகம் இலாபகரமாக இயங்கி ரூ. 50.61 இலட்சத்தை இலாபமாக ஈட்டியிருக்கிறது. இந்த ஒரே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும்—சென்ற ஆண்டு 7 கோடி ரூபாய் நஷ்டத்திலே இயங்கிய போக்குவரத்துக் கழகம்—இந்த ஆண்டு 50 இலட்சம் ரூபாய் இலாபமாக ஈட்டியிருக்கிறது. மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் நஷ்டத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கும்போது, இந்த ஈரோடு போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும் இலாபத்திலே இயங்கி இருக்கிறது. அதற்கு அடிப்படைக் காரணம் என்ன என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சென்னை நகரப் பேருந்துகளிலும், புறநகர்ப் பேருந்துகளிலும் அதிகமான அளவுக்கு மக்கள் பயணம் செய்கிறார்கள். எங்காவது காலி வண்டிகள் செல்கின்றனவா என்று பார்த்தால், அப்படிப்பட்ட நிலை இல்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். பயணிகள் நிற்கக்கூட முடியாத அளவுக்கு பேருந்துகளில் பயணம் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படி இருந்தபோதிலும் அரசுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. எனவே, இந்த நஷ்டத்தைக் களைவதற்கு முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பயணிகள் தேவையை பூர்த்தி செய்வதற்கு ஏற்ப, தற்போது புறநகர்ப் பகுதிகளிலே ஓடும் மின்சார இரயில் போக்குவரத்தையும் பேருந்து போக்குவரத்தையும் ஒருங்கிணைக்க வேண்டும். கடற்கரை முதல் திருமயிலை வரை இயங்கி வருகின்ற துரித இரயில் போக்குவரத்தை, கடற்கரை முதல் தாம்பரம் வரையிலும் இயக்க வேண்டும். சென்ட்ரல் முதல் ஆவடி வழியாக இயங்கும் மின் இரயில் போக்குவரத்தை பேருந்து போக்குவரத்துடன் இணைக்க வேண்டும். மின் இரயில் நிலையங்களின் அருகே பேருந்து நிலையங்கள் அமைத்து இரயில் போகாத பகுதிகளுக்குப் பேருந்துகள் செல்லும் நிலையை உருவாக்க வேண்டும். இதைச் செயல்படுத்தும் வகையில், இரயில்வே நிர்வாகத்துடன் பேசி பேருந்துகளிலும், இரயில்களிலும் மாறி, மாறி பயணம் செய்யும் அளவுக்கு ஒரே டிக்கெட்டைப் பயன்படுத்தும் முறையை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும். பயணச் சீட்டை இரயில் நிலையத்திலோ அல்லது பஸ் நிலையத்திலோ பெற்றுக் கொள்ளலாம் என்ற நிலையை உருவாக்க வேண்டும். ஒருங்கிணைந்த பயணச் சீட்டு விற்பனை மூலமாகக் கிடைக்கும் வருவாயினை, தாங்கள் ஆற்றும் சேவைக்காக, இரயில்வே துறையினரும் போக்குவரத்துத் துறையினரும் பகிர்ந்துகொள்ளலாம்.

முற்பகல் 11-15

திருமயிலை-வேளச்சேரி இரண்டாவது துரித போக்குவரத்து ரூ. 605 கோடி செலவிலே நிறைவேற்றப்பட இருக்கிறது. அதிலே மூன்றில் இரண்டு பங்குத் தொகையாக ரூ. 400 கோடியை தமிழக அரசு தர முடிவு செய்திருக்கிறது. ஹட்கோ-வினுடைய ஆலோசனையைப் பெற்று இந்தத் திட்டத்தை விரைவிலே பூர்த்தி செய்திட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேநேரத்திலே வேளச்சேரியிலிருந்து திருவொற்றியூர் வரை வருகின்ற உள்வட்டத்தில் உடனடியாக இரயில் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

பஞ்சத்தைப் போக்குவதற்காக வெள்ளைக்காரன் ஆட்சிக் காலத்திலே உருவாக்கப்பட்டதுதான் பக்கிங்காம் கால்வாய். ஆந்திராவிலே தொடங்கி பாண்டிச்சேரி வரை செல்லுகின்ற அந்த பக்கிங்காம் கால்வாயை தூர் வாரி பிறகு அதிலே படகுப் போக்குவரத்திற்கு அரசு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காலை-மாலைகளில் பள்ளிக்கூடங்களின் நேரமும், அதுபோன்று அலுவலகங்களின் வேலை நேரமும் கிட்டத்தட்ட ஒரே நேரத்திலே இருப்பதால் பள்ளி மாணவர்களும், அதே போன்று அலுவலகங்களுக்குச் செல்கின்றவர்களும் பயணம் செய்வதற்கு முடியாமல் இருப்பதனாலே பள்ளிக் கூடங்களை அதிகாலையில் ஆரம்பித்தோ அல்லது அலுவலக நேரத்தை ஒரு மணி அல்லது இரண்டு மணி நேரம் மாற்றியமைத்தோ ஏற்பாடு செய்தால் பஸ்களில் பயணம் செய்கின்ற மாணவர்களுக்கும் அதேபோல மற்றவர்களுக்கும் பயனுள்ளதாக இருக்கும். அதற்கான வழிவகையினைச் செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். *(மணியடிக்கப்பெற்றது)*

அடுத்து, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் பிரச்சினை விஸ்வரூபம் எடுத்து வருகிறது. நாளை முதல் அவர்கள் ஸ்டிரைக் செய்வதாக அறிவித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, அமைச்சர் அவர்கள் இதனைக் குறித்து கலந்து பேசி அதற்கு ஒரு முடிவு காணவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதை விட்டுவிட்டு, இன்றைக்கு நாம் ஏதோ ஒரு மிகப் பெரிய பிரச்சினையை சந்திக்கின்றோம் என்ற எண்ணத்தில் இல்லாமல் அத்தனை தொழிற் சங்கங்களையும் அழைத்துப் பேசி இந்த ஸ்டிரைக்-கை......... *(குறுக்கீடு)*

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இதுவரை எந்தத் தொழிற் சங்கமும் போராட்டத்திலே ஈடுபடப் போவதாக எங்களுக்கு அறிவிப்பு எதையும் கொடுக்கவில்லை. எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகமும் கொடுக்கவில்லை. ஏதோ வெளியிலே இருக்கும் சிலர்தான் தூண்டி விட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்களே தவிர எந்தத் தொழிற் சங்கங்களும் இதற்கு முயற்சிக்கவில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஸ்டிரைக் வரக்கூடாது என்பதுதான் எங்களுடைய நோக்கமே தவிர, யார் தூண்டி விடுகிறார்கள் என்பது எல்லாம் பிரச்சினையல்ல.

எனவே, தயவுசெய்து அத்தனை தொழிற் சங்கங்களையும் அழைத்துப் பேசிட வேண்டுமென்று நான் கோரிக்கை வைக்கின்றேன். தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் அனைத்து தொழிலாளர்களையும் அரசு ஊழியர்களாக அறிவிக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கையினை அவர்கள் விடுத்துக்கொண்டிருக்கின்றார்கள். அதை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் பணியிலே இருக்கும்போது இறந்துவிட்டால் அவர்களுடைய ஈமச் சடங்குச் செலவிற்காக தற்போது ரூ. 750 கொடுக்கப்படுகிறது. அதனை ரூ. 1500 ஆக உயர்த்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுபோல அவர்களுடைய உறவினர்கள் யாராவது இறந்துவிட்டால் ரூ. 400 தற்போது கொடுக்கப்படுகின்றது. அதனை ரூ. 1000 ஆக உயர்த்திக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அது போல அவர்களுடைய குடும்பத்தினருக்கு ரூ. 3000 ஈமச் சடங்குச் செலவிற்காகக் கொடுக்கிறார்கள். அதை ரூ. 5000 ஆக உயர்த்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுபோல போக்குவரத்துத் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுடைய மகனுக்கு திருமணம் என்றால் அதற்கு ரூ. 6000 கடன் கொடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். அந்தத் தொகையை ரூ. 10,000 ஆக அரசு உயர்த்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல அந்த ஊழியர்களுடைய மகள்களுக்கு திருமணம் என்றால் தற்போது ரூ. 10,000 கடனாகக் கொடுத்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் தொகையினை உயர்த்தி ரூ. 15,000 வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இன்றைக்கு மூன்று கப்பல்கள் இருக்கின்றன. அந்த மூன்று கப்பல்களும் இலாபத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்தக் கப்பல்களின் மூலமாக மின்சாரத் துறைக்கு நிலக்கரியை நாம் கொண்டு வந்து கொண்டிருக்கின்றோம். அந்தப் பணிக்கு மூன்று கப்பல்கள் போதாமல் 13, 15 கப்பல்களை வாடகைக்கு எடுத்து அந்தக் கப்பல்கள் மூலம் நிலக்கரியைக் கொண்டுவந்து கொண்டிருக்கின்றோம். அப்படி நிலக்கரியைக் கொண்டு வருகின்ற காரணத்தினாலே அந்தக் கப்பல்களுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு ரூ. 5 இலட்சம் வாடகை என்று நாம் கொடுக்கிறோம். வாடகைக் கப்பல்களை எடுப்பதைப் பொறுத்த வரையில் சென்ற ஆட்சியிலே அவர்கள் என்ன செய்தார்கள்

என்று சொன்னால் குறுகிய கால டெண்டர் என்று வைத்து, அதற்குப் பின்னால் அந்த டெண்டர்களை திரும்பப் பெறாமல் அதற்கு கால நீட்டிப்பு செய்து, 10 சதவிகிதம் என்ற அளவிற்கு உயர்த்திக் கொடுத்து அதன் பயனாக கோடிக்கணக்கான ரூபாயினை இந்தப் பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷனிலிருந்து முறைகேடாகப் பயன்படுத்தினார்கள். அதற்கு, தமிழக அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

முற்பகல் 11-20

இதே பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 1994-95 ஆம் ஆண்டு ரூ. 12.20 கோடி இலாபம் கிடைத்திருக்கிறது. 1995-96-லே ரூ. 14.92 கோடி நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்த ஆண்டு ரூ. 4.5 கோடி நஷ்டம் வரும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

இன்றைக்கு நிலக்கரி தமிழகத்திற்கு இன்னும் அதிகமாகத் தேவைப்படுகிறது. கப்பல்கள் தேவையும் அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கிறது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்கெனவே புதிய கப்பல்களை வாங்க வேண்டும் என்று சொன்னாலும்கூட, முந்தைய ஆட்சியிலே வெளியிலே இருக்கின்ற எஸ்.ஆர். ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷனுக்கு 11 சதவிகிதப் பங்குகளைக் கொடுத்துவிட்டு, மீதத்தைத் தமிழக அரசு வைத்துக்கொண்டு, அந்தக் கம்பெனியின் நிர்வாகத்தை எஸ்.ஆர். ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷனுக்குக் கொடுப்பதாக உடன்பாடு செய்துகொண்டு, அந்த உடன்பாட்டின்படி கப்பல் வாங்க முயற்சி செய்தார்கள். அதை இந்த அரசு தடுத்து நிறுத்தியிருக்கிறது. அதன் பயனாக இன்றைக்கு அரசுக்கு நல்ல இலாபம் வந்திருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலே தமிழக அரசு உடனடியாக மின்வாரியத்திற்குத் தேவையான நிலக்கரியைக் கொள்முதல் செய்வதற்கு, இரண்டு அல்லது மூன்று புதிய கப்பல்களை வாங்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமாத்திரமல்ல. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விழுப்புரத்திலே துணைப் போக்குவரத்து அலுவலகம் ஒன்று அமைக்கப்படுவதாக அறிவித்திருக்கிறார்கள். அதை நான் பாராட்டுகிறேன். அதேபோன்று, அருள்கூர்ந்து என்னுடைய தொகுதியான பூவிருந்தவல்லியிலேயும் துணைப் போக்குவரத்து அலுவலகம் ஒன்றைத் துவங்க வேண்டுமென்று நான் நீண்ட நாட்களாகக் கோரிக்கை வைத்திருக்கிறேன். அதையும் மாண்புமிகு

அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, தமிழகத்திலேயிருந்து இன்றைக்கு நாடாளுமன்றத்திற்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சில பேர் மத்திய அமைச்சரவையிலே பொறுப்பேற்று இருக்கிறார்கள். தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சர் பொறுப்பிலே ஒருவர் இருக்கிறார். அவர், நம்முடைய அரசுக்கு எவ்வளவு தூரம் உதவி செய்வார் என்று என்னால் சொல்ல முடியவில்லை. கப்பல் கட்டுகின்ற தொழிற்சாலைகளாக இருக்கட்டும், அல்லது கடல்சார் வாணிபம் தொடர்பாக ஏற்படுத்தப்படுகின்ற புதிய துறைமுகங்களாக இருக்கட்டும், அவைகளுக்கு மத்திய அரசு எவ்வளவு தூரம் உதவி செய்யும் அல்லது உபத்திரவம் செய்யும் என்று நம்மால் சொல்ல முடியாது.

குஜராத் மாநிலத்தில் செய்வது போன்று, வாலி நோக்கம் துறைமுகத்தில் உபயோகமற்ற பழைய கப்பல்களை எல்லாம் கொண்டுவந்து உடைத்து அதன் பயனாக அங்கே இருக்கின்ற 1 இலட்சம் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்க வேண்டுமென்று இந்த அரசு விரும்புகின்றது. அப்படி நினைக்கின்ற காரணத்தினாலே, இந்த வாலிநோக்கம் துறைமுகத்தை உடனடியாகச் சீர்செய்து, அதற்குண்டான ஏற்பாடுகளை எல்லாம் செய்து, 1 இலட்சம் தொழிலாளர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பினைக் கொடுப்பதற்கு அரசு முயற்சியினை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. த. நடராஜன்.

திரு. த. நடராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கோரிக்கை எண் 3 — இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம், கோரிக்கை எண் 39 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் மற்றும் கோரிக்கை எண் 57 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள்மீது பேசுவதற்கான வாய்ப்பை அளித்த தங்களுக்கும், எங்களுடைய குடும்பத் தலைவர், தமிழக முதல்வர் அவர்களுக்கும், எங்களுடைய இளைஞர் அணியின் எழுச்சி நாயகன், சென்னை நகரத்தின் தந்தை, தளபதி திரு. மு.க. ஸ்டாலின் அவர்களுக்கும், எங்களுடைய மாவட்ட அமைச்சர், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியை முதற்கண் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கடந்த அல்லி ராணி ஆட்சியிலே, ஊழலின் ஊற்றுக் கண்ணாக விளங்கிய இந்த போக்குவரத்துத் துறை, இன்றைக்குச் சீரோடும், சிறப்போடும் செயல்பட்டு வருகிறது. இந்தத் துறை நல்லமுறையில் செயல்படுவதற்குத் தன்னை முழுவதும் அர்ப்பணித்துக் கொண்ட மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

செஞ்சிக்கு, சங்கராபரணி ஆற்றின் குறுக்கே ரூபாய் 3 கோடி செலவில் பாலம் அமைக்க ஏற்பாடு செய்த மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். செஞ்சி நகரத்திற்கு, மாநிலத்திலேயே முதன்முதலாக நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமாக வடிகால் வாய்க்கால் அமைத்துத் தந்த மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்னும் அந்த வடிகால் வாய்க்காலில் ரூ.90 இலட்சத்தில் வேலை நடக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதற்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் கருணையுள்ளத்தோடு நிதி வழங்கவேண்டுமென்று இந்தநேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, பாண்டி-கிருஷ்ணகிரி மாநில நெடுஞ்சாலையை தேசிய நெடுஞ்சாலையாக மாற்றி அறிவித்துள்ளீர்கள். அது செஞ்சி வழியாகச் செல்வதால், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் எனது மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கடந்த நிதி ஆண்டில் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் 3,974 புதிய பேருந்துகளையும், இந்த நிதி ஆண்டில் 3600 புதிய பேருந்துகளையும் வாங்குவதற்கு அனுமதி தந்திருக்கிறார்கள்.

முற்பகல் 11-25

நாங்கள் எல்லாம் சட்டமன்ற வேட்பாளராக தேர்தலில் நின்றபோது, வாக்கு கேட்கச் செல்லுகின்ற இடங்களில், பேருந்துகள் ஆங்காங்கே பிரேக் டவுன் ஆகியும், டயர் இல்லாமல், பழுதுபட்ட நிலையில் நின்று கொண்டிருந்த காட்சிகளை நாங்கள் பார்த்தோம். இன்றைக்கு அந்த

[திரு. த. நடராஜன்] [1998 மே 5

நிலைமைகள் அகற்றப்பட்டு, மாநிலத்திலே எல்லா இடங்களிலும் புதிய வண்டிகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. அதிலும் இன்றைக்கு, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சென்னைக்கு 400 புதிய நகரப் பேருந்துகளை இயக்கி இருக்கிறார்கள். அதிலேகூட சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் வந்தோம். சொகுசு வண்டி போன்ற ஒரு வண்டியைத் தந்திருக்கிறார்கள். அதுபோன்ற வண்டிகளை எல்லாம் நகரங்களிலும் வடிவமைத்து இயக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடந்த ஆட்சியாளர்களால், ஒரு கொள்ளையடிக்கின்ற துறையாக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இருந்தது. எதில் எடுத்தாலும் ஊழல் என்று இருந்த காலம் — சிறிய நட்டு வாங்குவதிலிருந்து, போல்ட், டயர் மற்றும் டிம் டிப் சுவிட்ச், சேசிஸ், கூடுகட்டுவதிலிருந்து, டிக்கட் அடிப்பதிலிருந்து கொள்ளையடிக்கப்பட்ட துறையாக இருந்ததை இன்றைக்கு தலைநிமிர்த்தி லஞ்ச லாவண்யமற்ற ஒரு துறையாக மாற்றி இருக்கிறார்கள். அதற்காக அமைச்சர் அவர்கள் உழைத்த உழைப்பு எவ்வளவு என்பதையெல்லாம் நாங்கள் எல்லாம் பார்த்திருக்கிறோம். அதனால் அவருடைய உழைப்பை இந்தநேரத்திலே பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று, இன்றைக்கு தமிழகத் தானைத் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் இலவச பஸ் பாஸ் திட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இந்த இலவச பஸ் பாஸ் திட்டத்தினால், கிராமங்களில் உள்ள ஏழை மாணவர்கள்தான் அதிகம் பயன் பெறுகிறார்கள். கிராமப்புற மாணவர்கள் பயனடைகின்ற வகையில் அமைந்திருக்கின்ற இந்தத் திட்டத்தை இன்றைக்கு கிராமப்புற மக்கள் பெரிதும் பாராட்டுகிறார்கள்.

அடுத்து, மாநிலத்தில் தற்போது 22,845 பயணியர் பேருந்துகள் உள்ளன. அவற்றில் 17,130 பேருந்துகள் அரசு பேருந்துகளாகவும், 5,715 பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகளாகவும் இயங்கி வருகின்றன. இந்தத் தனியார் வண்டிகளை அரசுப் பேருந்துகளாக மாற்ற அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, பஸ் கட்டணம். ஏற்றிய பஸ் கட்டணத்தை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இரண்டு பைசா குறைத்து இருக்கிறார்கள்.

1998 மே 5] [திரு. த. நடராஜன்]

அது பொதுமக்கள் மிகவும் வரவேற்கத்தக்கதொரு நிகழ்ச்சியாக அமைந்திருக்கிறது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதற்காக மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு இரண்டு வழித்தடங்கள் வழங்கப்பட்டன. இது மிக அவசியமான திட்டமாக அமைந்திருக்கின்ற காரணத்தால்—சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தாங்கள் விரும்புகின்ற தடங்களில் பஸ்கள் விடுவதற்கு வசதியாக இருக்கின்ற காரணத்தால் —மேலும் இந்தத் திட்டத்தை நீட்டித்து, ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும், 4 பேருந்து வழித்தடங்கள் வழங்க அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோன்று, வண்டிகளில் உள்ள வர்ணங்கள். இன்றைக்கு பெரும்பாலும் அரசு வண்டிகளுக்கும், தனியார் வண்டிகளுக்கு இருப்பதுபோல பெயின்டிங், வர்ணங்கள் அடித்திருக்கிறார்கள். அதனால் அரசு வண்டிகளுக்கும் தனியார் வண்டிகளுக்கும் வித்தியாசம் இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புவதெல்லாம், அரசு வண்டிகளுக்கு என்று, அதிலும் குறிப்பாக வெகுதூரம் செல்கின்ற எக்ஸ்பிரஸ் வண்டியாக இருந்தால், அதற்கென்று தனி வர்ணமாகவும், மொஃபசில் வண்டியாக இருந்தால் அதற்கென்று தனி நிறமாகவும், நகரப் பேருந்துக்கு என்று தனி நிறமாகவும் பி.பி. வண்டிகளுக்கு என்று தனி நிறமாகவும் அமைத்தால், பயனுள்ளதாக இருக்கும். இதனால் இந்த இந்த வண்டிகள் என்று அறிவதற்குரிய நிலை வருவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். அதனால் அமைச்சர் அவர்கள் இதில் தனிக்கவனம் செலுத்தி, இந்த வண்டிகளை எல்லாம் வெவ்வேறு நிறத்தில் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, விழுப்புரத்திலிருந்து பி.பி. வண்டிகள் இயக்கப்படுகின்றன. இந்த வண்டிகளுக்கு சாதாரண, மொஃபசில் வண்டிகளில் இருப்பதைப்போல, சீட்டுகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. அமைச்சர் அவர்கள் இதைக் கவனிக்க வேண்டும். இன்றைக்குக்கூட அமைச்சர் அவர்கள் நகரத்திலே பேருந்துகளை இயக்கியிருக்கிறார்கள். அந்த வண்டிகளைப் பார்க்கிறபோது, சொகுசு வண்டியைப் போன்று இருக்கிறது. அதேபோன்று பி.பி. வண்டிகளில்—விழுப்புரத்தில் இருந்து வருகின்ற

பி.பி. வண்டிகளில் உள்ள சீட்டுகளை எல்லாம் மிக வேக வண்டிகளில் இருக்கின்ற சீட்டுகளைப் போல் நீங்கள் அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-30

அடுத்து, ஆம்னி பஸ்கள் எல்லாம் இயங்கிக்கொண்டு வருகின்றன. 299 ஆம்னி பஸ்கள் மாநிலத்தினுடைய அனுமதியுடனும், 132 பஸ்கள் அனைத்திந்திய அனுமதியுடனும் இயங்கி வருகின்றன. இந்த ஆம்னி பஸ்கள் எல்லாம் தனியாருடைய ஆம்னி பஸ்களாகத்தான் இருக்கின்றன. அதனால், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்வது, ஆம்னி பஸ்களை ஏன் அரசு மூலமாக விடக்கூடாது என்பதை ஆய்வு செய்து அதற்கும் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுகிறேன்.

அடுத்து, கடந்த ஆட்சியாளர்களால் போக்குவரத்துத் துறையில் நிறைய பதவி உயர்வுகள் வழங்கப்பட்டன. அதில் கடந்த ஆட்சியாளர்களால் நிறைய முறைகேடுகள் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றன. அதனால் முறைகேடாக வழங்கப்பட்ட அந்தப்பதவி உயர்வுகளை நீங்கள் மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். ஏனென்று சொன்னால், இதனால் பதவி உயர்வு பெற்ற அந்த ஊழியர்களிடையே மெத்தனப்போக்கு ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. அதை நீங்கள் சீர்செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இன்றைக்கு ஆட்டோக்களைப் பொறுத்தவரை 1997 ஆம் ஆண்டு நிலவரப்படி 80,089 ஆட்டோக்கள் இயங்கிக்கொண்டு இருக்கின்றன. சென்னையில் 35,072 ஆட்டோக்கள் இயங்குவதாகக் கூறி இருக்கின்றார்கள். வட மாநிலங்களில் உள்ளதைப் போல, 5 இருக்கைகள் கொண்ட டீசலால் ஓடக்கூடிய ஆட்டோக்களை தமிழ்நாட்டில் அரசு அறிமுகம் செய்ய இருக்கிறது என்று செயற்குறிப்பில் கூறப்பட்டு இருக்கின்றது. (மணி அடிக்கப் பெற்றது) ஆட்டோக்களின் தொல்லை அதிகமாக இருக்கின்றது. இதில் அமைச்சர் அவர்கள் நிறைய நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறார்கள். இருப்பினும் இந்த ஆட்டோக்களை இன்னும் கட்டுப்பாடு செய்ய வேண்டும். நாங்கள் பயணம் செய்கின்றபோதுகூட அந்த ஆட்டோக்காரர்கள் ரேட்டை அதிகமாக கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். குறிப்பாக சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனிலிருந்து செல்லுகின்ற

ஆட்டோக்காரர்கள் 60 சதவிகிதம், 80 சதவிகிதம் சூடு வைத்துக்கொண்டு மிக அதிக கட்டணத்தை வசூலிக்கின்றார்கள். அதைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டுகிறேன்.

அதுபோல 3 சக்கர வண்டிகள் சென்னையில் ஓடுகின்றன. அவை மிக அபாயகரமாக ஓடுகின்றன. 3 சக்கர வண்டிகளில் டீசல் என்ஜின் பொருத்தி வேகமாக ஓட்டுகின்றார்கள். எனவே, அவர்கள் லைசென்ஸ் பெறுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இன்றைக்குக்கூட தினகரன் பத்திரிகையில் ஒரு செய்தி வந்து இருக்கிறது. அதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் தெரிந்து இருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். எனவே 3 சக்கர வண்டிகளுக்கும் லைசென்ஸ் வழங்குவதற்கு தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

டெம்போ சர்வீஸ், பாண்டி, டெல்லி போன்ற இடங்களில் அதிகமாக இருக்கின்றன. அதைப்போல தமிழ்நாட்டிலும் குறிப்பாக சென்னை போன்ற நகரங்களிலும் ஏன் விடக்கூடாது என்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். இன்றைக்கு முதன்முதலாக பெண் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளராக திருமதி விஜயா கௌரி என்பவரை தேர்ந்தெடுத்து இருக்கின்றீர்கள். ஒரு பெண் முதன்முதலாக மோட்டார் வாகன ஆய்வாளராகத் தேர்ந்து எடுக்கப்பட்டிருப்பதற்கு மகிழ்ச்சி தெரிவித்து, அதற்காக அரசை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கின்றேன். மேலும் எப்.சி. பெறுவதில் நிறைய தவறுகள் நடைபெறுகின்றன. அவற்றை அமைச்சர் அவர்கள் அதிகளவில் கன்ட்ரோல் செய்து இருக்கின்றார்கள். இருந்தாலும் எப்.சி. பெறும்போது எல்லாவற்றையும் சரியாக முறைப்படுத்திச் செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. நா. பெரியசாமி. (குறுக்கீடு) இன்னும் 11 பேர் பேச வேண்டும். திரு. நடராஜன், நீங்கள் 12 நிமிடங்கள் பேசிவிட்டீர்கள்; உட்காருங்கள்.

* **திரு. நா. பெரியசாமி:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று அவையிலே சமர்ப்பிக்கப்பட்டு இருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகள் மீது இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில கருத்துக்களைத் தெரிவிப்பதற்கு வாய்ப்பு வழங்கிய தங்களுக்கு எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கடந்த 3 கூட்டத் தொடர்களிலும் போக்குவரத்துத் துறையில் மேம்பாட்டு நடவடிக்கைக்காக மாண்புமிகு

முதலமைச்சர் அவர்களும், துறை அமைச்சர் அவர்களும் உயரிய முன்னுரிமை கொடுத்து பல்வேறு நடவடிக்கைகள் எடுத்து வருவதை நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடு வரவேற்கக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். கடந்த 2 ஆண்டுகளாக ஏறத்தாழ 5482 பேருந்துகள் புதிதாகவும், புதுப்பிக்கப்பட்டும் இருக்கிற செய்தி உண்மையிலேயே மகிழ்ச்சிக்குரியது. இது, அதற்கு முந்தைய 5 ஆண்டுக்காலமாக இல்லாத ஒரு செய்தியாகும். அதேபோல வாகனங்கள் வைத்து இருப்பவர்களுக்கு—பேருந்து வைத்து இருப்பவர்களானாலும் சரி, வேறு வாகனங்கள் வைத்து இருப்பவர்களானாலும் சரி, அந்த வாகனங்கள் வைத்து இருப்பவர்களுக்கு இருக்கிற சிரமங்களைக் கருத்தில்கொண்டு, ஒரு புதிய மண்டல போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகத்தையும், பகுதிநேர அலுவலகங்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்தி இருப்பதையும் வரவேற்கிறேன், அதன்படி பெருந்துறையிலும் ஒரு பகுதி நேர அலுவலகத்தை அமைத்துக் கொடுக்க அமைச்சர் முன்வந்து இருப்பதற்கு எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11-35

இந்த நேரத்திலே சில முக்கியமான விஷயங்களில் அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தவேண்டியது மிகவும் அவசியம் என்பதை நான் வலியுறுத்திச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். தனியார் துறையிலே இயக்கப்படுகின்ற பேருந்துகளில் எந்தவிதச் சட்ட விதிமுறைகளும் அனுசரிக்கப்படுவதில்லை. அது மோட்டார் வாகனச் சட்டமானாலும் சரி, தொழிலாளர் நலச் சட்டமானாலும் சரி, எந்தச் சட்டங்களும், விதிமுறைகளும் அனுசரிக்கப்படுவதில்லை. எனவே, இதைத் தடுத்து முறைப்படுத்துவதற்கான வகையில் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின்படி ஆண்டுதோறும் வழித்தட அனுமதியைப் புதுப்பித்துக்கொள்ளவும், தகுதிச் சான்றிதழ் பெற்றுக் கொள்ளவும் அவர்கள் வருகிறபோது, அந்த வண்டியில் பிரேக் சரியாக இருக்கிறதா, வேறு உபகரணங்கள் சரியாக இருக்கின்றனவா என்பதைச் சோதிப்பதோடு, அரசின் நெறிமுறைகளுக்குட்பட்டு தொழிலாளர்கள் அந்தப் பேருந்துக்கு நியமிக்கப்பட்டிருக்கின்றார்களா, நியமிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்குரிய சட்ட ரீதியான தஸ்தாவேஜுகள் எல்லாம் பராமரிக்கப்படுகின்றனவா, தொழிலாளர்களுக்குச் சட்டரீதியான உரிமைகள் எல்லாம் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றனவா என்பதை எல்லாம் பார்த்து ஆராய்ந்து உறுதி செய்த பின்னர் வழித்தட அனுமதியைப்

புதுப்பிக்கவும், தகுதிச் சான்றுகள் வழங்கவும் உரிய வகையில் மோட்டார் வாகனச் சட்டம் திருத்தப்படவேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுபோல, ஆம்னி பஸ் என்ற ஒரு முறை அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. பொதுவாக ஆம்னி பஸ் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டபோது, அது சுற்றுலாவுக்காகத்தான் முதலில் அனுமதிக்கப்பட்டது. ஆனால் இந்த ஆம்னி பஸ் சுற்றுலாவுக்காகப் பயன்படுத்தப்படுவதில்லை. ஈரோட்டிலிருந்து சென்னைக்கும், மதுரையிலிருந்து சென்னைக்கும், கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னைக்கும் என்று நம்முடைய அரசு விரைவுப் பேருந்துகளுக்கு இணையாக, இன்னும் சொல்லப்போனால் கூடுதலாகவே ஆம்னி பேருந்துகள் எல்லாம் இயக்கப்படுவதுதான் யதார்த்தமான நடைமுறையாக இருக்கிறது. இதன்மூலம் அரசுப் பேருந்துகளுக்கு வரக்கூடிய வருவாயில் இழப்பும் ஏற்படுகிறது. சுற்றுலாப் பேருந்து என்ற உரிமை பெற்று, சட்டத்திற்கு மாறாக இயக்கப்படுகின்ற நிலைமையும் ஏற்படுகிறது. இதில் தர்மசங்கடமான நிலைமையும் கூட பயணிகளுக்கு ஏற்படுகின்றது. சில நேரங்களில் 9 மணிக்கு வண்டி புறப்படுவதாக அறிவித்திருப்பார்கள். 9 மணிக்குப் போதுமான பயணிகள் வரவில்லை என்றால், புறப்பட காலதாமதமாவதைக் கேட்டால் முன்பதிவு செய்த பயணிகளை அந்த ஷெட்டில் இருப்பவர்கள் மிரட்டுவதும் பல்வேறு இடங்களில் நடக்கின்றன. பயணிகளுக்குப் போதுமான பாதுகாப்பும் இந்த ஆம்னி பஸ்களில் இருப்பதில்லை. எனவே சுற்றுலாவுக்கு மட்டும் இந்த ஆம்னி பஸ்களை அனுமதிப்பது என்ற முறையை உறுதியாக அமல்படுத்தி, அரசு விரைவுப் பேருந்துகளை அதிகப்படுத்தி, அவைகளை ஒழுங்குமுறைப்படுத்தவும் வேண்டுமென்று வலியுறுத்துகின்றேன்.

அதைப்போலவே சில நல்ல கடமைகளை அரசு செய்து வருகின்றது. பயணிகளுக்கு ஏற்பட்ட கட்டணச் சுமைகளைக் குறைக்கும் வகையில் நம்முடைய முதல்வர் அவர்கள், பேருந்துக் கட்டணத்தைக் குறைத்திருக்கிறார்கள் ஆனால் அது போக்குவரத்து அமைச்சருடைய தோளில் பெரும் சுமையாக இறங்கியிருப்பதை நாங்கள் அறிவோம். ஆகவே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற சுமையைக் குறைக்கக்கூடிய வகையில் கொஞ்சம் அதிகமான அளவுக்கு போக்குவரத்துத் துறைக்கு மானியம் வழங்க வேண்டுமென்று முதல்வர் அவர்களிடத்தில் வேண்டுகோள் வைக்கவும் நான்

கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். அதேபோல், அரசுப் பேருந்துகளுக்கான வரிவிகிதங்களைக் குறைப்பதற்கும் மாநில முதல்வர் முன்வரவேண்டும். அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குக் கடனாகவும், வழிவகை முன்பணமாகவும் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதையெல்லாம் ஏற்கெனவே அரசு பங்கு மூலதனமாக மாற்றியிருக்கிறது. அதுபோல, தற்போது இருக்கிற நிலவரத்திற்குத் தக்கபடி மேலும் பங்கு மூலதனத்தை அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் செலுத்த முன்வரவேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நிர்வாகத்தில் இப்போது பார்ப்போமேயானால், ஒவ்வொரு கழகக் கோட்டங்களுக்கும் ஒவ்வொரு எம்.டி., மற்றும் இயக்குநர் குழு எல்லாம் இருக்கின்றது. ஆனால் எல்லா கழகங்களிலும் அதிகாரிகள் மட்டத்திலேதான் இயக்குநர் குழுவில் இருக்கிறார்கள். இதுகுறித்து தொழிலாளர் சங்கங்களின் அரங்கத்திலிருந்து பல்வேறு கோரிக்கைகள் வந்திருக்கின்றன. அதுபற்றியும் அமைச்சர் அவர்கள் சில விவரங்களைத் தெளிவுபடுத்தி இருக்கிறார்கள். இந்த இயக்குநர் குழுவில் தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளும் பங்கேற்கும் வகையில் உரிய திருத்தங்களை அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்படுத்தவேண்டும்; அரசு ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஒரு முக்கியமான விஷயம். போக்குவரத்துத் துறையில் பரவலாக எல்லாக் கழகங்களிலிருந்தும் மேல் மட்டம் வரைக்கும், தொழிலாளர்கள் தங்கள் நியாயத்தை நீதிமன்றங்களில் வலியுறுத்துகிறபோது, அந்த நியாயத்தை நீதிமன்றம் ஏற்று அதனை தீர்ப்பாக உறுதிசெய்கிறபோது அந்தத் தீர்ப்பை ஏற்று அமல்படுத்தவேண்டிய கழகங்கள், மேலும் மேலும் நீதிமன்றங்களில் மேல்முறையீட்டுக்குச் சென்று, அந்தத் தொழிலாளர்களின் கோரிக்கையை நிராகரிக்கின்ற போக்கு பரவலாக இருக்கின்றது.

முற்பகல் 11-40

குறிப்பாக, இதே அவையில் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்கூட "தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைக்கு ஆதரவாக, தொழிலாளர்களுடைய நியாயத்தை ஏற்று வருகிற தீர்ப்புக்கு எதிராக மேல்முறையீடு செய்கிற அற்பத்தனமான காரியங்களில் இந்த அரசு ஈடுபடாது" என்று நிலைமையை தெளிவாக்கியிருக்கிறார்கள். நான் பல

வழக்குகளை உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர முடியும். என்றாலும் ஒன்றை மட்டும் உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அரசு உத்தரவு 378-ன்படி முன்னாள் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்க வேண்டிய பென்ஷன் - முன்னாள் அரசு போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கு -- 10 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக பணியாற்றியவர்களுக்கு — ஓய்வூதியம் வழங்க வேண்டிய வழக்கு, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையால் உச்சநீதிமன்றத்திற்கு எடுத்துச் செல்லப்பட்டிருப்பது உண்மையிலேயே வருத்தத்திற்குரியது என்பதை நான் இந்த இடத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதுகுறித்துகூட, தமிழ்நாடு ஏ.ஐ.டி.யூ.சி.-ன் சார்பாக, அதன் போக்குவரத்துச் சங்கத்தின் மூலம் உங்களிடத்திலே பேச்சுவார்த்தை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பேச்சுவார்த்தையிலே விரைந்து முடிவு எடுத்து, தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல நியாயம் கிடைக்கக்கூடிய வகையில் ஒரு சுமூகத் தீர்வாக மேல்முறையீட்டை வாபஸ் பெற்று இங்கேயே தீர்வு காண்பதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஒரு முக்கியமான முறையீடு. பல்வேறு இடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் அவைகளுக்கென அனுமதி பெற்ற வழித் தடங்களில் இயக்கப்படுவதில்லை. இது இந்த அரசு புதிதாக பொறுப்பேற்ற காலத்தில் மிகவும் கடுமையான நெருக்கடியாக முன்வந்தது. முந்தைய ஆட்சி, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு சாதகமாக அவர்களிடமிருந்து பெற்றுக் கொண்ட சில பலன்களுக்காக, அந்தச் சட்டத்தையே திருத்தினார்கள் என்ற விவரத்தையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த கொள்கைக் குறிப்பிலே தெளிவுபடுத்தி இருக்கிறார்கள். ஈரோடு மாவட்டத்தைப் பற்றி குறிப்பாகச் சொல்கிறேன். 25, 26 பேருந்துகளுக்கு மேலாக அவைகள் பெற்றிருக்கிற வழித்தடத்திலே இயக்குவதில்லை. நான் இதுகுறித்து அமைச்சர் அவர்களுக்கு மட்டுமே முறையீடு செய்யவில்லை, மற்ற எல்லா இடங்களிலும் முறையீடு செய்து இருக்கிறேன். மாநிலப் போக்குவரத்துத் துறை ஆணையரிலிருந்து, எல்லா அதிகாரிகளிடத்திலும் முறையீடு செய்திருக்கிறேன். அவர்களும் சில அறிக்கைகளை அனுப்பியிருக்கிறார்கள். ஆனால் எந்தப் பலனும் நடைமுறையில் ஏற்படவில்லை. அவர்கள் அனுமதி பெற்ற வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவதில்லை. தொழிலாளர் நலச் சட்டத்தையும் பராமரிப்பதில்லை. மக்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளையும்

செய்வதில்லை. இப்படி எல்லா வகைகளிலும் அரசை எதிர்த்து, மக்களை எதிர்த்து, தொழிலாளர்களை எதிர்த்து செயல்படக்கூடிய துறையாகத்தான் தனியார் போக்குவரத்துத் துறை இருக்கின்றது. எனவேதான் 1972 ஆம் ஆண்டு நமது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் கலைஞர் அவர்கள் அன்றைக்கு ஆட்சிப் பொறுப்பில் இருந்த காலத்தில் படிப்படியாக எல்லாப் பேருந்துகளையும் அரசு உடைமையாக்கினார்கள். அந்தக் கொள்கையிலிருந்து எக்காரணம் கொண்டும் பின்வாங்கி விடக்கூடாது. பின்வாங்குவதற்கான வாய்ப்புகள் குறைவாக இருக்கின்றன என்று கொள்கைக் குறிப்பிலே. இருந்தாலும்கூட, மக்களுடைய கோரிக்கையை நாம் முழுமையாக நிறைவேற்ற இயலாது என்ற காரணத்தைக் காட்டி தனியார் பேருந்துகளை அனுமதிக்கின்ற போக்கு இருக்கக்கூடாது. அதை மாற்றியமைக்க வேண்டும். இப்படி வழித்தட அனுமதியைப் பெற்று, அதன் விதிமுறையின்படி இயக்கப்படாத பேருந்துகளின் வழித்தட அனுமதியை ரத்து செய்து அந்த இடத்திலே போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு முன்வரவேண்டும் என்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

கடைசியாக ஒன்று. அது எல்லோருக்கும் முக்கியமான ஒன்று. நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொள்கைக் குறிப்பிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். வழித்தடத்திலே இருக்கிற வழியோர உணவு விடுதிகள். பயண வழி உணவு விடுதிகள் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அந்த ஒட்டல்கள் - பயணவழி உணவு விடுதிகளைப் பார்ப்பீர்களானால், மிகவும் தரம் தாழ்ந்த, மனிதன் சாப்பிடுவதற்கே முடியாத இடமாக அந்த இடங்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. இன்னும் சொல்லப்போனால், அரசு நடத்துகிற பயண வழியோர ஒட்டல்களிலே எந்த அரசுப் பேருந்துகளும் நிற்பதில்லை. நான் நேற்றைக்குக்கூட மதுரையிலிருந்து வந்தேன். மருங்காபுரி என்ற இடத்திலே 6 மணிக்கு நிறுத்தினார்கள். பிறகு இரவு 12-15 மணிக்கு திண்டிவனத்திற்குப் பக்கத்திலே நிறுத்தினார்கள். சாப்பிடுவதற்கே உபயோகம் இல்லாத கடையிலே நிறுத்தினார்கள். இந்த மாதிரியான கோரிக்கையை, அரசை நேரடியாக பாதிக்கின்ற பிரச்சினையாக நீங்கள் பார்க்க வேண்டும். நேற்று, பயணிகள் சண்டையைப் பார்த்தீர்களானால் பெரிய வேதனையாக இருந்தது. தனியார் நடத்துகிற அந்த உணவு விடுதிகளில் சிறுநீர் கழிப்பதற்கு, இயற்கைச் சங்கடங்களைப் போக்குவதற்கு ஏற்பாடுகள் இருக்க வேண்டும் என்பது விதிமுறையாகும். ஆனால் அதற்கே அந்த இடத்தில் கட்டணம் வசூலிக்கிற கொடுமை நம்முடைய

தமிழ்நாட்டில் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. (மணியடிக்கப்பெற்றது) பயணிகளுக்கும், அந்தத் தனியார் உணவு விடுதிகளை நடத்துகிறவர்களுக்கும் சண்டை நடந்து கொண்டிருப்பதை அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இப்படி சகலவகைகளிலும் அரசுக்கு நல்ல பெயரை ஈட்டிக் கொடுப்பதும், கெட்ட பெயரை ஈட்டிக் கொடுப்பதும், நேரடியாக கோடிக்கணக்கான மக்களை அன்றாடம் சந்திக்கிற துறையாக இந்தத் துறை இருக்கிறது என்பதை கவனத்திலே கொண்டு ஒவ்வொரு விஷயத்தையும் கூர்மையாகக் கவனித்து, குறைகளை நிவர்த்தி செய்ய வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொண்டு, தங்களுக்கு மீண்டும் நன்றியைத் தெரிவித்து அமர்கிறேன்.

முற்பகல் 11-45

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. இ.ஏ.பி. சிவாஜி.

திரு. இ.ஏ.பி. சிவாஜி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1998-99 ஆம் ஆண்டிற்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கை மீதான விவாதத்திலே பங்கேற்பதிலே நான் பெருமகிழ்ச்சி அடைகிறேன். 1996-ல் நடந்த பொதுத் தேர்தலின்போது, நாங்கள் எல்லோரும் வேட்பாளர்களாக, தொகுதியிலே இருக்கின்ற மக்களைச் சந்திக்கின்ற நேரத்திலே அங்கே இருக்கின்ற மக்கள், கடந்தகால ஆட்சியிலே அவர்கள் சந்தித்த கசப்பான அனுபவங்கள், அடிப்படைத் தேவைகளுக்காக அவர்கள் போராடிக் கொண்டிருந்த அந்த அவல வாழ்க்கை, குறிப்பாக போக்குவரத்திற்காக அந்த மக்கள் பட்ட துன்பங்கள், துயரங்கள், போக்குவரத்துத் துறையிலே அந்த நாட்களிலே இருந்த குறைபாடுகள், முறைகேடுகளை எல்லாம் நாங்கள் கண்கூடாகக் கண்டு, வேட்பாளர்களாகிய நாங்கள் எல்லாம் அதிர்ச்சிக்கும், அச்சத்திற்கும் ஆளானோம். அன்று, சிறார்களும் பெண்களும் பேருந்துகளின் கூரைகளில் அமர்ந்து பயணம் செய்த காட்சி மிகக் கொடுமையாக இருந்தது. அன்றைய நாட்களில் 40, 50 கிலோ மீட்டர் தூரம் நெடுஞ்சாலையிலே பயணம் செய்கின்றபோது, ஆங்காங்கே இடையிலே 5, 6 பேருந்துகள் பழுதடைந்து, பிரேக்-டவுன் ஆகி, கிடக்கின்ற காட்சிகளை எல்லாம் நாம் அனைவரும் கண்டோம். ஒருவேளை நாம் மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றாலும்கூட, மக்கள் சந்திக்கின்ற இந்த பூதாகாரமான பிரச்சினைகளுக்கு எல்லாம் நம்மாலே தீர்வு காண முடியுமா? அந்த

மக்கள் சந்திக்கின்ற அவலங்களுக்கு எல்லாம் முடிவு கட்டமுடியுமா? முற்றுப்புள்ளி வைக்க முடியுமா என்ற ஐயப்பாடோடும், ஆதங்கத்தோடும், கனத்த இதயத்தோடும், கேள்விக்குறியோடும்தான், நாங்கள் இந்த அவைக்குள்ளே நுழைந்தோம்.

ஆனால், மாண்புமிகு முதல்வர் கலைஞர் அவர்களின் தலைமையின் கீழே அமைக்கப்பட்ட இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற இரண்டு ஆண்டுக் காலத்திற்குள்ளாக அவசரகாலச் செயல்பாடுகளாலும், அதிரடி நடவடிக்கைகளாலும், ஆக்கபூர்வமான திட்டங்களாலும், 5 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட புதிய பேருந்துகளை இந்தத் தமிழ் மண்ணிலே அறிமுகப்படுத்தி, ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட புதிய பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்கி, ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கும் இரண்டு பேருந்து வழித்தடங்களை, அவர்களுடைய தேவைக்கேற்ப புதிய பேருந்து வழித்தடங்களை வழங்கிய வகையிலும், இப்படி போக்குவரத்து துறையிலே ஒரு புதிய பரிமாணத்தை புதிய வேகத்தை, ஒரு புனரமைப்பை ஏற்படுத்தி, இன்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக இருக்கின்ற நாங்கள் எல்லாம், அதே கிராமத்தின் தெருக்களிலே நடக்கின்ற காலகட்டத்திலே, அந்த மக்கள் எல்லாம் எங்களை அன்போடு வரவேற்று, புன்னகையோடு வரவேற்று, எங்களுக்கு எல்லாம் அந்த மக்கள் மத்தியிலே ஒரு பெரிய மரியாதையை உருவாக்கிக் கொடுத்த, மாண்புமிகு முதல்வர் கலைஞர் அவர்களை, என்னுடைய வயதையும் மறந்து, கடமை உணர்வோடு வாழ்த்தக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதேபோல், அதற்கு உறுதுணையாக இருந்து துடிப்போடு பணியாற்றி, செயல்வடிவம் கொடுப்பதோடு, தொய்வின்றி, தொடர்ந்து இந்தத் துறையிலே சாதனை படைத்திடும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர், மாண்புமிகு பொன்முடி அவர்களையும் வாழ்த்த நான் இந்த நேரத்திலே கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மேலும், அந்த மக்கள் மத்தியிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட எங்களுக்கு எல்லாம் மரியாதை உயர்வு பெறுகின்ற வகையிலே, கடந்த ஆண்டு, எப்படி எங்களுக்கு எல்லாம் இரண்டு வழித் தடங்களைக் கொடுத்து ஒரு நல்ல மாற்றத்தை தமிழ் மண்ணிலே உருவாக்கிக் கொடுத்தீர்களோ, அதேபோன்று நாங்கள் எல்லாம் மக்கள் மத்தியிலே உயர்வு பெறுவதற்காக மேலும் இரண்டு வழித் தடங்களை கூடுதலாகக் கொடுத்து, எங்களுக்கு வழங்கி, சிறப்பிக்க வேண்டுகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

ஒரு நாட்டினுடைய முன்னேற்றமே கல்விச் சாலைகள், வகுப்பறைகளிலிருந்துதான் தொடங்குகிறது என்ற கூற்றின் அடிப்படையில், இந்தியாவில் எந்த மாநிலத்திற்கும் கிட்டாத பெருமை தலைவர் முதல்வர் கலைஞர் அவர்களுக்குக் கிடைக்கின்ற வகையில், தமிழகத்திலே பிளஸ் 2 வரை படிக்கின்ற மாணவர்களுக்கு இலவச பஸ் பாஸ் வழங்கினார்கள். பத்தாம் வகுப்பு முடித்ததும், இரண்டு ஆண்டுகள் ஏட்டுப் படிப்பு, பிளஸ் 2. அதேபோன்று, பத்தாம் வகுப்பு முடித்ததும், இரண்டு ஆண்டுகள் தொழில் பயிற்சிக்கான கல்வி, ஐ.டி.ஐ. - ஏட்டுப் படிப்பிற்கு கொடுக்கின்ற இந்த இலவச பஸ் பாசை - தொழிற் பயிற்சிக் கல்வி பயிலுகின்ற ஐ.டி.ஐ. மாணவர்களுக்கும் வழங்க வேண்டுமென்று இந்தநேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-50

நகரப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் இப்போது ஒரு நகர்ப்புறத்திலிருந்து 30 கிலோமீட்டர் வரையில்தான் இயக்கலாம் என்றுள்ள விதியைத் தளர்த்தி 35 கிலோமீட்டர் வரையில் நீட்டித்து கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகள் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமாய் இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காஞ்சிபுரத்தைத் தலைநகரமாகக் கொண்டு இயங்கிக் கொண்டிருக்கிற அன்றைய எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம், இன்றைய தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ன காரணத்தாலோ புறக்கணிக்கப்பட்டு, புறந்தள்ளப்பட்டு, நலிவடைந்து கிடந்த நிலையை மாற்றிட கடந்த ஆண்டு ஒரே நாளில் 112 புதிய பேருந்துகளை வழங்கி அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு புதுப் பொலிவை ஊட்டினீர்கள். அதேபோல் இந்த ஆண்டும் அதற்குக் கூடுதலாக பேருந்துகளை வழங்கி சிறப்பிக்க வேண்டுமாய் நான் இந்தநேரத்திலே வேண்டி விரும்பி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல, மினி பஸ்களை போக்குவரத்து வசதியே இல்லாத கிராமங்களுக்கு எல்லாம் நீங்கள் வழங்க இருக்கிறீர்கள். மக்கள் மகிழ்ச்சியோடும், மனநிறைவோடும் அதை வரவேற்றுக் கொண்டிருக்கிற அதேநேரத்தில், இதன்படி அதிகபட்சமாக 16 கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கும் அதில் ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித் தடத்திலே ஒரு கிலோமீட்டர் என்று வரையறுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த ஒரு கிலோமீட்டரைத் தளர்த்தி, அந்த ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித் தடத்திலே இரண்டு கிலோமீட்டர்

வரை செல்கின்ற அளவிற்கு அனுமதி வழங்க வேண்டுமாய் இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் மருத்துவச் செலவினங்களுக்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 75 சதவிகிதம்தான் இதுவரை கொடுத்து வருகின்றன. முழுத் தொகையையும் வழங்குமாறு அந்தத் தொழிலாளர்கள் எல்லாம் நீண்டகாலமாக உங்களிடத்திலே கோரிக்கை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த மருத்துவச் செலவினங்களுக்கு நூற்றுக்கு நூறு சதவிகிதம் நீங்கள் வழங்க வேண்டுமென்று இந்தநேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேநேரத்திலே, வளர்ந்து வருகின்ற பெருநகரமாக இன்று உருவாகிக்கொண்டிருக்கிற காலகட்டத்திலே திருத்தணி நகருக்கு ஒரு புதிய பேருந்து நிலையம் அமைக்கக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல, திருத்தணியிலே ஒரு தாலுகா, வட்டார காவல் நிலையமும், திருத்தணியிலே இருக்கின்ற திருவாலங்காட்டிற்கு ஒரு தீயணைப்பு நிலையமும் வழங்கி சிறப்பிக்குமாறு இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொண்டு, பேரவையை வணங்கி, விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து, திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, என்னை பாட்டாளி மக்கள் கட்சி-1 என்ற முறையிலே பேச அழைத்த தங்களுக்கு என்னுடைய மனப்பூர்வமான நன்றி கலந்த வணக்கத்தை நான் முதலிலே சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எங்களுடைய பாட்டாளி மக்கள் கட்சியைச் சார்ந்த நாங்கள் சென்ற ஆண்டு 1997-98ஆம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையின்போது எங்களுடைய கோரிக்கையை நம்முடைய முதல்வர் அவர்களிடத்திலே, 4 சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் அணுகி, எங்களுடைய பாட்டாளி தொழிற்சங்கத்தை அங்கீகரிக்கவேண்டுமென்று கேட்ட நேரத்திலே, இந்த முறை முடிந்துவிட்டது, அடுத்த முறை, அடுத்த ஆண்டு நிச்சயமாக நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன் என்று முதல்வர் அவர்கள் உறுதியளித்திருக்கிறார்கள். இப்போது முதல்வர் அவர்கள் இந்த அவையிலே இல்லாத போதிலும், அவர்கள் நிச்சயமாக அவையினுடைய நடவடிக்கைகளை கேட்டுக் கொண்டிருப்பார்கள் என்று எனக்குத் தெரியும். முதல்வர் அவர்கள்

எங்களுடைய பாட்டாளி தொழிற்சங்கத்தை அங்கீகரிக்க வேண்டுமென்று மீண்டும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்ற வாரம் இந்த அவையிலே அவரிடத்திலே நான் ஒரு மனுவையும் கொடுத்திருக்கிறேன், நிச்சயமாக இது நடவடிக்கைக்கு வரும் என்ற எண்ணத்தோடு. போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில், அதனைச் சார்ந்த பேருந்துகள், அனைத்தும் அரசுப் பேருந்துகள், போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரியும் அதிகாரிகள் அனைவரும் அரசு ஊழியர்கள், ஆனால் தொழிலாளர்கள் மட்டும் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்கள் என்ற இரட்டைக் கொள்கை முறை உள்ளது. இதனை மாற்றி, போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரியும் அனைவரையும் அரசு ஊழியர்களாக அறிவிக்க வேண்டுமென்று இந்தநேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11-55

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறையாக இருந்தவை 1972 முதல் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக மாற்றி அமைக்கப்பட்டன. 1974 முதல் அரசு சம்பளமும் வழங்கப்பட்டது. பின்னர் ஜப்பான் திட்டம் என்று அறிமுகப்படுத்தி 1977-லிருந்து அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட சம்பளத்தைவிட அதிக சம்பளம் வழங்கினார்கள். பின்னர் 3 ஆண்டுக்கு ஒருமுறை ஒப்பந்தம் என்று சொல்லி, 1980, 1983, 1986, 1989, 1992 மற்றும் 1995 ஆகிய ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட ஒப்பந்தங்களில் போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்கு சம்பள விகிதம் குறைந்துகொண்டே வந்தது, தலைவர் அவர்களே, தற்போது, மலைக்கும் மடுவிற்கும் உள்ள வித்தியாசமாக உள்ளது என்று போக்குவரத்துக் கழகத்திலே உள்ள ஊழியர்கள் எண்ணுகிறார்கள். இன்று இந்தியாவிலுள்ள அனைத்து சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலெல்லாம் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு அரசு சம்பளம் வழங்கப்படுகிறது. ஆனால், தமிழகத்தில் உள்ள போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்கு மட்டும் அரசு சம்பளம் கிடைப்பதில்லை. போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பதவி பெற்ற அதிகாரிகளுக்கு அரசு சம்பளமே வழங்கப்படுவது ஏன்? நிர்வாக இயக்குநர், பொது மேலாளர், கோட்ட மேலாளர், உதவி மேலாளர் ஆகியோர் அரசு ஊழியர்கள் என்று சொல்லப்படுகிறார்கள். ஆனால், ஓட்டுநர், நடத்துநர், தொழில்நுட்ப பணியாளர்கள், அலுவலகப் பணியாளர்கள், கண்காணிப்பாளர்கள், பொறியாளர்கள் ஆகியோர் கழக ஊழியர்கள். இது இயற்கை நீதிக்கு முற்றிலும் மாறாக உள்ளது என்பதனை இந்தநேரத்திலே இங்கே நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தமிழக அரசே, போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சம்பள விகிதம் இரட்டை முறையில் உள்ளது.

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரியும் அனைத்துப் பணியாளர்களையும் அரசு ஊழியர்களாக அறிவிக்க வேண்டுமென்று இந்தநேரத்திலே நான் உங்களுக்கும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும், தமிழக முதல்வர் அவர்களுக்கும் எங்களுடைய பாட்டாளி மக்கள் கட்சி 1 என்ற முறையிலே சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். போக்குவரத்துத் துறையிலே உள்ள ஊழியர்களுக்கு ஈட்டிய விடுப்பு அரசுத் துறையைச் சேர்ந்தவர்களைப்போல 36 நாட்களும், போக்குவரத்து கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு 18 நாட்களும் உள்ளது. அதேபோல் மருத்துவ விடுப்பு அரசுத் துறைக்கு 540 நாட்களும், போக்குவரத்து கழகத்துக்கு 275 நாட்களும் இருக்கிறது. அதேபோல சி.எல். 12 நாட்கள் போக்குவரத்துத் துறையிலே இருப்பவர்களுக்கு. கழகத்தில் உள்ளவர்களுக்கு 10 நாட்கள் தான். பண்டிகை விடுப்பு அரசுத் துறையைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு 2 நாள். போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு ஒரே ஒரு நாள்தான். தேசிய மற்றும் பண்டிகை கால விடுப்பு 20 நாள் அரசுத் துறையைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு. ஆனால், போக்குவரத்து கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு ஒன்பதே நாட்கள்தான். சனிக்கிழமை விடுப்பு அரசுத் துறையிலே 52 நாள். போக்குவரத்து கழகத்திலே 12 நாள். வேலை நேரம் ஒரு வருடத்திற்கு அரசுத் துறையிலே 1,740 மணி நேரம். ஆனால், போக்குவரத்துக்கழகத்திலே உள்ளவர்கள் 2,210 மணி நேரம் பணியாற்றுகிறார்கள். ஆகையினாலே, தயவு செய்து இதையெல்லாம் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல சம்பள விகிதத்தை எடுத்துச்சொன்னால் மிகவும் வேதனை அடைகிறார்கள் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த நண்பர்கள். ஓட்டுநர், நடத்துநர், மெக்கானிக் போன்றவர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 950 ரூபாய். ஆனால், இப்போது அரசுத் துறையைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு திருத்தப்பட்ட அடிப்படைச் சம்பளம் 3,050 ரூபாய். ஆனால், போக்குவரத்துத் துறையிலே இருப்பவர்களுக்கு 1,735 ரூபாய் ஆகும். கடைசிவரை அவர்கள் வாங்கக்கூடிய சம்பளம் 2,270 ரூபாயாக இருக்கிறது. அலுவலகப் பணியாளர்கள், சுத்திகரிப்பாளர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 750 ரூபாயிலிருந்து 940 ரூபாய். திருத்தப்பட்ட சம்பளம் 2,500 ரூபாயிலிருந்து 3,200 ரூபாய். ஆனால் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு மட்டும் 2,170 ரூபாய்தான் என்பதை இந்த அவையிலே சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதேபோல பதிவுரு எழுத்தாளர் அடிப்படைச் சம்பளம் 775 ரூபாய்.

நண்பகல் 12-00

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: 2 நிமிடத்தில் உரையை முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

திரு. ஐ. கணேசன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, அதேபோல அரசு போக்குவரத்து கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு 2,245 ரூபாய். இளநிலை உதவியாளர், தட்டச்சர்களுக்கு 975 ரூபாய் அடிப்படைச் சம்பளம். ஆனால் திருத்தப்பட்ட சம்பளமாக 3,200 ரூபாயிலிருந்து 4,000 ரூபாய் வரை வாங்குகிறார்கள். போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் அடிப்படைச் சம்பளமாக 1,770 ரூபாயிலிருந்து 2,470 ரூபாய்தான் வாங்குகிறார்கள். இதைவிட கொடுமை, உதவியாளர்களுக்கு 1,200 ரூபாய் அடிப்படைச் சம்பளத்திலிருந்து 2,040 ரூபாய். ஆனால் திருத்தப்பட்ட சம்பளம் 4,000 ரூபாயிலிருந்து 6,000 ரூபாய் அரசு ஊழியர்களுக்கு. போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு 1,840 ரூபாயிலிருந்து 2,570 ரூபாய்தான். அதேபோல கண்காணிப்பாளர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 1,600-ரூபாயிலிருந்து 2,600 ரூபாய். திருத்தப்பட்ட சம்பளம் 5,300-ரூபாயிலிருந்து 8000 ரூபாய் வரை அரசு பணியாளர்கள் வாங்குகிறார்கள். ஆனால் போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 2,010-ரூபாயிலிருந்து 3,240 ரூபாய் தான் கிடைக்கிறது. எவ்வளவு வித்தியாசம்? இதைத்தான் மலைக்கும் மடுவுக்கும் உள்ள வித்தியாசம் என்று கூறியிருக்கிறேன்.

அதைப்போல அகவிலைப் படி 183% அரசுப் பணியாளர்களுக்கு. தற்போது திருத்தப்பட்டதில் 16%. ஆனால் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த நண்பர்களுக்கு, அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அரசு கொடுப்பது மொத்தமாக 1,508 ரூபாய்தான் என்பதனை இந்த மாமன்றத்தினுடைய கவனத்திற்கு துணைத் தலைவர் மூலமாக கொண்டுவர நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதைப்போல மற்ற மாநிலங்களைப் பார்க்கும்போது எவ்வளவு பெரிய வித்தியாசம் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கிறது என்பதனை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தமிழக முதல்வர் அவர்கள எங்கிருந்தாலும் என்னுடைய பேச்சைக் கேட்பார் என்ற ஒரே நம்பிக்கையிலே சொல்கிறேன். கர்நாடகத்திலே இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த ஊழியர்களுக்கு 17 ஆண்டு காலம் பணியாற்றினால் அவன் வாங்கக்கூடிய சம்பளம் 13,932 ரூபாய். ஆனால் தமிழ்நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துத் தொழிலாளி 19 ஆண்டு காலம் பணியாற்றினால்கூட அவன் வாங்கக் கூடிய சம்பளம் 4,711

ரூபாய் என்பதைச் சொல்ல நான் உள்ளபடியே மிக்க வேதனை அடைகிறேன். அதேபோல நம்முடைய தமிழக முதல்வர் அவர்களுக்கும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் ஒன்றைச் சொல்கிறேன். கிட்டத்தட்ட 1½ இலட்சம் குடும்பங்கள் இன்று எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருக்கின்றன. தமிழ்நாடே இன்று எதிர்பார்க்கிறது. 1½ இலட்சம் குடும்பங்கள் எதிர்பார்க்கின்றன. நம்மையெல்லாம் அரசு ஊழியர்களாக நிச்சயமாக கலைஞர் அவர்கள் ஆக்கிக் காட்டுவார் என்ற நம்பிக்கையிலே ஆவலோடு இன்று 2 மணி வானொலிச் செய்தியைக் காதுகொண்டு கேட்க தமிழ்நாட்டில் இருக்கக்கூடிய அத்தனை தொழிலாளர்களும் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே கருணை உள்ளத்தோடு கலைஞர் அவர்கள் அந்த 1½ இலட்சம் குடும்பத்தையும் ஏமாற்றாமல், அரசு ஊழியர்களாக போக்குவரத் துறை ஊழியர்களை ஆக்கிக் காட்ட வேண்டும் என்று முழு நம்பிக்கையோடு மீண்டும் சொல்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: முதலிலே 10 நிமிடம் ஒதுக்கப்பட்டது. 2 நிமிடம் அதிகமாகக் கேட்டீர்கள். அதற்கும் மேலே 2 நிமிடம் கூடுதல் ஆகி மொத்தம் 14 நிமிடங்கள் ஆகிவிட்டன. இதற்குப் பிறகும் நேரம் இல்லை என்றால் குரல் வளையை நெரிக்கிறேன் என்று சொல்வீர்கள்.

திரு. ஐ. கணேசன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஸ்பீடாகப் போய்க்கொண்டிருக்கும்போது நீங்கள் எதை எதையோ சொல்லி என்னை மாற்றிவிடுகிறீர்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நீங்கள் விரைவுப் பேருந்து மாதிரி விரைவாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறீர்கள்.

திரு. ஐ. கணேசன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, 10 நிமிடம் அல்லது 15 நிமிடத்தில் முடித்து விடலாம் என்று நான் வேகமாகப் போய்க் கொண்டிருக்கிறேன். இடையில் ஒரு பிரேக். அதனால் இப்போது எல்லாவற்றையும் விட்டுவிட்டு எம்.எல்.ஏ க்களுக்கு சென்ற ஆண்டு இரண்டு வண்டி கொடுத்தீர்கள், முழு மனதோடு. தொகுதி மக்கள் எல்லாம் ரொம்ப இன்பமாக இருந்தார்கள்.

நாங்களும் ஆங்காங்கே ஒரு விழா நடத்தி பஸ்களை விட்டோம். ஆனால் இந்தத் தடவை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் 5,000 புதிய வண்டிகளை விட்டும் அங்கே பழைய வண்டிகளை அப்படியே ஏலம் விடுவதற்காக நிறுத்தி வைத்து இருக்கிறார்கள். அதிலே ஒவ்வொரு

தொகுதிக்கும் நகரப் பேருந்துகளும், 2 புதிய வண்டிகளை விரைவுப் பேருந்துகளாகவும் ஒவ்வொரு எம்.எல்.ஏ.வுக்கும் விடவேண்டும். அப்படி விடும்போது எடப்பாடியிலிருந்து கோபி வரைக்கும் ஒரு பேருந்தையும், எடப்பாடியிலிருந்து கோயம்புத்தூருக்கு ஒரு வண்டியையும், எடப்பாடியில் ஒரு நகரப் பேருந்தையும் விடவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-05

அதேபோல் 5-1-1995-ல் சி.எல். லேபர்களாகச் சேர்ந்தவர்களுக்கு எல்லாம் இப்போது வேலையில்லை என்று சொல்லி விட்டதாக அவர்கள் மனு கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதையும் கருணை உள்ளத்தோடு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும். கடைசியாக ஒன்றே ஒன்றை மட்டும்...

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. கருப்பண்ண உடையார். (குறுக்கீடு) திரு. கணேசன், ஒன்றே ஒன்று என்று சொல்லி இப்படி அதிகமாகப் பேசிக்கொண்டே இருக்கிறீர்கள்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கடைசியாக போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள்...

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: கடைசியாக பஸ் ஸ்டாண்டுக்கு வந்து விட்டீர்களா?

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த நாட்டு மக்களுடைய கவனத்தை ஈர்ப்பதற்காகவும், தங்களுடைய உரிமைகளை அரசுக்குத் தெரியப்படுத்துவதற்காகவும், அவர்கள் நோட்டீஸ், வால் போஸ்டர்கள் முதலியவற்றை ஒட்டியதற்காக ஒருசில பணிமனைகளிலிருந்து அவர்களை மாற்றி இருப்பதாகச் சொல்லி எங்களுக்கு அந்த மாறுதல் உத்தரவின் நகல் எல்லாம் வந்திருக்கிறது. இது தேவையற்றது. எரிகிற வீட்டில் எண்ணெய் ஊற்றுகிற மாதிரி ஆகிவிடும். தயவுசெய்து அப்படி யாரையாவது மாற்றியிருந்தால் அதைத் திரும்பவும்..........

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு என்று தொழிற்சங்கங்கள் இருக்கின்றன. அவைகளுக்கு உரிமைகள் இருக்கின்றன.

அவைகள் மூலமாக கோரிக்கைகளை வைக்க அவர்களுக்கு வாய்ப்புகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. அப்படி இல்லாமல் சிலபேர் வேண்டும் என்றே தூண்டிவிட்டு போஸ்டர்கள் ஒட்டக்கூடாது என்று சட்டம் இருந்தும் அவைகளை ஒட்டினார்கள் என்று சொன்னால் அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுப்பதைத் தவிர கழகங்களுக்கு வேறு வாய்ப்புகள் இல்லை. நடவடிக்கை எடுக்கத்தான் செய்வார்கள். இதுபோன்ற தூண்டுகிற காரியங்களை தயவுசெய்து நிறுத்திக் கொள்ளலாம். ஏன் என்றால் இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையில் எந்தப் பிரச்சினையாக இருந்தாலும் அழைத்து வைத்துப் பேசுகிற அரசுதான் கலைஞருடைய அரசு. ஆகவே தொழிற்சங்கங்கள் மூலமாக, தங்களுடைய பிரதிநிதிகள் மூலமாக, கோரிக்கைகளை வைப்பதற்குப் பதிலாக இதுபோன்று பொதுமக்கள் கருத்துக்களை அரசியல் ஆதாயம் கொண்டு சிலபேர் தேட முயற்சிப்பார்கள் என்று சொன்னால் நிச்சயமாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பொதுமக்களுடைய நன்மையைக் கருதி, தூண்டுபவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுப்பது என்பது தவிர்க்க முடியாத ஒன்று என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பொது மக்களைத் தூண்டி அரசியல் லாபம் அடைய வேண்டும் என்ற கீழ்த்தரமான ஆசை எங்களுடைய பாட்டாளி மக்கள் கட்சிக்கும், எங்களுடைய தலைவர் டாக்டர் ராமதாஸ் அவர்களுக்கும் இல்லை என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் பாட்டாளி மக்கள் கட்சி அப்படிச் செய்கிறது என்று இதுவரை சொல்லவில்லை. அதிலே இருக்கிற சில பேர் வெஸ்டட் இன்டரஸ்ட்டில் அதிகாரிகள்கூட அப்படிச் செய்யலாம், வேறு சிலர் கூட செய்யலாம். வேறு சில அரசியல் கட்சிகள் படம் போட்டு ஒட்டிக்கொண்டு வெளிப்படுத்திக் கொண்டிருப்பவர்கள் செய்யலாம். ஆகவே அவர்களை இதிலே காரணம் காட்டி நான் சொல்லவில்லை. செய்பவர்களை நான் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறேன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய உரிமைகளை அரசுக்குத் தெரிவிப்பதற்காக, அதைச் செய்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு டிரான்ஸ்பர் கொடுத்து மற்ற இடத்திற்கு மாற்றினால் ஒரு வெறுப்புதான் ஏற்படும். தயவுசெய்து அதைக் கருணையோடு பரிசீலிக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு ஊழியர்கள் என்றாலே மாறுதலுக்கு உட்பட்டவர்கள்தான். டிரான்ஸ்பர் என்பது உண்டு. அதனால்தான் நான் சொன்னேன், இன்னும் கொஞ்சம் பரிசீலித்து அந்த முடிவை, இதற்கான விளக்கங்களை என்னுடைய 'பதிலுரையில் சொல்ல இருக்கிறேன். அரசு ஊழியர்கள் என்று வந்தாலே மாற்றுவதற்குக் காரணம் உண்டு. அதுவும் ,இந்தநேரத்திலே ஏப்ரல், மே மாதங்களிலே இயற்கையாகவே மாற்றங்கள் வருவதற்கு வாய்ப்புகள் உண்டு.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்.

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே,....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: உங்கள் பெயர் கணேசன்தானே, உட்காருங்கள். திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார், பேசுங்கள்.

திரு. ந. கருப்பண்ண உடையார்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் என்ற மானியக் கோரிக்கை எண் 3, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற மானியக் கோரிக்கை எண் 39, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற மானியக் கோரிக்கை எண் 57 ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள்மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு முதலில் தங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் திரு. ரா. சேதுநாதன் தலைமை)

தமிழகத்திலே சேது சமுத்திரத் திட்டத்தைக் கொண்டுவர 1968 ஆம் ஆண்டு 37.30 கோடி ரூபாய் அளவில் மதிப்பிடப்பட்டு, பின்னர் 1984 ஆம் ஆண்டு 280 கோடி ரூபாயாக அது திருத்தப்பட்டு, தற்போது ஆயிரம் கோடி ரூபாய்க்கு மதிப்பீடு தயார் செய்து இருப்பதை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-10

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக கன்னியாகுமரி கடலில், விவேகானந்தர் பாறைக்குச் செல்ல 3 விசைப் படகுகளை விட்டு, அதன் மூலம் இலட்சக்கணக்கான ரூபாய்கள் நமது போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வந்திருப்பதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

தமிழகத்திலே, சென்னை, தூத்துக்குடி ஆகிய இரண்டு துறைமுகங்களும் மத்திய அரசின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்தாலும், மாநில அரசின் பொறுப்பின் கீழே, கடலூர், நாகப்பட்டினம், எண்ணூர், திருக்கடையூர், இராமேசுவரம், பாம்பன், வாலிநோக்கம், புன்னக்காயல், கன்னியாகுமரி, குளச்சல் ஆகிய துறைமுகங்கள் தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருவது பெருமைக்குரிய ஒன்றாகும்.

இது சென்ற ஆட்சியில் நிர்வாகச் சீர்கேட்டின் காரணமாக, நஷ்டத்தில் இயங்கி வந்தது. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் 15 கப்பல்களை இந்திய கப்பல் கம்பெனியிடம் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி 21.7 சதவீதம் வாடகை குறைக்கப்பட்டதன் காரணமாக தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்திற்கு 50.57 கோடி வருவாய் கிடைத்திருப்பதற்காக நான் பாராட்டுகின்றேன்.

சென்ற அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே, கப்பல் துறை போக்குவரத்துத் துறை மூலம் கமிஷன் பெற்று, அது அரசுக்கு வராமல், அம்மையாருக்குச் சென்று விட்டது என்பதை நான் வருத்தத்துடன் கூறிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்.

இந்தியாவில் தமிழகத்தில்தான் போக்குவரத்துத் துறையில் மக்கள் குறைந்த கட்டணத்தில் சொகுசுப் பேருந்துகள் மூலம் செல்ல முடிகிறது. இந்தியாவில் மற்ற மாநிலங்களைவிட தமிழகத்தில் பேருந்துக் கட்டணம் குறைவாக உள்ளது. இந்த ஆட்சி ஏற்பட்ட பிறகுதான் போக்குவரத்துத் துறையில் சீர்திருத்தம் செய்யப்பட்டு, ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் குறைவான மதிப்பீட்டிற்கு கொடுக்கப்பட்டு இலாபத்தில் இயங்கி வருகிறது என்பதற்காக மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்கு எனது பாராட்டுக்களையும் நன்றியையும் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

மக்கள் எளிதில் செல்லக்கூடிய, அதிகமான புதிய பேருந்துகள் இந்த அரசில் வாங்கி விடப்பட்டுள்ளதற்காகவும் 1997-98 ஆம் ஆண்டு ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கும் 2 வழித்தடங்களை அறிவித்து, அதன் மூலம் மக்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ததற்காகவும் இந்த அரசைப் பாராட்டுகின்றேன். வரும் காலங்களில் 2 பேருந்துகள் என்பதை 4 பேருந்துகள் என்ற அளவிற்குச் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

சென்ற ஆண்டு இந்த அரசு தலைவர்கள் பெயரில் இருந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களை மாற்றி தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரிட வேண்டுமென்று ஆலோசனை கூறிய மக்கள் தலைவரும், எங்களுடைய தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் தலைவருமான மரியாதைக்குரிய திரு. ஜி.கே. மூப்பனார் அவர்களுக்கும், அதைச் செயல்படுத்திய மாண்புமிகு தமிழக முதல்வரவர்களுக்கும் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

தமிழகத்தில் 21 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலம் பல ஆயிரக்கணக்கான புதிய பேருந்துகளை மக்கள் நலனுக்காக விட்ட அரசையும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

தற்போது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஆண்டுக்கு 2500 பேருந்துகள்தான் மாற்றப்படுகின்றன. அந்த எண்ணிக்கையை உயர்த்தி, ஆண்டுக்கு 5000 பேருந்துகளை மாற்றக்கூடிய அளவிற்குச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். தமிழக அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் மொத்தம் 16,500 பேருந்துகள் ஓடுவதால் 3-க்கு 1 என்ற எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை மாற்றிக் கொடுக்கவேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

புதிதாக வழங்கப்படும் மினி பஸ் சர்வீசுக்கான பர்மிட் கொடுப்பதில் விதிகள் கடுமையாக இருக்கின்றன. உதாரணமாக, ஏற்கெனவே பேருந்து ஓடும் தடத்தில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு மேல் புதிய மினி பஸ் சர்வீஸ் செல்லக்கூடாது என்ற விதி இருப்பதனால், நிறைய இடங்களில் இந்த மினி பஸ்ஸைச் செலுத்துவதில் இடர்ப்பாடுகள் இருப்பதால், அவை 5 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்குச் செல்லலாம் என்று விதியினைத் திருத்த வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

கும்பகோணம் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலம் பாபநாசம் தொகுதியிலே செல்லுகின்ற நகரப் பேருந்துகளை இன்னும் மக்கள் வசதியாக உட்கார்ந்து செல்லக்கூடிய அளவிற்கு சீர் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

தமிழகத்தில் வரும் 2001 ஆம் ஆண்டுக்குள் பேருந்துகள் செல்லாத கிராமமே இல்லை என்று மக்கள் சொல்லுகின்ற அளவிற்கு அதைப் பூர்த்தி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அரசு விரைவுப் பேருந்துகளின் பராமரிப்பு சரியாக இல்லை. பயணிகள் நல்ல துணி மணிகளை அணிந்து பிரயாணம் செய்ய முடியாத நிலையில் பேருந்துகள் உள்ளன. ஆகவே, பேருந்துகளின் உட்பகுதிகளைச் சுத்தமாக வைத்திருக்கும்படியும் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கு அறிவுரை வழங்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

பிற்பகல் 12-15

பாபநாசம் சட்டமன்றத் தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில், குடந்தையிலிருந்து இன்னும் பல்வேறு கிராமங்களுக்குப் புதிய பேருந்துகள் விடவேண்டியிருக்கிறது. குறிப்பாக, கும்பகோணத்திலிருந்து தேவனாஞ்சேரி ஆனூர், அத்தியூர், மகாராஜபுரம் ஊராட்சி வழியாக அய்யாநல்லூர், கடம்பங்குடி, சேங்கனூர், கூச்சாத்தனூர், திருப்பனந்தாள் வரை நகரப் பேருந்தை விடவேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், குடந்தையிலிருந்து சுவாமிமலை மற்றும் திருமண்ணங்குடி சர்க்கரை ஆலை வழியாக திருவைகாவூருக்கு ஒரு பேருந்து விட வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் பாபநாசம் வட்டத் தலைநகரமாக இருக்கின்ற காரணத்தாலும், பாபநாசம் ஊராட்சி ஒன்றியமாக இருக்கின்ற காரணத்தாலும் குடந்தையிலிருந்து சுவாமிமலை, ஆதனூர், பூனஞ்சேரி, அண்டக்குடி கபிஸ்தலம் வழியாக பாபநாசத்திற்கு ஒரு புதிய பேருந்தை விடவேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

மேலும் பாபநாசத்திற்கு வருகின்ற மக்களுடைய வசதியைக் கருதி தஞ்சையிலிருந்து திருவையாறு வழியாக வருகின்ற பேருந்துகளை திருவையாறு, கணபதி அக்ரஹாரம், அய்யம்பேட்டை வழியாக பாபநாசத்திற்கு விடவேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது கும்பகோணத்திலிருந்து வீரமாங்குடிக்கு 42 என்ற எண் கொண்ட ஒரு நகரப் பேருந்து சென்று கொண்டிருக்கின்றது. அந்த நகரப் பேருந்து கும்பகோணத்திலிருந்து சுவாமிமலை, திருவலஞ்சுழி வழியாக பாபநாசம் சென்று, பாபநாசத்திலிருந்து கபிஸ்தலம் வழியாக வீரமாங்குடி செல்ல வேண்டும் என்ற அந்தப்பகுதி மக்களுடைய கோரிக்கையை ஏற்று அந்த நகரப்பேருந்தை, அந்த வழியாக விடவேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

மேலும், தஞ்சையிலிருந்து, பாபநாசம் வருகின்ற நகரப்பேருந்து எண் 25-ஐ மக்களுக்காக கபிஸ்தலம் வரை நீட்டித்து விட வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குடந்தை, திருவையாறு செல்லுகின்ற பேருந்துகள், அரசுப் பேருந்துகளாக இருந்தாலும், தனியார் பேருந்துகளாக இருந்தாலும் அது ஒரு மணி நேரம், 1 1/2 மணி நேரத்திற்குத்தான் ஒரு பேருந்து என்ற அளவிலே அந்தச் சாலையிலே இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றது. கும்பகோணத்திலிருந்து, திருவையாறு செல்லுகின்ற மக்களின் வசதியினை முன்னிட்டு அந்தப் பகுதிக்கு இன்னும் அதிகப் பேருந்துகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலம் விடவேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குடந்தையிலிருந்து சுவாமிமலை, கபிஸ்தலம், கணபதி அக்ரஹாரம், அய்யம் பேட்டை வழியாகத் தஞ்சை செல்லுகின்ற அளவிற்கு நகரப் பேருந்து விட வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். கும்பகோணத்திலிருந்து நீலத்தனூர் செல்லும் பேருந்து சாலையில் ஐயனார் கோவிலிலிருந்து பிரிந்து சாத்தன்குடி, அகராத்தூர், கல்லூர், களம்பரம் வழியாக சோழபுரம் வரை ஒரு பேருந்துவிடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குடந்தையிலிருந்து வளையப்பேட்டை, மாங்குடி, சுவாமிமலை அழவந்திபுரம், தியாகசமுத்திரம், அண்டக்குடி, திருமண்ணங்குடி சர்க்கரை ஆலை வழியாக கூனஞ்சேரி வரை ஒரு பேருந்தை விடவேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கையின்மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்காக நன்றி கூறி விடைபெற்றுக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. ரா. சேதுநாதன்) : மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஆ. நடராசன்.

***திரு. ஆ. நடராசன்:** மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 1972 ஆம் ஆண்டு, அத்துக்கூலிகளாக அவதிப்பட்ட போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய நல்வாழ்வுக்காக, பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கி, அவர்களுடைய வாழ்விலே விளக்கேற்றி ஒளி உண்டாக்கிய நம்முடைய மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் கலைஞர் அவர்களை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

அதேபோல், தனியார் பேருந்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் பணி வரன்முறை செய்து தரவேண்டும் என்று இந்தநேரத்திலே அன்போடு நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் மீதுள்ள சிறிய குற்றங்களுக்காக ஏறத்தாழ 18,000 பேர் மீது ஒழுங்கு நடவடிக்கை கடந்த காலத்திலே, எடுக்கப்பட்டதை, நம்முடைய ஆட்சி பொறுப்பேற்றவுடன் ரத்து செய்ததை இந்தநேரத்திலே பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

பிற்பகல் 12-20

1997-98 ஆம் ஆண்டு புதிய பேருந்துகள் 3974-ம், வருகின்ற ஆண்டில் 3600-ம் ஆக மொத்தம் ஏறத்தாழ 7,500 பேருந்துகளை விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்து, இந்த ஆண்டு 200 கோடி ரூபாயை இதற்காக நம்முடைய முதல்வர் அவர்கள் ஒதுக்கியிருப்பதை இந்தநேரத்தில் நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்களை இணைத்து, 7 மண்டலங்களாகச் சேர்க்க வேண்டுமென்று அறிவிக்கப்பட்டது. தற்பொழுது ராஜீவ் காந்தி போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய இரண்டும் இணைக்கப்பட்டு அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் என அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. அதைப்போல, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக்கழகம் ஆகிய இரண்டும் இணைக்கப்பட்டு, மாநகர போக்குவரத்துக் கழகம் என அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இந்த அமைப்பின் மூலம் ஏற்படக்கூடிய சாதக பாதகங்களைக் கண்டறிந்து, மேற்கொண்டு அந்த மண்டலங்களை அமைப்பதைப் பற்றி ஆலோசனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாக நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக்கொண்ட முயற்சியின் காரணமாக, கடந்த கால ஆட்சியிலே பல இடங்களில் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகள் நின்றிருந்த நிலைமை மாறி இன்றையதினம் நல்லமுறையிலே பேருந்துகள் நன்கு பராமரிக்கப்படுவதை இந்த நேரத்திலே வரவேற்கின்றேன்.

இங்கே தரப்பட்டிருக்கின்ற கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே ஆட்டோ ரிக்ஷா, மோட்டார் வாகன வண்டி, இலேசான ரக நான்கு சக்கர வண்டிகளுக்கு ஐந்தாண்டுகளுக்கு ஒரு தடவை வரி விதிக்கின்ற முறை சென்ற ஆண்டு கொண்டுவரப்பட்டது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதன்மூலம் வரி கட்டுவது எளிதாக உள்ளது. இந்த ஆண்டு முதல் ஆயுட்கால வரி என்பது புதிதாக பதிவு செய்யப்படும் இலேசான ரக

வண்டிகளுக்கும் கட்டாயப்படுத்தப்படும் என்று கொள்கைக் குறிப்பிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. எல்லோருக்கும் அதைக் கட்டாயப்படுத்தாமல், விரும்புகின்றவர்களுக்கு ஆயுட்கால வரி செலுத்த அனுமதிக்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கோவை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் தெற்கு வடக்காகப் பிரிக்கப்பட்டது. அந்த அலுவலகம் மற்றும் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் அலுவலகம் கோவையிலே ஒரே இடத்திலே இருக்கின்ற காரணத்தால், ஏராளமான மக்கள் அங்கே கூட்டமாகக் கூடிவிடுவதால், பணிகள் நடைபெறுவதிலே தாமதம் ஏற்படுகிறது. எனவே, கோவை தெற்கு வட்டார அலுவலகத்தை, குறிச்சி, வீட்டுவசதி வாரியத்திலே இடமும், கட்டடமும் இருக்கின்ற காரணத்தால் அந்த இடத்திலே மாற்றித் தரவேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நெரிசல் நேரப் பேருந்துகளை என்னுடைய தொகுதியில் சுந்தராபுரம், குறிச்சி, போத்தனூர், குனியமுத்தூர், மதுக்கரை, வேடப்பட்டி, வேலாண்டிபாளையம், தெலுங்குபாளையம் மற்றும் பேரூர் ஆகிய கிராமங்களுக்கு விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். செங்கோட்டை—சென்னை இடையே Bye-pass Rider என்ற பெயரில் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. அவை பழைய பேருந்துகளாக இருப்பதால், அடிக்கடி பிரேக்டவுன் ஆகிவிடுகின்றன. எனவே, புதிய பேருந்துகளாக விடவேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். அங்கே ஓடிக்கொண்டிருந்த புகைவண்டி இரத்துச் செய்யப்பட்டுவிட்ட காரணத்தால், இதைக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

இலவச பஸ் பாஸ் வழங்கி அதன் மூலம் ஏழை மக்களுக்கு நல்ல ஒரு வாய்ப்பைத் தந்ததற்காக நம்முடைய தலைவர் கலைஞர் அவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். மாணவர்கள் அந்த பஸ்களை பயன்படுத்தும்போது மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். எனவே நெரிசல் நேரப் பேருந்துகளை காலையிலும் மாலையிலும் விட்டு, அவர்களுடைய துன்பத்தைப் போக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இரவில் பேருந்துகள் பணிமனைக்குச் செல்லும் போது வழியில் உள்ள பயணிகளை ஏற்றிச் சென்றால், மக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். அதேநேரத்தில், போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வருமானமும் கூடுதலாகக் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். போக்குவரத்து வசதி இல்லாத கிராமங்களுக்கு மினி பஸ் விடுவதாக சென்ற ஆண்டு அறிவிக்கப்பட்டது.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

நடைமுறைச் சிக்கல் காரணமாக பல்வேறு கிராமங்களிலே அவற்றை விடமுடியாத நிலைமை இருந்து வந்ததைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். எனவே, விதிமுறைகளைத் தளர்த்தி எல்லா கிராமங்களுக்கும் மினி பஸ் விட, தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நீலகிரியில் இருக்கக்கூடிய கோவை கோட்டம்-3, என்ற அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் இன்றையதினம் நட்டத்தில் ஓடிக்கொண்டு இருக்கிறது. அதற்கு வரி குறைத்து மானியம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இருந்தாலும், நம்முடைய அரசு தலைமைக் கொறடா, மாண்புமிகு முபாரக் அவர்கள் 100 பேருந்துகளையாவது மானியமாக வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அதையும் தந்து உதவ வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கோட்டம் 1, கோவை. கோட்டம்-2, ஈரோடு. கோட்டம்-3, நீலகிரி ஆகும். எனவே, அந்தந்த ஊர்களின் பெயரையே அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-25

போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்கவேண்டுமென்ற கோரிக்கை இன்றையதினம் வேகமாகப் பரப்பி விடப்பட்டிருக்கிறது. நான் உங்களைப் பார்த்து அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். 1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசு போக்குவரத்துத் துறையிலே அந்த அமைப்புகள் இயங்கி வந்தன. ஆனால், 1972-லே 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கி, நம்முடைய தலைவர் அவர்கள் 1-1/2 இலட்சம் தொழிலாளர்களுக்கு வாழ்வளித்திருக்கிறார்கள். ஆனால், 13 ஆண்டு காலமாக ஆட்சி செய்தவர்கள் அவர்கள் மீது அக்கறை எடுத்துக் கொள்ளாமல், அவர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்குவதற்கு எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்காமல், மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டதே தவிர, வேறொன்றும் செய்யப்படவில்லை. பல்வேறு ஒப்பந்தக் காலங்களில் அவர்கள் முறையான கோரிக்கைகளை வைத்தார்கள். கடந்த காலத்திலே பல கோரிக்கைகளை

நாம் பெற்றிருக்கிறோம். அரசு ஊழியர்களுக்குக் கிடைக்கின்ற பல்வேறு சலுகைகளைப்போல் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்கும் பல்வேறு சலுகைகள் கிடைத்து வருகின்றன. ஆனால், குறுகிய காலத்தில் அநாமதேய நோட்டீஸ்களை ஒட்டி, அரசு ஊழியர்களாக ஆக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைத்து, அதன் மூலம் தமிழ்நாட்டிலே ஒரு கலவரத்தை உருவாக்க வேண்டும் என்கிற ஒரு எண்ணத்தில், இன்றையதினம் ஏ.டி.பி. அண்ணா தொழிலாளர் பேரவை செய்து வருகின்ற காரியத்தைத் தடுத்தாக வேண்டும். அவர்களை அரசு ஊழியர்களாக மாற்றுவதிலே ஆட்சேபணை இல்லை என்று நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். இருப்பினும், தொழிற்சங்க உரிமைகளை நாம் விட்டுக் கொடுக்காமல், அந்த உரிமைகள் பறிபோகாமல், பத்தாண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஊதியக் குழு அமைக்கின்ற அரசு ஊழியர்களைப்போல் அல்லாமல்--அரசு ஊழியர்களுக்குப் போனஸ் சட்டம் பொருந்துவதில்லை, இவைகளையெல்லாம் தரக்கூடிய வகையிலே அரசு ஊழியர்களாக மாற்றுவதிலே எந்த ஆட்சேபணையும் இருக்க முடியாது. ஆனால், வேண்டுமென்றே தமிழ்நாட்டில் ஒரு போராட்டத்தை உருவாக்க வேண்டும் என்று, இன்றையதினம் எதிர்க்கட்சியினர் பல்வேறு காரியங்களைச் செய்து வருவதை நாம் பார்க்கிறோம். அவற்றையெல்லாம் முறியடிக்கின்ற சக்தி படைத்தவர் நம்முடைய முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் என்று சொன்னால், அது மிகையாகாது. உழைக்கின்ற தொழிலாளர்கள் 1-1/2 இலட்சம் பேர்களுடைய குடும்பங்களும், அவர்களுக்கு வாழ்வளித்த கலைஞர் அவர்கள் பின்னாலே அணிவகுத்து நிற்பார்கள் என்பதிலே யாருக்கும் எந்தச் சந்தேகமும் இருக்க வேண்டியதில்லை.

ஆந்திரா, கேரளா, கர்நாடகா, மராட்டியம், மேற்கு வங்காளம் மற்றும் டெல்லி போன்ற மாநிலங்களில் அவர்கள் அரசு ஊழியர்களாக இல்லை. அவை கழகங்களாகத்தான் இருந்து வருகின்றன. எனவே, இவைகளையெல்லாம் கணக்கிலே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். எப்படியாவது தமிழ்நாட்டிலே ஒரு கலவரத்தை உருவாக்க வேண்டும்; போக்குவரத்துத் துறையினைச் செயல்படாமல் செய்ய வேண்டுமென்ற சதியை முறியடிக்கின்ற வகையிலே, வருகின்ற செப்டம்பர் மாதத்தில் போட இருக்கின்ற புதிய ஒப்பந்தத்தின்போது, தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினை குறித்து நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை

அமைச்சர் அவர்கள் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களிடம் கலந்து பேசி, அவர்களிலே சிலருக்கு இருக்கின்ற மனக்குறையைத் தீர்க்கின்ற வகையிலே, எதிர்காலத்திலே நல்ல ஒப்பந்தம் ஏற்பட ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு, இந்தத் துறையின் செயல்பாடுகளை வரவேற்று என் உரையை நிறைவு செய்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து, திரு. சொ. கருப்பசாமி.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்திலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தங்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தேசியத் தலைவர்களுடைய பெயர்களில் இயங்கி வந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள், அமரர் புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களது ஆட்சிக் காலத்திலும் சரி, எங்களுடைய பொதுச் செயலாளர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலும் சரி, தலைவர்களுடைய புகழுக்குப் பெருமை சேர்க்கின்ற வகையில் இயங்கி வந்தன. அவ்வாறு இயங்கிக் கொண்டிருந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர்களில் மாற்றம் செய்திருப்பது, தலைவர்களுடைய புகழையும், பெருமைகளையும் மறைப்பதற்காகச் செய்யப்பட்ட சதி வேலையே. இது மிகவும் வேதனைக்குரிய செயலாகும். மாற்றம் செய்ததிலும் குளறுபடி செய்திருக்கிறார்கள். தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை என்று இப்படித் தனித்தனியாக, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழங்களாக மாற்றி, தமிழ்நாட்டையே பலவாறாகப் பிரிப்பதைப் போல பெயர்களை மாற்றி வைத்திருக்கிறார்கள். இதற்கு தமிழக ஆளுநர் அவர்கள் எப்படி ஒப்புதல் கொடுத்தார்கள் என்பது சந்தேகத்திற்குரியதாக இருக்கிறது. ஆனாலும், தமிழக மக்கள் அனைவரும் முன்பிருந்த தேசியத் தலைவர்களுடைய பெயர்களைச் சொல்லித்தான் பயணம் செய்து வருகிறார்கள். இப்போது செய்துள்ள மாற்றத்தைத் தமிழக மக்கள் விரும்பவில்லை; ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. உங்களுடைய நடவடிக்கைகளையும் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. காரணம், பஸ் கட்டணம் அளவிற்கு மீறி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. ஏழையெளிய மக்களை மிகவும் வாட்டுகிற அளவில் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். வேறுவழியில்லாமல் மக்கள் அதை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். நடைபெற்ற நாடாளுமன்றத் தேர்தலில் மக்கள் கொடுத்த தேர்தல்

முடிவின் பிரகாரம், நீங்கள் இரண்டு பைசா குறைத்திருக்கிறீர்கள். மக்கள் அனைவரும் இப்போது எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்; மீண்டும் தேர்தல் வந்தால் ஆட்சியைத் தூக்கி எறிய வேண்டும் என்று மக்கள் விருப்பத்தோடு எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த வகையிலே, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே குளறுபடி செய்து....

பிற்பகல் 12-30

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மக்கள் பேருந்துக் கட்டண உயர்வை விரும்பவில்லை என்ற எண்ணம் இருக்கிற காரணத்தினால், அதைத் தேர்தல் மூலமாக அறிந்த காரணத்தினால், கலைஞர் அவர்கள் 2 பைசா குறைத்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார். கலைஞர் அவர்கள் மக்கள் சுட்டிக்காட்டுகிறபோது, திருத்திக் கொள்பவர்கள்தான்; ஆனால், இன்னும் சிலபேர் கொள்ளையடிப்பதையே தொழிலாகக் கொண்டு, கொள்ளையடித்தவர்கள் எல்லாம், மக்கள் தீர்ப்பளித்த பிறகும் இன்னும் அதை விடாமல் இருக்கிறார்களே, அவர்கள் அதைக் கொஞ்சம் மாற்றிக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நீங்கள் அவ்வாறு ஏற்றுக்கொள்ளலாம். கொள்ளையடித்தவர்கள் என்று நீங்கள்தான் சொல்கிறீர்கள். மக்கள் அதைச் சொல்லவில்லை. மக்கள் அதை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. அவர்கள் எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள், இந்த ஆட்சி மாற வேண்டும் என்று.....

மாண்புமிகு திரு. வீரபாண்டி எஸ். ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மக்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்கிறார். 1996 ஆம் ஆண்டு நடைபெற்ற தேர்தலில், அவர்கள் கொள்ளையடித்ததை ஏற்றுக் கொண்டுதான் மக்கள் அவர்களை வீட்டுக்கு அனுப்பினார்கள்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏதோ ஒருவகையில், இந்த தி.மு.க. அரசு வந்துவிட்டது. மக்கள் வருந்திக் கொண்டுதான் இருக்கிறார்களே தவிர, நீங்கள் சொல்லுவதுபோல அல்ல. (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: உறுப்பினர்கள் அனைவரும் அமைதி காக்க வேண்டும்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்துகளின் பெயர்களை மாற்றியுள்ளீர்கள். அதில் பணி செய்கின்ற தொழிலாளர்கள் அரசு ஊழியர்களாக மாற்றம் செய்யப்படவில்லை. அதில் பணிசெய்கின்ற தொழிலாளர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்கி, அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கக்கூடிய அனைத்து சலுகைகளையும் வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில் பத்து, பதினைந்து வருடங்களாகக் குறைந்த ஊதியத்தில் உதவியாளர்களாகவும், பஸ் ஏஜெண்டுகளாகவும் பணியாற்றிவரும் தொழிலாளர்கள், மோசமான குடும்ப சூழ்நிலையில் மிகவும் வாடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு குறைந்த ஊதியம் கொடுப்பதைத் தவிர்த்து விலைவாசி ஏற்றத்திற்கு ஏற்ப ஊதியத்தை உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு யூனிபாரம் உடைகள் வழங்கப்பட வேண்டும். அடையாள அட்டை வழங்கப்பட வேண்டும் என்று அவர்கள் சார்பில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், விரைவு போக்குவரத்துக் கழகங்களில், சுமை தூக்கும் பணியைச் செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கும் நிர்ணயம் செய்யப்பட்ட ஊதியம் கிடைப்பதற்கு நீங்கள் வழி செய்ய வேண்டும். மேலும், அவர்களுக்கும் அடையாள அட்டை — பொதுவாக, போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்கின்ற அனைவருக்கும் அடையாள அட்டை—வழங்கப்பட வேண்டும்.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு, முந்தைய ஆண்டில், அவர்களுடைய தொகுதிக்கு 2 புதிய வழித்தடங்கள் என்று கொடுக்கப்பட்டது. இந்த ஆண்டு அதைப் பற்றிய சிந்தனை இல்லாமல் இருப்பது என்பது, தொகுதி மக்கள் இந்த ஆண்டு கூடுதலாக தங்கள் தொகுதிக்கு புதிய வழித்தடங்கள் வரும் என்று மிகவும் ஆர்வத்தில் நினைத்ததற்கு மாறாக இருக்கிறது. அவர்கள் எதிர்பார்ப்பு நடக்கவில்லை. காரணம், புதிய இரண்டு வழித்தடங்களை போன ஆண்டு விட்டு, இந்த ஆண்டு அதைத் தொடர்ந்து கூடுதலாக விடாமல் போனதுதான். கூடுதலாக இயக்காவிட்டாலும், கொடுத்ததையாவது ஒழுங்காகக் கொடுத்தால் போதும். ஏனென்றால், என்னுடைய பகுதி கிராமப்புறங்கள் சார்ந்த பகுதி. இரண்டு வழித்தடங்கள் என்னுடைய தொகுதிக்கு விடப்படுகிறது. இன்னும் சில வழித்தடங்கள் கிராமப்பகுதிகளுக்கு விடவேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, இன்னும் இரண்டு பேருந்து வழித்தடங்கள் என்னுடைய தொகுதிக்கு வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையிலிருந்து சங்கரன்கோயிலுக்கும், சங்கரன்கோயிலில் இருந்து சென்னைக்கும் தனியாக ஒரு பேருந்து விடப்பட வேண்டும். ஏற்கெனவே, செங்கோட்டையிலிருந்து சென்னைக்கு வருகின்ற தடம் எண் 290 என்ற பேருந்து, சங்கரன்கோயில் வழியாக சென்னைக்கு வந்தது. ஆனால், சென்னையிலிருந்து புறப்பட்டுப் போகும்போது, சங்கரன்கோயில் வழியாகச் செல்வதில்லை. காரணம் என்னவென்றே தெரியவில்லை. வந்தவுடனே ஏதாவது ஒரு மாற்றம் செய்ய வேண்டுமென்ற ஒரே நோக்கமாகப் போய்விட்டது. எனது தொகுதி என்பதால், அது நிறுத்தப்பட்டது. பயணம் செய்கின்ற பயணிகள் மிகவும் வேதனைப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அந்தப் பேருந்தை, சங்கரன்கோயில் வழியாக விடவேண்டும். கூடுதலாகவும் பஸ் விடவேண்டும். மேலும், திருநெல்வேலியிருந்து மதுரைக்கு இரவு நேரங்களில் சங்கரன்கோயில் வழியாகக் கூடுதலாக பஸ் விட வேண்டும். அதேபோல், திருநெல்வேலி, ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகம் கிட்டத்தட்ட எங்கள் சங்கரன்கோயிலிலிருந்து 65 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் இருக்கிறது. எனவே, துணை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தை, சங்கரன்கோயிலிலே ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்றும், அதற்கான பிரேரணைகள் எல்லாம் அதிகாரிகள் மூலமாக அனுப்பப்பட்டு விட்டன என்றும் தெரிவித்துக் கொண்டு, அதை இந்த ஆண்டு நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-35

அதுபோல, எங்களுடைய சட்டமன்றக் கட்சித் தலைவருடைய திருவில்லிபுத்தூர் நகரில் உள்ள ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகம் கிட்டத்தட்ட 50 வருட காலமாக வாடகைக் கட்டடத்தில்தான் இயங்கி வருவதாக அவர்கள் சொல்கிறார்கள். அதற்கான இடமெல்லாம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆகவே வருகிற ஆண்டு நிதி ஒதுக்கி அந்த வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு சொந்தமாகக் கட்டடம் ஒன்றைக் கட்டித் தரவேண்டுமென்று அவர்கள் சார்பில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுபோல, சென்னை, சேப்பாக்கத்தில் உள்ள ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தில் உள்ள கமிஷனர், வாகனங்களை ரிஜிஸ்டர் செய்வதில் குளறுபடிகள் செய்வதாக பல பேர் புகார் கொடுத்திருக்கிறார்கள். எனவே அங்கு முறையாக ரிஜிஸ்டர் செய்து கொடுக்க ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் தென் மாவட்டங்களில் கலவரம் நடந்த

பகுதிகளில் நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகள் இன்னும் முறையாக விடப்படவில்லை. உடனடியாக அந்தப் பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தென்மாவட்டங்களில் எல்லாம் இரயில் பயணம் இரத்துச் செய்யப்பட்டு மக்கள் சிறப்பாக இரயிலில் பயணம் செய்ய முடியாமல் இருப்பதால் சங்கரன்கோயில், திருநெல்வேலி, தென்காசி போன்ற ஊர்களுக்கு கூடுதலாக சிறப்புப் பேருந்துகளை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் விவசாயப் பெருங்குடிமக்கள் நகரப் பேருந்துகளில் செல்லும்போது விவசாயப் பணிக்குத் தேவைப்படுகின்ற கருவிகளைக் கொண்டு செல்ல முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. அதற்குத் தனியாக டிக்கெட் போட்டு வசூல் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். (மணியடிக்கப்பெற்றது) குறிப்பாக, மண்வெட்டி, களைவெட்டி போன்ற விவசாயக் கருவிகளை எடுத்துச் செல்வதற்குக்கூட டிக்கெட் போட்டு வசூல் செய்வதென்பது வேதனைக்குரிய செயல். ஆகவே, அந்த விவசாயக் கருவிகளை எடுத்துச் செல்வதற்கு டிக்கெட் போட்டு வசூல் செய்வதை நிறுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாதாரணமாக கிராமத்தில் இருப்பவர்கள் ஒரு பையில் பூ கொண்டுபோனாலே டிக்கெட் வாங்கச் சொல்கிற நிலைமை இருக்கிறது. முன்பெல்லாம் சாக்கு மூட்டைகளைக்கூட கொண்டு போய்க் கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இப்போது சாதாரண பையில்கூட பொருட்களைக் கொண்டு போக முடியாத நிலைமை இந்த ஆட்சியில் இருக்கிறது என்பதை கிராமப்புற மக்களின் சார்பாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அப்போது மூட்டை, மூட்டையாக தூக்கிக்கொண்டு சென்றுவிட்டதால்தான் இப்போது பையில்கூட தூக்கிச் செல்ல முடியாத நிலை வந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அப்போது விவசாயப் பொருட்கள் எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் கொண்டு செல்லலாம். அப்போது விவசாயிகளுக்கு சலுகைகளைத் தந்தார்கள். இப்போது சாதாரண பையைக்கூட கொண்டு போகமுடியாத நிலைமையில் விவசாயிகள் இருக்கிறார்கள் என்பதைத்தான் நான் சொல்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சொ. கருப்பசாமி, ஒலிபெருக்கிக்கு சிரமம் ஏற்படாமல் பேசுங்கள்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சத்தம் பலமாகக் கேட்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் அப்படிப் பேசுகின்றேன். திருவில்லிப்புத்தூரிலிருந்து திருநெல்வேலி செல்கின்ற பேருந்துகள் அனைத்துமே பழுதடைந்த நிலையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் ஒரு பஸ்ஸில் படிக்கட்டு இருந்தால் கைப்பிடி இல்லை. கைப்பிடி இருந்தால் படிக்கட்டு இல்லை. சீட்டு இருந்தால் தடுப்பு இல்லை. தடுப்பு இருந்தால் சீட்டு இல்லை. இந்த நிலைமையில் பஸ்கள் போய்க் கொண்டிருக்கின்றன. (மணியடிக்கப்பெற்றது)

திரு. வை. சிவபுண்ணியம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, திரு. சொ. கருப்பசாமி சொல்கின்ற அந்தக் காரியங்கள் எல்லாம் நடந்தது அவர்களுடைய ஆட்சிக்காலத்திலேதான். இப்போது கி.மீட்டருக்கு ஒன்று வீதம் புளியமரம்தான் நிற்கிறது. ஆனால் அப்போது புளியமரத்திற்கு புளியமரம் பேருந்துகள் நின்ற வரலாறு எல்லாம் அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலேதான். இன்றைக்கு பேருந்துகள் எங்கும் நிற்பதில்லை என்ற அளவுக்கு நிலைமைகள் மாறியிருக்கின்றன. மக்கள் அவதிப்படாமல் பயணம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சங்கரன்கோயிலிலிருந்து பேருந்தில்தான் வந்து கொண்டிருக்கிறேன். கிட்டத்தட்ட ஒவ்வொரு தடவையும் மூன்று முறை பேருந்து மாறி மாறி வந்து கொண்டிருக்கிறேன். ஆனால் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேருந்திலே பயணம் செய்யாதவர் போலத் தெரிகிறது. இப்போதெல்லாம் அடிக்கடி பேருந்துகள் பிரேக்-டவுன் ஆகிவிடுகின்றன. நடுஇரவில் 1 மணிக்கு அடுத்த பேருந்தை நிறுத்தி ஏறுவதற்கு சிரமப்படுவது நாங்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் அதுபற்றித் தெரியாது. நான் பேருந்திலேயே பிரயாணம் செய்து கொண்டிருப்பவன். அந்த வகையில் நிலைமை இப்படி இருக்கிறது என்று நாங்கள் எடுத்துச் சொல்கிறோம். இப்போது மோசமான வண்டிகளாக ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. சாதாரணமாக டெப்போவில் ஸ்பேர் பஸ் கிடையாது. (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இவ்வளவு கஷ்டப்படுவார் என்று தெரிந்துதான் நீதிமன்றமே ஒரு பேருந்தை எங்களிடம் ஒப்படைத்திருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 60 இலட்ச ரூபாய் செலவு செய்து ஒரு சொகுசுப் பேருந்தை வைத்திருக்கிறார்கள். நீதிமன்றத்தின் அனுமதி கிடைத்தால் சங்கரன்கோயில்—சென்னைக்கு தனியாக அந்தப் பேருந்தை இயக்கலாம். ஏனென்றால் அந்தப் பேருந்தில் எல்லா வசதிகளும் இருக்கின்றன. படுக்கை அறை வசதி, அடுப்பங்கரை வசதி, வீடியோ வசதி, போன்ற எல்லா வசதிகளையும் கொண்ட பேருந்து ஒன்று தனியாரிடமிருந்து கைப்பற்றப்பட்டு நீதிமன்றத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில், கூடுமானவரையில் கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் எல்லாப் பேருந்துகளும் சீர் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்னதுபோல் ஒன்றிரண்டு பேருந்துகள் இருக்கலாம். கிட்டத்தட்ட 18 ஆயிரம் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற இந்த காலகட்டத்தில் ஒன்றிரண்டு பேருந்துகள் பிரேக்டவுன் ஆவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இருந்த நிலையைவிட இப்போது இதிலே அதிக முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை மனசாட்சியோடு சிந்திப்பவர்கள், நடுநிலையோடு சிந்திப்பவர்கள், ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள்.

பிற்பகல் 12-40

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் நடந்ததைச் சொல்லுகிறேன். திருநெல்வேலி முதல் சங்கரன்கோயில் வரை 55 கிலோமீட்டர் தூரம் இருக்கிறது. இந்த 55 கிலோ மீட்டர் செல்வதற்குள்ளாக 3 இடங்களில் பேருந்து நிறுத்தப்பட்டு, ஒவ்வொரு பேருந்தாக மாறி மாறிப் போக வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு வண்டிகள் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. நான் சங்கரன்கோயில் செல்லும்போது அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில்தான் ஏறிச் செல்கிறேன். பேருந்துகள் முறையாக குறிப்பிட்ட நேரங்களில் சென்று சேர வேண்டும். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூடுதலாத பேருந்துகள் இயக்கப்படுவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார். அந்தப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும்போது நேரம் அதிகமாகிறது. ஓட்டுநர்களும் மிகுந்த மனவேதனையோடு 'வண்டி மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது, நான் எப்படி ஓட்டுவது என்று தெரியவில்லை, என்று சொல்லி வண்டிகளை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர் சொல்லுகின்ற குற்றச்சாட்டின்படி, அவர் என்று பயணம் செய்தார், அந்தப் பேருந்தின் எண் என்ன என்பதைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்லுவார் என்றால், நிச்சயமாக அதை மாற்றிக் கொடுத்திடவும் இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது. மேலும், ஓட்டுநர்களோ, நடத்துநர்களோ, வருத்தப்பட்டு உறுப்பினரிடம் சொல்லியிருந்தால் அவர்களது குறையைத் தீர்ப்பதற்கும் இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது. ஏனென்றால், கடந்த காலத்தில் வாங்கிய உதிரி பாகங்கள் எல்லாம் ஒரிஜினலாக வாங்கப்படாமல் டூப்ளிகேட்டாக வாங்கிக் கொடுக்கப்பட்டதை எல்லாம் அந்த ஓட்டுநர்களும், நடத்துநர்களும், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணிபுரிகின்ற அனைத்துத் தொழிலாளர்களும் அறிவார்கள். இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகுதான் அவை எல்லாம் முறைப்படுத்தப்பட்டு, ஒரிஜினலாக, உண்மையான உதிரி பாகங்கள் வாங்கப்பட்டு, அந்தப் பணிகள் எல்லாம் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஓரிரு குறைபாடுகள் இவ்வாறு இருக்கும் என்று சொன்னால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் எந்த நாளில், எந்த எண் பேருந்தில், பயணம் செய்தார் என்று சொன்னால் அதுகுறித்து அரசு நடவடிக்கை எடுத்து அவற்றைச் சீர்திருத்துவதற்கு முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தி.மு.க. ஆட்சி வந்து இரண்டு ஆண்டுகள் ஆகின்றன. இந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் வாங்கப்பட்ட பாகங்கள் குறித்தும், எப்படிப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன என்பது குறித்தும்தான் நான் பேசிக்கொண்டிருக்கிறேன். நீங்கள் முந்தைய ஆண்டு, முந்தைய ஆண்டு என்று சொல்லுவது வேண்டுமென்றே சொல்லுவதுபோலத் தெரிகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: எந்த வழித்தடம், எந்த பேருந்து, தடம் எண் என்ன என்று சொன்னால் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்றுதான் அமைச்சர் சொல்கிறார்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: நான் டிக்கெட் வைத்திருக்கிறேன். வழித்தட எண் என்ன என்பதை நான் கண்டிப்பாக, நேரடியாக உங்களிடம் கொடுத்துவிடுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பயணம் செய்த பேருந்து எண் ஞாபகத்தில் இருக்காதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்தில் பயணம் செய்வதற்கு இலவச பஸ் பாஸ் இருக்கிறது. உறுப்பினர் டிக்கெட் வாங்கிக்கொண்டு பயணம் செய்ததாகச் சொல்கிறார். அது உண்மையா, பொய்யா என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் தெரிவிக்கவேண்டும்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: என்னோடு வந்த குடும்ப நபர்களுக்கு டிக்கெட் வாங்கியிருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கும் அவரோடு வருகின்ற ஓர் உதவியாளருக்கும் இலவச பஸ் பாஸ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஒருவருக்குத்தான் இலவச பஸ் பாஸ், உடன் வருகின்றவருக்கு இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அவ்வாறு இல்லை. பேருந்தில் பயணம் செய்யும்போது சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஓர் உதவியாளரை அல்லது அவருடைய துணைவியாரை இலவசமாக அழைத்துச் செல்லலாம்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்னொரு சட்டமன்ற உறுப்பினர் குறிப்பிட்டபோது இவர் சுட்டிக்காட்டினார், அவர் பேருந்தில் பயணம் செய்வது இல்லை என்றும், காரிலே வருவது போல் தோன்றுகிறது என்றும் சுட்டிக்காட்டினார். ஆனால் உண்மையிலேயே இவர்தான் பேருந்தில் பயணம் செய்வதில்லை என்பது இவருடைய வாக்குமூலத்தின் வாயிலாகத் தெரிந்து கொள்ள முடிகிறது. ஒரு அம்பாசிடர் கார்கூட இவர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஆனதற்குப் பிறகு வாங்கியிருக்கிறார். அதைப்பற்றி எல்லாம் எங்களுக்கு கவலை இல்லை. இருந்தாலும், இந்தச் சலுகைகளை இந்த அரசு கொடுத்திருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: சட்டமன்ற உறுப்பினரோடு ஒருவர் மட்டும் செல்லலாம். ஆனால் கூடுதலாக குடும்பத்தினர் வருகின்றபோது அவர்களுக்கு இந்தச் சலுகைக் கிடையாது. அது துணைவியாக இருந்தாலும்

சரி, பெற்றோர்கள் உடன் வந்தாலும் சரி, டிக்கெட் எடுத்துத்தான் வரவேண்டும். இந்தச் சூழ்நிலையில் அன்றையதினம் நடந்த சம்பவத்தைக் குறிப்பிட்டேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) எங்களுடைய சங்கரன்கோயில் கிளை பணிமனையில் கிட்டத்தட்ட 10 வண்டிகள், 8 வண்டிகள் மிகவும் மோசமான வண்டிகள் என்ற அளவில் டெப்போவில் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றை உடனடியாக மாற்றிக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாங்கள் திருநெல்வேலி போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாக இயக்குநரிடம் போய்ச் சொல்லும்போதுகூட, அடுத்த ஆண்டு பார்க்கிறோம், அடுத்த ஆண்டு பார்க்கிறோம் என்று அடுத்த ஆண்டு, அடுத்த ஆண்டு என்று சொல்லி அதைத் தட்டிக் கழித்துக்கொண்டே போகிறார்களே தவிர, இந்த ஆட்சி இருக்கிற வரைக்கும் எதுவுமே நடக்கப் போவதில்லை. ஆகவே, மிகவும் மோசமான பஸ்களை மாற்றி புதிய பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கேட்டு அமைகிறேன்.

பிற்பகல் 12-45

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன்.

***திரு. கே. சுப்பராயன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சார்ந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் கருப்பசாமி அவர்கள் தொழிலாளர் பிரச்சினைகளைப் பற்றி எல்லாம் விரிவாகக் குறிப்பிட்டார்கள். அதைக் கேட்கிறபோது ஆடு நனைகிறதே என்று ஓநாய் அழுத கதை மாதிரி இருக்கிறது. அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கு தொழிலாளர் நலன்களைப் பற்றிப் பேசுகின்ற தார்மீக ரீதியிலான தகுதியில்லை என்பதை அவர்கள் கடந்த ஐந்து ஆண்டு காலத்திலே நடத்திய நடவடிக்கைகளிலேயே அம்பலப்பட்டிருக்கிறது. நான் இப்போதும் அருமை மாண்புமிகு உறுப்பினர் மூலம் தெரிந்துகொள்ள விரும்புவது, தமிழ்நாட்டிலே இருக்கின்ற தனியார் மோட்டார் முதலாளிகளிடம் இருக்கக் கூடிய 40,000 தொழிலாளர்களுக்கு சட்ட ரீதியிலான உரிமைகளை அமலாக்கவேண்டுமென்று அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தலைவி ஜெயலலிதா போராடத் தயாரா என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அனைத்துத் தொழிலாளர்களுக்காகத்தான் பேசவேண்டுமேயொழிய அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தொண்டர்களுக்காக மட்டுமல்ல. தமிழ்நாட்டிலுள்ள அனைத்துப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களைப் பற்றித்தான் நான் சொல்லியிருக்கிறேன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தனியார் மோட்டார் தொழிலாளர்களைப் பற்றி அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் கொள்கை நிலை என்ன?

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அனைத்து தனியார் போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ள ஓட்டுநர்களுக்கும், நடத்துநர்களுக்கும் ஊதியத்தை வரன்முறைப்படுத்தி அமைச்சர் அவர்கள் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அருமை உறுப்பினர் கருப்பசாமி அவர்களுடைய தலைவி ஜெயலலிதா அவர்கள் தலைமை ஏற்று ஆண்ட காலத்திலே அதை ஏன் அவர்கள் செய்யவில்லை என்பதை அவர் விளக்குவாரா?

திரு. சொ. கருப்பசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் இப்போது புதிதாக சட்டமன்ற உறுப்பினராக வந்திருக்கின்றேன். இப்போது நடைபெறுவதைத்தான் பேசவேண்டுமே தவிர—நீங்கள் அதையெல்லாம் என்னிடம் சொல்வது என்பது—நீங்கள் பழைய உறுப்பினராக இருக்கலாம். இப்போது நாங்கள் மக்களுக்காக, எங்களுடைய கட்சி சார்பிலேயும், எங்களுடைய பொதுச் செயலாளர் சார்பிலேயும், தொழிலாளர்களின் முன்னேற்றத்திற்காகத்தான், சொல்கிறோம், தமிழக மக்களின் நலனைக் கருதித்தான் சொல்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. பால. ஆனந்தன்.

திரு. பால. ஆனந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்திலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த தங்களுக்கும், மாண்புமிகு தமிழக முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும்,

மாண்புமிகு வீட்டு வசதித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் எனது நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகின்றேன். போக்குவரத்துத் துறையானது, நடுத்தர மற்றும் அடித்தளத்திலே இருக்கின்ற மக்கள் பயன்படக்கூடிய அளவிலே செயல்பட்டு வருகின்றது. கடந்த காலத்திலே போலியோ வால் பாதிக்கப்பட்டு, எழுந்து நடமாட முடியாமல் ஒரு குழந்தையைப்போல இருந்த இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை நல்ல மருத்துவம் தெரிந்த ஒரு மருத்துவர் ஊசி மற்றும் மருந்துகள் கொடுத்து எழுந்து நடக்கவிட்டதைப்போல, நலிவுற்றிருந்த போக்குவரத்துத் துறையை மாண்புமிகு தமிழக முதலமைச்சர் அவர்களின் கண் அசைவினால் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எழுப்பி நிறுத்தியிருக்கின்றார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே ஒரு டிக்கெட் வாங்கினால் போதும் நான்கு பேருந்துகளில் பயணம் செய்யலாம் வந்தவாசியிலிருந்து சென்னை வரவேண்டுமானால் ஒரு டிக்கெட் இருந்தால் போதும் நான்கு பேருந்துகளில் பயணம் செய்யலாம். ஏன் என்றால் ஒரு மணி நேரத்திற்கு மேல் குறிப்பிட்ட வண்டி போகாது, பிறகு அது நின்றுவிடும். பிறகு அடுத்த வண்டியில்தான் ஏற்றுவார்கள். பிறகு மூன்றாவது வண்டியில் ஏற்றி வந்து இறுதியாக நான்காவது வண்டிதான் சென்னைக்குப் பயணிகளைக் கொண்டு வந்து சேர்க்கும். இந்தத் துறையிலே மிகுந்த அனுபவம் இருந்த காரணத்தினாலே சொல்கிறேன், உதிரி பாகங்கள் யாவுமே மிகவும் மோசமானவை. டெலிபோனிலேதான் உதிரி பாகங்களை வாங்குவார்கள். அதற்கு உண்டான Scarcity-ஐ அவர்களே ஏற்படுத்தி விடுவார்கள். ஏனென்றால், இவையெல்லாம் திட்டமிட்டுச் செய்யப்பட்ட நடவடிக்கைகள்தான் என்பதற்காக நான் இதையெல்லாம் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதேபோல டயர்கள் வாங்குவதிலேகூட மோசமான நடவடிக்கைகள் கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே இருந்தன. இந்த இரண்டு ஆண்டுக் காலத்திலே இந்தத் துறையானது மிகவும் வலுப்பெற்று இருக்கிறது என்பது உண்மையிலேயே வரவேற்கத்தக்கது. பொதுமக்கள் அனைவரும் பாராட்டுகின்றார்கள். அதேபோல, ரீபிளேஸ்மெண்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த இரண்டு ஆண்டு காலத்திலே நிறையச் செய்திருக்கிறார்கள். அதேபோல, இந்த ஆண்டும் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ரீபிளேஸ்மெண்ட் செய்வதைப்போல ஆகுமென்டேஷனும் செய்து தர வேண்டுமென்று

நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலே போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்களுக்கும் ஊதிய நிர்ணயம் என்பது இப்போது இருப்பது உகந்ததாக இல்லை. வருகின்ற செட்டில்மெண்டில் மாநில அரசு ஊழியர்களுக்கு ஏற்ப நிலையான ஊதியத்தை அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுபோல பென்ஷன் திட்டத்தைச் செயல்படுத்திட வேண்டுமென்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

பிற்பகல் 12 -50

சென்ற ஆட்சியிலே, 'செட்டில்மெண்ட்டில்' பேசுகின்றபோது, நிர்வாகப் பணியாளர்களுக்கு ஒரு நாள் கூடுதலாக விடுப்பு வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். அவர்களும் ஒரு நாள் விடுப்பு கொடுத்தார்கள். கடந்த ஆட்சியின் நிலவரம் எப்படி என்று பாருங்கள். ஒரு நாள் விடுப்பு கொடுத்தார்கள். அதற்காக தினம் கால் மணி நேரம் அதிகமாக அவர்கள் வேலை செய்யவேண்டும். அப்படிப் பார்க்கும்போது, 30 நாட்களுக்கு 1/4 மணி நேரம் என்றால், மொத்தம் அவர்கள் 7-1/2 மணி நேரம் கூடுதலாக வேலை செய்ய வேண்டும். அப்படி அவர்கள் செய்ததை நான் இந்தநேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு என்று இரண்டு வழித்தடங்கள் சென்ற ஆண்டு கொடுக்கப்பட்டன. அதே நிலையிலே இந்த ஆண்டும் அமைச்சர் அவர்கள் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும், எங்கள் பகுதியிலே, உக்கல்-செய்யார், கோவிலூர்-செய்யார், உக்கல்-சென்னை, வந்தவாசி-சென்னை (வழி) குவளை, ஆலப்பாக்கம் பகுதிகளிலே இதுவரையில் பேருந்துகளே செல்லவில்லை. அங்கே பேருந்துகளை இயக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

'ரீபிளேஸ்மெண்டைப்' பொறுத்தவரையிலே, வந்தவாசியிலிருந்து வேலூருக்குச் செல்லுகின்ற பேருந்துகள் அனைத்தையுமே புதிய பேருந்துகளாக மாற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். காரணம், அங்கே இருக்கின்ற நிருபர்கள் அனைவரும் அந்தப் பேருந்துகள் மூலமாகத்தான் செய்திகளை அனுப்ப வேண்டும். எனவே, வேலூருக்குச் செல்லுகின்ற பேருந்துகள் முழுவதையும் மாற்றித் த்ரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருவண்ணாமலை மாவட்டத்திற்கு என்று தனியாகப் போக்குவரத்துக் கழகம் இல்லை. ஆகையால், எங்களுக்கு வேலைவாய்ப்புக்கு என்று மனு போடும்போது, நாங்கள் வேறு ஊரை, Care of Address—ஆகத்தான் போடவேண்டியிருக்கிறது.

அதேபோல, நாங்கள் வேலூர் சென்று தலைமையிடத்திலே கேட்டாலும்கூட, அங்கே இருக்கிற போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மாவட்ட உணர்வோடு வேலை செய்வதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே, போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கிளை ஒன்றினை திருவண்ணாமலையில் அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் பணியிடங்கள் காலியாக இருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. அந்த இடங்களை நிரப்புவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். காரணம், பொதுமக்கள் அனைவரும், அவர்களுடைய வேலைகளை மேற்கொள்வதில் சிரமங்கள் இருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வந்தவாசியைப் பொறுத்தவரையில், ஆதிதிராவிடர் குடியிருப்புகளுக்கு இடுகாட்டுப் பாதை வசதி இல்லை என்று பலமுறை எடுத்துக் கூறப்பட்டுள்ளது. குறிப்பாக, அரக்கானூர், கொட்டை, கூழமந்தல் ஆகிய இடங்களுக்கு இல்லை. இந்த ஊர்களுக்கு இடுகாட்டுப் பாதை வசதி அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமாத்திரமல்ல, ஆதிதிராவிடர்களுக்கு அளிக்கப்படுகின்ற நிலப் பட்டாக்கள் அனைத்திலும், இதுவரையில் இன்னின்னார்க்கு இன்னின்ன இடம் என்று அளந்து போடவே இல்லை. மனுநீதி நாளன்று பட்டா கொடுக்கிறார்கள். யாருக்கு, எந்த இடம் என்று குறிப்பிட்டு, இதுவரை அளந்து கொடுக்கப்படவில்லை. எனவே, அதைச் செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வந்தவாசி நகரத்திலே, புறம்போக்கு நிலங்களிலே வீடுகள் கட்டிக் குடியிருக்கின்றவர்கள் பல ஆண்டுகளாக அங்கே இருக்கின்றார்கள். அந்தப் பகுதியிலே வாழ்கின்றவர்களுக்குப் பட்டா வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக வந்தவாசியிலே, காமராசர் நகர், இடைத்தெரு, ஆரணி ரோடு போன்ற இடங்களிலே உள்ளவர்களுக்கு இதைச் செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வந்தவாசி நகரத்தையொட்டி நிலம் வாங்கி வந்தவாசியில் இருக்கின்ற அலுவலர்கள் பயன்பெறும் வகையிலே, வீட்டு வசதித் துறையின் மூலமாகக் குடியிருப்புகள் கட்டித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில், ஆழியாத்தூர், விளாங்காடு, மேல்மா-ஆலத்தூர் சாலை, கூழமந்தல்-உக்கல் சாலை, ஒசூர்-கீழவள்ளிவலம் சாலை, பாதூர்-பட்டை சாலை ஆகியவை செப்பனிடப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, குடிநீர்த்தேக்கத் தொட்டிகளுக்குப் பயன் படுத்தப்படுகின்ற மின் மோட்டார்களுக்கு மின் கட்டணத்தை இலவசமாக்க வேண்டும் என்று இந்தநேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அரசு பொது மருத்துவமனை. வந்தவாசி தாலூகா மருத்துவமனை இரண்டு தொகுதிகளை உள்ளடக்கி உள்ளது. அதாவது, பெரணமல்லூருக்கும், வந்தவாசிக்கும் சேர்த்து ஒரே அரசு பொது மருத்துவமனைதான் இருக்கிறது. நீண்டகாலமாக இந்த மருத்துவமனைக்கு கூடுதலாக கட்டடம் கிடையாது. ஜெனரேட்டர் வசதி கிடையாது. இப்போது 54 படுக்கைகள் இருக்கின்றன. அது 100 படுக்கைகளாக இருக்கும் வண்ணம் அமைக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன். வந்தவாசி நகரம், பேரூராட்சியாக இருந்து, தேர்வு நிலைப் பேரூராட்சியாகி, இப்போது நகராட்சியாக மாறியிருக்கிறது. ஆகவே, அந்தப் பகுதியில் போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுதியாக இருப்பதால், வந்தவாசிக்கு புறவழிச் சாலை அமைக்க வேண்டும். திண்டிவனத்தில் இருந்து வருகின்ற அந்தச் சாலையில் தேசிய நெடுஞ்சாலை அலுவலகம் இருக்கிறது. அந்த அலுவலகத்திற்கு நேராகப் புதிய சாலை ஒன்றை அமைத்துக் கொடுத்தால், போக்குவரத்து நெரிசல் வந்தவாசி நகரத்திலே குறைவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும்.

அதேபோன்று, பொதுப் பணித் துறை கால்வாய் ஒன்று ஊரின் தென் பகுதியில் இருக்கிறது. அந்தக் கால்வாயின் தென் கரையை அகலப்படுத்தினால் போளூர் மார்க்கங்களிலிருந்து வருகின்ற பேருந்துகள் மேல்மருவத்தூருக்குச் செல்வதற்கு, நகரத்திற்குள்ளே வராமல் செல்வதற்கு ஒரு வாய்ப்பாக இருக்கும் என்று இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் *12-55*

வந்தவாசியைப் பொறுத்தவரையில், அதிகப்படியான மின் வெட்டு தொடர்ந்து இருக்கிறது. இந்த மின் வெட்டுக்கு காரணம் என்ன என்று

வினவியபோது, ஏற்கெனவே அச்சிறுபாக்கத்திலிருந்து மின் பகிர்மானம் அளிக்கப்பட்டு வந்தது. ஆனால் இப்போது விழுப்புரத்திற்கு மாற்றப்பட்டிருக்கிறது. விழுப்புரத்திலிருந்து வருவதால்தான் உங்களுக்கு அடிக்கடி மின்வெட்டு வருகிறது என்று உரிய அதிகாரிகள் சொல்லுகிறார்கள். எனவே, பழையபடி அந்த மின் பகிர்மானத்தை அச்சிறுபாக்கத்திலிருந்தே அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வந்தவாசி ஒன்றியத்தை கூட்டுறவு கிராமிய மின்சார திட்டத்தின்கீழ் வைத்திருக்கிறோம். இதிலே பல இடையூறுகள் இருக்கின்றன. எனவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கருணை உள்ளத்தோடு பரிசீலனை செய்து உரிய துறையுடன்—மின்வாரியத்துடன்—சேர்த்துத்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சேதாரக்குப்பம் பாலம் மிகுந்த மோசமான நிலையில் சேதம் அடைந்திருக்கிறது. ஏற்கெனவே இதுகுறித்து அமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பகுதி மக்கள் ஊர்வலம் நடத்தி உண்ணாவிரதம் இருந்திருக்கிறார்கள். எனவே, சேதாரக்குப்பம் பாலத்தை அவசியம் இந்த ஆண்டே கட்டித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமாத்திரம் அல்லாமல், புதியதாக பள்ளிகளுக்குக் கட்டடங்கள் கட்டுகின்றபோது, மிக அதிகமாகப் பாழடைந்த நிலையில் இருக்கும் கட்டடங்களை இடிப்பதற்குக்கூட நீண்ட நாட்கள் எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். இரண்டு ஆண்டுகளாக நான் சொல்லியும்கூட, பழைய கட்டடத்தை அப்புறப்படுத்துவதற்கு நீண்ட நாட்கள் எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். மும்முனி, அம்மைப்பட்டு ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பழைய பள்ளிக் கட்டடங்களை அகற்ற வேண்டும். காரணம், அங்கே இருக்கின்ற பள்ளி மாணவர்கள் கட்டடத்திற்கு உள்ளே செல்வதற்கு அச்சப்படுகிறார்கள். அது எந்த நேரத்திலும் இடிந்து விழும் அபாய நிலையில் இருக்கிறது என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

அத்திகாயூர் தரைப்பாலத்தை இந்த ஆண்டே கட்டிமுடிக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நேரம் கருதி சுருக்கமாக ஒன்றிரண்டு பிரச்சினைகளை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்து, சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மொத்தமாக உள்ள 21 போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பிலும் சுமார் 17,284 பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. தனியார் பேருந்துகள் என்று சொன்னால், 1 பேருந்து, 2 பேருந்துகள் என்று வைத்திருப்பவர்கள் எல்லாம் பஸ் முதலாளிகள். ஆனால் சுமார் 17,000 பேருந்துகளை வைத்திருக்கின்ற அரசாங்கமோ அல்லது அரசாங்கத்தினுடைய கழகங்களோ கடனாளிகள். இந்த நிலை எல்லா ஆட்சியிலும் தொடர்ந்து நீடித்துக்கொண்டே வந்துகொண்டிருக்கிறது. இதிலே அரசு முழுமையான கவனத்தைச் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்ற ஆண்டு என்று எடுத்துக் கொண்டால், 1997-98-லே மட்டும் மொத்த வழித்தடங்கள் 631; பேருந்து வழித்தடங்கள் இரண்டு ஆண்டுகளில் 614 விடப்பட்டுள்ளன. மொத்தம் 4091 பேருந்துகள் புதிதாக விடப்பட்டுள்ளன.

ஒரு காலத்திலே பேருந்துகள் எல்லாம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன. அப்போதிருந்த நிலை வேறு, இப்போது தாராள பொருளாதாரக் கொள்கை, தனியார் பல துறைகளில் முன்வந்து பல கோடி ரூபாய்களை முதலீடு செய்து தொழில் தொடங்குவது என்றெல்லாம் நிலைமை மாறிக் கொண்டு இருக்கிறது. என்னைப் பொறுத்தவரையில், நான் அரசுக்குச் சொல்ல விரும்புவது, ஆண்டுதோறும் புதிய வழித்தடங்களை இயக்குகின்றபோது, தனியார்களை அனுமதித்தால் அதில் தவறில்லை. இதை அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஒருகாலத்தில், பேருந்துகளை தனியார்களிடத்திலிருந்து எடுத்து அரசுடைமையாக்கப்பட்ட காரணத்தால் அதை அப்படியே கடைப்பிடிக்க வேண்டிய கட்டாயம் நிச்சயமாக இல்லை.

காலத்தினுடைய மாறுதலுக்கேற்ப, இப்போது இருக்கிற...

முற்பகல் 1-00

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு முதல்மைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனியாருக்குத் தர வேண்டும் என்று கூறுகிறார்கள், அந்தக் கருத்து அறவே புறக்கணிக்கப்படக்கூடிய கருத்து அல்ல என்றாலும், நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களிடத்திலே அறிந்துகொள்ள விரும்புவது, தனியார் லாபகரமான வழித்தடங்களை மாத்திரம்தான் கேட்கிறார்கள். லாபகரம் அல்லாமல், மக்களுக்குப் பயன்படக்கூடிய அளவிலே உள்ள வழித்தடங்களை அவர்கள் தேர்வு செய்வதில்லை. அந்தச் சூழ்நிலையிலே என்ன செய்வது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அரசுக்கு யோசனையாகச் சொல்ல வேண்டும்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் முன்னாலேயே சொன்னேன். புதிதாக ஏறக்குறைய 4,091 பேருந்துகள் சென்ற இரண்டு ஆண்டுகளிலே மட்டும் விடப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வோர் ஆண்டும் புதிய கோரிக்கைகள் வருகின்றன. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொல்வது உண்மைதான். அரசாங்கம் லாப நோக்கத்திற்காக மட்டும் பேருந்துகளை ஓட்ட முடியாது; ஓட்டவில்லை. நஷ்டம் வந்தாலும் பொது மக்கள் நலன் கருதி, எப்படி மருத்துவமனையை நடத்துகிறோமோ, அதேபோல, இதையும் நடத்தித்தான் ஆகவேண்டும். இதிலே என்னுடைய யோசனை என்னவென்றால், இந்த ஆண்டு 400 இடங்களுக்கு கோரிக்கை வருகிறது என்று சொன்னால், அதிலே 200 இடங்களிலே, ஒரு பாதியை தனியாரும், இன்னொரு பாதியை அரசாங்கமும் நடத்த முன்வரவேண்டும். இது ஒன்று. இந்த பாதியைக் கூட தனியார்கள் லாபத்திலே இயங்குகிற இடங்களைத்தான் கேட்பார்கள்; உண்மைதான். இதைப் படிப்படியாகக் குறைத்து வருகிறபோது, ஏற்கெனவே இயங்குகின்ற பேருந்துகளால் நஷ்டம் என்று தெரிந்தாலும், அரசு அவற்றை ஓட்டவேண்டும் என்கிற நிலையில், பழைய பேருந்துகளை நஷ்டம் வரும் இடங்களிலே, அரசாங்கத்திற்கு நஷ்டம் வந்தாலும் இயக்கித்தான் ஆகவேண்டும். (குறுக்கீடு)

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

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவை அலுவல்களை முடிக்க எனக்கு நேரம் போதவில்லை. நீங்கள் ஒவ்வொருவருடைய ஸ்பீச்சிலும் இண்டர்பியர் செய்துக்கொண்டிருந்தால் எப்படி?

திரு. ஆர். சொக்கர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு நிமிடத்தில் முடித்துவிடுகிறேன். இது மிக முக்கியமான பிரச்சினை. முதலமைச்சர் அவர்கள் மாண்புமிகு திருநாவுக்கரசு அவர்களிடம் ஆலோசனை என்று கேட்ட கருத்தினையொட்டி சொல்ல

விரும்புகின்றேன். தனியாருக்கு லாபம் வரக்கூடிய ஒரு ரூட்டைக் கொடுத்தால், அவர்கள் நஷ்டம் வரக்கூடிய ஒரு ரூட்டையும் சேர்த்து எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் இதில் முயற்சி செய்து பார்க்கலாம்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திரு. சொக்கர் அவர்கள் சொல்வது, சொல்வதற்கு எளிதான யோசனைதான். ஆனால் நஷ்டம் என்று தெரிந்த பிறகு, எந்தத் தனியார் நஷ்டத்திலே ஓடுகிற ரூட்டைக் கேட்பார்கள், பெற்றுக் கொள்வார்கள்? பிராக்டிகலாக, நடைமுறையிலே யாரும் ஒத்துக் கொள்ளமாட்டார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, கடந்த ஆட்சியில் நஷ்டம் வரக்கூடிய ரூட்டுகளை எல்லாம் நடத்த வேண்டாம் என்று, அதை cut செய்துவிட்டு, அதற்காக 15 கோடி ரூபாயை அன்றைய அரசு பெற்றது சொக்கர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும் என்றே கருதுகிறேன்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதைப்போல, நடைமுறைச் சிக்கல்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அதற்காகத்தான் நீங்கள் மாற்று வழியாக மினி பஸ், சிறிய பஸ்களை இயக்குவது என்கிற ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டுவந்து இருக்கிறீர்கள். இதிலே ஒவ்வோர் ஆண்டும் தொலைதூரம்/ அதிக கிலோ மீட்டர் ஓடக்கூடிய பேருந்துகளை தனியாருக்குத் தரலாம். அதிலே முழுமையாக அல்லாமல் 50%-ஐ அரசாங்கம் வைத்துக்கொள்ளலாம்; 50%-ஐ தனியாருக்குத் தரலாம். (குறுக்கீடு) மினி பஸ் அல்ல. மினி பஸ் எல்லாம் டோட்டலாக தனியாக வைத்து இருக்கிறீர்கள். நான் சொல்வது, லாங் டிஸ்டன்ஸ், அதிகமான தூரம் போகிற பேருந்துகளைப் பற்றிச் சொல்கிறேன். இந்த மினி பஸ் பற்றி அறிவித்து 2 ஆண்டுகள் ஆகின்றன. 2 ஆண்டுகள் ஆனதற்குப் பின்னாலும்கூட, நீங்கள் கணக்குப் பார்த்தால், மொத்த விண்ணப்பங்களே 383 தான் வந்து இருக்கின்றன. இதிலே நிராகரிக்கப்பட்டது பற்றி பிரச்சினை இல்லை. அவை முறையாக இல்லாத காரணத்தால் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் நிராகரித்து இருப்பார். இதிலே அனுமதி வழங்கப்பட்டு இருப்பது 40 வழித்தடங்களுக்குத்தான்; 40 பேருந்துகளுக்குத்தான். இந்த 40-ஐயும் பார்த்தீர்கள் என்றால், 28 மாவட்டங்கள் 'இருந்தாலும், 6

மாவட்டங்களில் 40 பேருந்துகளுக்கு மட்டும்தான் கடந்த 2 ஆண்டுகளிலே அனுமதி பெற்று இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், இதிலே நடைமுறைச் சிக்கல் இருக்கிறது என்று பொருள்.....

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுவரை 105 பேருந்துகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது. 4 மாதங்களுக்கு முன்பு இந்த அனுமதி வழங்கப்பட்டு இருந்தாலும், அவர்கள் அந்த மினி பேருந்துகளை தயாரித்துக் கொண்டுவந்து கொடுத்த பிறகுதான், அவைகளை இயக்க முடியும். ஆகவே இயங்கிக் கொண்டு இருப்பது 4 பேருந்துகள்தான். நேற்றைக்கு முதல்நாள் இயக்கி இருக்கிறோம். மேலும் இதிலே சட்டத் திருத்தம் செய்ய வேண்டியிருந்தது. ஏனென்றால், முதலிலே தேசியமயமாக்கப்பட்ட பகுதிகளில் சிறிய பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் சட்டத் திருத்தம் வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். சொல்லி ஓராண்டுக்குள் சட்டத் திருத்தம் கொண்டுவரப்பட்ட பிறகு, இது நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. ஒரு கிலோமீட்டர் தூரம் என்று இருக்கிற காரணத்தால், கிராமப்புறங்களிலே மட்டும்தான் இது நடைமுறைப்படுத்தப்படுகின்ற காரணத்தால், இதற்கு வரவேற்பும் குறைவாக இருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-05

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களுக்குத் தரப்பட்டிருக்கிற புள்ளிவிவரங்களில் 40 என்றுதான் கூறியிருக்கிறீர்கள். இப்போது 105 என்று நீங்கள் சொல்வதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுடைய ஆய்விலே ஏறக்குறைய 234 மனுக்கள் நிலுவையில் இருக்கின்றன என்று குறிப்பில் இருக்கிறது. நான் சொல்ல விரும்புவது இதுதான். ஒரு கிலோ மீட்டர் தூரம் என்பதை, ஏற்கெனவே இருக்கிற ரெகுலரைஸ் ஆன ரோட்டில் ஓட்டலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். இது புதிதாக பேருந்துகளை இயக்க வருபவர்களுக்கு கவர்ச்சியாக இல்லாத காரணத்தால்தான் தனியார் யாரும் முன்வரவில்லை. டாக்சி ஓட்டுகிறார்கள், ஆட்டோ ஓட்ட முன்வருகிறார்கள். பஸ்களை ஓட்ட முன்வருகிறார்கள். ஆனால் இரண்டுக்கும் இடைப்பட்ட மினி பஸ்சை ஏன் ஓட்ட முன்வருவதில்லை? சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இதுவரைக்கும் இருக்கிற நடைமுறைகளைச் சரிப்படுத்தி அவர்களுக்கு இருக்கிற சிக்கல்களை நீக்க, தவிர்க்க, அரசாங்கம் முன்வந்தால், தனியார் பலர் முன்வருவார்கள். அப்படி வந்தாலே தனியார்கள் ஏராளமான பஸ்களை கிராமங்களில் இயக்க முன்வருவார்கள்.

அப்படி முன்வருகிறபோது, அரசாங்கத்திற்கு வருகின்ற வேண்டுகோள்கள் குறையும், அரசாங்கத்திற்கு வருகிற நிர்ப்பந்தம் குறையும் என்று அரசுக்கு நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

எனக்குக் கிடைத்துள்ள தகவல்படி இப்போது 6 மாவட்டங்களில் ஓடுகின்றன. இப்போது நீங்கள் 105 என்கின்றபோது 10 மாவட்டங்களில் வந்திருக்கலாம். ஆனால் 28 மாவட்டங்களிலும் மினி பஸ்களை இயக்குவதற்கு அதிலே இருக்கிற நடைமுறைச் சிக்கல்களை நீக்கவேண்டும். பேருந்துகளை இயக்க முன்வரவேண்டும். அதற்கேற்ற வகையில் மினி பஸ் இயக்குவதற்கான சட்டத் திருத்தங்களைக் கொண்டுவரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நஷ்டம் என்று பார்த்தால் சென்ற ஆண்டு ஏறக்குறைய ரூ. 237 கோடி நஷ்டம் என்றும், இந்த ஆண்டு அதாவது 1998-99-லே ஏறக்குறைய ரூ. 450 கோடி நஷ்டம் வரலாம் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதிலே ஒன்று, மிகப் பெரிய அளவிலே கட்டுப்படுத்த வேண்டியது நிர்வாகச் செலவுகள். ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனிலும் எம்.டி. இருக்கிறார், அவருக்குக் கீழே பல பொறுப்புகள் இருக்கின்றன. இப்படி நிரம்ப இருப்பதால் செலவுகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. இதைக் குறைக்க அரசு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்தச் செலவினங்களைப் பார்க்கிறபோது, அதாவது மொத்தச் செலவு 100 சதவீதம் என்று எடுத்துக்கொண்டால், எந்தெந்த வகைக்கு என்னென்ன செலவு ஆகிறது என்று பார்த்தால், உயர் அழுத்த எண்ணெய்க்கு 24 சதவீதம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அப்போதைக்கப்போது பெட்ரோல், டீசல், எண்ணெய் விலை உயர்கிறபோது இந்தச் செலவுகளைத் தவிர்க்க முடியாதுதான். டயர் மற்றும் புதுப்பித்தல் 5 சதவீதம், வட்டி 6 சதவீதம், இதையும் தவிர்க்க முடியாது. உதிரி பாகங்கள் மற்றும் பழுது நீக்கம் 6 சதவீதம், ஏனைய செலவுகள் 5 சதவீதம் என்று அரசு அதிகாரிகள் கணக்கு காட்டுகிறார்கள். இது மொத்தச் செலவில் ஏறத்தாழ 16 சதவீதம். இதில் ஏனைய செலவு, உதிரி பாகம் மற்றும் புதுப்பித்தல்—புதுப்பித்தல் என்றால் புதிய பஸ் வாங்குவதில்லை, டயர் புதுப்பித்தல். ஆக இந்த 16 சதவீதத்தைக் கணிசமாகக் குறைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வேண்டுமானால் ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனிலும் ஒரு டெக்னிக்கல் எக்ஸ்பெர்ட் கமிட்டி மாதிரி போடுங்கள். இந்த ஏனைய செலவுகள் 5 சதவீதம் என்பதை மொத்தமுள்ள இரண்டாயிரத்து சொச்சம் கோடிக்கு கணக்குப் போட்டால் பல நூறு கோடி ரூபாய் வரும். அதுமாதிரி, உதிரி

பாகம், பழுது நீக்கம் போன்றவற்றில் 16 சதவீதம். இந்த அளவையும் குறைப்பதற்கு அரசு அதுபோல ஒரு கமிட்டியை ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் போட்டு அவற்றைக் குறைப்பதற்கு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இன்னும் இரண்டு நிமிடத்தில் பேசி முடியுங்கள்.

பிற்பகல் 1-10

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சினை. எல்லாச் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் இங்கே சொன்னார்கள். அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்ற ஏறக்குறைய 1,25,000 அல்லது 1,30,000 பேரை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்கவேண்டும், அவர்களை அங்கீகரிக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை இன்றைக்கு முக்கியமாக பெரிய அளவிலே எழுந்திருக்கிறது. இதற்கு 99.9 சதவீதம் ஆதரவு இருக்கிறது. அங்கே பல்வேறு சங்கங்கள், கட்சிகள் எல்லாம் இருந்தாலும், அந்தச் சங்கங்களின் கட்டுப்பாட்டையெல்லாம் மீறி இப்போதுள்ள நிலைமை எங்களுக்கு வேண்டாம் என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு நிலை வந்திருக்கிறது என்பது வெளிப்படையான உண்மையாகும். மாண்புமிகு அமைச்சர்கூட சேலத்தில் ஒரு நிகழ்ச்சியில் பேசுகிறபோது, எங்களுக்கு ஆட்சேபணை இல்லை, மற்ற சலுகைகளை, கார்ப்பரேஷனில் இருக்கிறபோது அவர்கள் பெற்றுக்கொண்டு இருக்கிற சலுகைகளை எல்லாம் விட்டுத்தர தயாராக இருந்தால் அவர்களை அரசு ஊழியர்களாக்குவது பற்றி நாங்கள் பரிசீலிப்போம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

இதிலே இரண்டு பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. உண்மையிலே அரசு ஊழியர்களாகிறபோது சில சலுகைகளை இழக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதேபோல அரசு ஊழியர்களாகிறபோது சில நன்மைகளை அவர்கள் பெறுகிறார்கள். இரண்டையும் தெரிந்துதான் கேட்கிறார்கள். நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பொறுத்தவரை, ஒரு பகுதியிலே பட்டிமன்றம் மாதிரி வேண்டும் என்றும், இன்னொரு பகுதியிலே வேண்டாம் என்றும் சொல்லிக் கொண்டிருப்பதில் பலன் இல்லை. எனவே நான் சொல்ல விரும்புவது, இந்தச் சங்கங்களினுடைய தலைவர்களை—தலைவர்கள் என்றால் ஊழியர்கள் அல்லாத தலைவர்களை அழைத்துப் பேசி பயனில்லை. தொழிலாளர்கள் அல்லாத தலைவர்களை அழைத்துப் பேசுவதிலே இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு உடன்பாடு இல்லை. ஏனென்றால் பலபேர் சங்கம் வேண்டும் என்று

[1998 மே 5

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: இல்லை, இல்லை, மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 18 நிமிடங்கள் நீங்கள் பேசியிருக்கிறீர்கள். சீக்கிரம் பேசி முடியுங்கள் என்று சொல்கிறேன். எனக்கு ஒரு கன்சிடரேஷன் நீங்கள் காண்பிப்பது இல்லை.

எனக்கு இருக்கிற பிரச்சினையை நான் இந்தநேரத்திலே சொல்லியாக வேண்டும். அலுவல் ஆய்வுக் குழுவிலே எந்தெந்தக் கட்சிக்கு எவ்வளவு நேரம் கொடுப்பது என்பதைப்பற்றிச் சொல்லியாகிவிட்டது. தனி ஒரு நபர் கட்சிக்கு 5 மானியக் கோரிக்கைகளில் பேச வாய்ப்பு அளிக்கப்படும் என்று சொல்லியாகிவிட்டது. உங்களைப் பொறுத்தவரையில், நீங்கள் காலையிலே 8 மணிக்கு அல்லது 9 மணிக்கு என்னுடைய அலுவலகத்திற்குத் தகவல் சொன்னால் பரவாயில்லை. திடீரென்று 11 மணிக்கு அல்லது 12 மணிக்கு வந்து, இன்றைக்குப் பேசப் போகிறேன் என்று சொல்கிறீர்கள். நான் இதுவரைக்கும் மறுத்ததில்லை. ஆனால், நீங்கள் எனக்கு ஒத்துழைப்பு கொடுத்து, சீக்கிரம் பேசி முடிக்க வேண்டும்; அவ்வளவுதான்.

பிற்பகல் 1-15

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீங்களும் இதை தினமும் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். உங்களோடு வாதம் செய்ய வேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் இருக்கிற நிலைமையைச் சொல்கிறேன்.

திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: தலைவர் அவர்களே, இடையிலே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் குறுக்கிட்டுக் கூறியதாலே, லேட்டாகிவிட்டது. நான் உங்களுக்கு ஒத்துழைப்பு தருகிறேன். முதலிலே இந்த 5 மானியக் கோரிக்கைகள் என்பதையே மாற்றவேண்டும். அதைப்பற்றி உங்களிடம் வந்து பேசுகிறேன். எனவே, இதிலே இந்தப் பிரச்சினை இருக்கிறது. இருந்தாலும்கூட, நான் முதலமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன் இந்த மாதிரி ஒரு ஜெனரல ஃபீலிங் வந்திருக்கிறது. அதை நீங்கள் தெரிந்துகொண்டு, எப்படி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமோ, அப்படி எடுங்கள். நான் என்ன சொல்கிறேன் என்றால், சில நேரத்திலே அவர்களுக்குத் தெரியாமல்கூட இருக்கலாம். எனவே, ஒட்டுமொத்தமாக இருக்கிற இப்படிப்பட்ட உணர்வுகளைப் போக்க, நீங்கள் அவர்களை

1998 மே 5] [திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு]

அழைத்துப் பேசி, இதில் இருக்கிற லாப-நஷ்டங்களை அவர்களுக்குச் சொல்லுங்கள், கார்ப்பரேசனிலே இருந்தால், இன்னின்ன நன்மைகள் இருக்கின்றன, அரசு ஊழியர்களாக ஆனால் இன்னின்ன நஷ்டங்கள் இருக்கின்றன என்று சொல்லி, அவர்களைத் தெளிவுப்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அல்லது பெருவாரியாக அப்படி அவர்கள் விரும்பினால், அரசாங்கத்திற்கு அதிக அளவிற்கு பொருள் நஷ்டம் இல்லை என்றால், அப்படி ஆக்குவதிலே தவறு இல்லை. எனவே, இதுகுறித்து பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது)

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தயவுசெய்து மன்னிக்க வேண்டும். ஒரேயொரு விஷயத்தைச் சொல்லி முடித்துவிடுகிறேன். பொதுவாக இப்போது பணிக்கு ஆட்களை எடுக்கிறபோது, ஆதிதிராவிடர்—எஸ்.சி., எஸ்.டி. பிரிவைச் சேர்ந்த இளைஞர்களைப் பொறுத்தவரையிலும், அவர்களுடைய வேண்டுகோள் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மற்ற பிரிவுகளுக்கு ஆட்களை எடுக்கிறபோது, உதாரணமாக சிறைக் காவலர் பதவி, கடற்படை, இரயில்வே, போலீஸ் போன்ற பதவிகளுக்கெல்லாம் மற்ற தகுதிகள் எல்லாம் அவர்களுக்கு இருக்குமானால், உயரத்தைப் பொறுத்தவரையில், 1 சென்டிமீட்டர், 2 சென்டிமீட்டர் குறைவாக இருந்தால், அவர்களை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று அரசு ஆணை இருப்பதாகவும், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே மட்டும் நடத்துநர், ஓட்டுநர் போன்ற பதவிகளுக்கு ஆட்களை எடுக்கிறபோது—மற்ற தகுதிகள் இருக்கிறபோது—1 சென்டிமீட்டர், 2 சென்டிமீட்டர் குறைவாக இருக்கிற காரணத்தாலே, நிராகரிக்கப்படுகிறார்கள் என்றும் சொல்கிறார்கள். கண்டக்டருக்கு உயர உச்சவரம்பு வைத்துக் கொள்வதில் பிரயோசனம் இல்லை. டிரைவருக்கு அந்த உயர உச்சவரம்பு இருந்தால் பரவாயில்லை. காரணம் டிரைவர்களுக்கு பிரேக் எட்டாமல் இருக்கலாம். ஆனால் கண்டக்டரைப் பொறுத்த வரையிலும், ஒன்றுமே பிரச்சினை இல்லை. 1 சென்டிமீட்டர் குறைந்து விடுவதால், அவர் வசூல் செய்வதிலே சிரமம் வந்துவிடாது. எனவே, போலீஸ் வேலைக்கும் மற்ற துறைகளில் உள்ள பணிகளுக்கும் எஸ்.சி., எஸ்.டி. பிரிவினருக்கு 2 சென்டிமீட்டர், 5 சென்டி மீட்டர் வரைக்கும் எக்சம்ஷன் கொடுக்கிறார்கள், அதற்கு அரசு ஆணை இருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படி இருக்கிறபோது, இதிலேயும் ஆதிதிராவிட இளைஞர்களுக்கு 1 சென்டிமீட்டர், 2 சென்டிமீட்டர் வித்தியாசம் இருந்தால், அவர்களை எடுத்துக் கொள்ளலாம். இதை அரசு பரிசீலிக்கலாம். போலீஸ் துறை போன்ற மற்ற துறைகளிலேயும் இது இருக்கிற காரணத்தால், இதுகுறித்து பரிசீலிக்க

வேண்டும் என்று நான் ஆதிதிராவிட இளைஞர்களின் சார்பாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம் பல அசோசியேஷன்களிலேயிருந்து லெட்டர் போட்டிருக்கிறார்கள். இதை மாண்புமிகு முதலமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு போங்கள், இந்த மாதிரி போன ஆட்சியிலே போலீசுக்கு உத்தரவு போட்டிருக்கிறார்கள், 5 சென்டிமீட்டர் வரை எக்சம்சன் கொடுத்து போட்டிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லி, என் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்து இருக்கிறார்கள். இதை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கும், அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கும் கொண்டு வருகிறேன். மற்றபடி இரத்தினபுரியிலே பஸ் நிற்கவேண்டும் என்கிற பிரச்சினை பற்றி உங்களிடம் கொடுத்துவிடுகிறேன். நேரம் இல்லாத காரணத்தாலே, மற்ற பொதுப் பிரச்சினைகளை அமைச்சரிடத்திலே தருகிறேன் என்று சொல்லி, உங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இறுதியாக திரு. சி. ஞானசேகரன். தினமும் நீங்கள் பேசுவதால், எவ்வளவு குறைவாகப் பேசமுடியுமோ, அவ்வளவு குறைவாகப் பேசி சீக்கிரம் பேச்சை முடித்துக்கொள்ள வேண்டும்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் சார்பாக பேசுகின்ற ஒரு நல்வாய்ப்பினை நல்கிய தங்களுக்கு என்னுடைய நெஞ்சார்ந்த நன்றியினைக் காணிக்கையாக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏற்கெனவே, இவ்வளவு நேரம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்கள் எழுப்பிய விவாதத்திலே நானும் என்னுடைய கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கிட்டத்தட்ட 1½ லட்சம் போக்குவரத்து ஊழியர்கள், தங்களை அரசு ஊழியர்களாக அறிவிக்க வேண்டும் என்று கோரிக்கை வைத்திருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் தொழிற் சங்கங்களினுடைய தலைவர்கள் இதற்கு ஒத்துக்கொள்ள மாட்டார்கள், இதிலே முக்கியமான தொழிற்சங்கங்கள் எல்லாம் இந்தக் கோரிக்கையை வைக்கவில்லை என்று கூறுகிறார்கள். இருந்தாலும், அவர்கள் சிறிய சங்கத்தைச் சார்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் சரி, ஊழியர்களின் மத்தியிலே அப்படிப்பட்ட ஒரு எண்ணம் வந்துவிட்ட காரணத்தால், இதைச் சொல்கிறேன். ஏற்கெனவே நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள்கூட சேலத்திலே பேசுகின்றபோது, சில சலுகைகளை, அவர்கள் இழக்கத் தயார் என்று சொன்னால், அவர்களை நாங்கள் அரசு ஊழியர்களாக ஆக்கத் தயார் என்று பேசியிருக்கிறார்கள். இதிலே என்ன சலுகை

போகும் என்று சொன்னால், ஏற்கெனவே அவர்களுக்கு கொடுக்கக்கூடிய யூனிபார்ம் போகும், அல்லது கேண்டீனிலே கிடைக்கக்கூடிய சாப்பாடு போய்விடும், அல்லது இன்சென்டிவ் கிடைக்காது, போனஸ் கிடைக்காது. இதுபோன்ற வசதிகளை எல்லாம் தவிர்த்துவிட்டால்கூட, எங்களுக்கு எதிர்காலத்திலே பென்ஷன் கிடைக்கும் என்று சொல்கிறார்கள்.

மின் வாரியத்திலே கிட்டத்தட்ட 1979 ஆம் ஆண்டு பணிக்குச் சேர்ந்தவர்கள் இப்போது 7 ஆயிரம் ரூபாய் சம்பளம் வாங்குகிறார்கள். ஆனால் போக்குவரத்துத் துறையிலே 1970 ஆம் ஆண்டிலே பணிக்குச் சேர்ந்தவர்கள் இன்று 3 ஆயிரம் ரூபாய் குறைவாக வாங்குகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். இப்போது ஐந்தாவது ஊதியக்குழு வந்த பின்னால், அவர்கள் சம்பளத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்த்துவிட்டு, எங்களை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்கினால், எங்களுக்கு ஓய்வு ஊதியம் உட்பட பல வசதிகள் கிடைக்கும் என்று நம்பிக்கையோடு அவர்கள் காத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, பெருந்தலைவர் காமராஜர் அவர்களுடைய காலத்திலே, கவர்ன்மென்ட் ஆஃப் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகமாகத்தான் இருந்தது. அப்போதெல்லாம் இதுபோன்று தனித் தனிக் கழகங்கள் இல்லை. அப்படி இருக்கிறபோது, ஒட்டுமொத்தமாக தமிழகத்திலே, பெருந்தலைவர் காமராஜர் அவர்கள் காலத்திலே எப்படி போக்குவரத்துத் துறையிலே, அரசுத் துறையிலே அரசு ஊழியர்களாக அவர்கள் எல்லாம் இருந்தார்களோ, அதைப்போல, மீண்டும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள், இந்த 1½ லட்சம் பேர்களை அரசு ஊழியர்களாக அறிவிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-20

அடுத்து விபத்துக்கள். போக்குவரத்திலே எக்கச்சக்கமாக, எங்கு பார்த்தாலும் விபத்துக்கள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. நேற்றுகூட விருத்தாச்சலம் பக்கத்திலே வேப்பூரிலே ஒரு பஸ் கவிழ்ந்து, 9 பேர் சாவு, இரவு சிறுமி சாவு என்று இன்றைய பத்திரிகையிலே செய்தி வந்திருக்கிறது. இப்படி போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய பேருந்தானாலும் சரி, அல்லது லாரிகளானாலும் சரி, எங்கு பார்த்தாலும் விபத்துக்கள், விபத்துக்கள் என்று பலபேருடைய உயிர்களை இன்று குடித்துக் கொண்டிருக்கக் கூடிய ஒரு நிலை இருக்கிறது. இது எதனால் வருகிறது என்பதற்காக ஒரு ஆய்வை நீங்கள் நடத்தவேண்டும். விரைவாகப் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்ற காரணத்தினாலே விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. குடித்துவிட்டு வண்டிகளை ஓட்டுகின்ற காரணத்தினாலே சில விபத்துக்கள்

[திரு. சி. ஞானசேகரன்] [1998 மே 5

ஏற்படுகின்றன. சாலைகள் சரியாக இல்லாத காரணத்தினாலே விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை ஊழியர்களை வைத்துக்கொண்டு, சில வரைமுறைகளை வைத்து, விபத்துக்கள் ஏற்படாத வண்ணம் நீங்கள் விபத்துக்களைத் தவிர்க்க வேண்டும். இப்போது தண்ணீர் லாரி, அல்லது அதேபோல் மண் லோடு லாரி என்று எங்களுடைய பகுதியிலே சொல்வார்கள். இதுபோன்ற லாரிகளுக்கு எல்லாம் கட்டுப்பாடே கிடையாது. அது நினைத்த நேரத்திலே எங்கு பார்த்தாலும் வேகமாகச் சென்று யாரையாவது இடித்துவிட்டுப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது. அதற்கெல்லாம் நம்முடைய அமைச்சரே கூட ஆங்காங்கே நடவடிக்கை மேற்கொள்ளலாம். ஏனென்றால் இப்போது துறை அதிகாரிகள் சரியாகப் பணியாற்றவில்லை. அமைச்சரேகூட நின்று வேகமாகப் போகிற வண்டியை நிறுத்தி, காவல் நிலையத்திலே ஒப்படைத்து வழக்குகளைக்கூட போடச் சொல்லலாம். இரு முறை அப்படிச் செய்தால் ஓரளவிற்கு இதுபோன்ற பயம் ஓட்டுநர்களுக்கு ஏற்படும். ஆக விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கு அமைச்சரவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இருக்கின்ற இந்தநேரத்தில் ஒரு கோரிக்கையை வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏற்கெனவேகூட ஒரு மனுவைக் கொடுத்தேன். இப்போது 50 சி.சி. வரை இருக்கக் கூடிய டி.வி.எஸ். 50 வாகனங்களுக்காக நம்முடைய முதல்வர் அவர்கள் வரி விலக்கு அளித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இப்போது நிறையபேர் இருக்கிறார்கள். பியூனாக இருந்தாலும் சரி அல்லது விவசாயியாக இருந்தாலும் சரி, இன்று அவர்கள் வசதியாக வாகனத்திலே போக வேண்டுமென்று நினைக்கிறார்கள். ஆகவே 75 சி.சி. வரை இருக்கக்கூடிய இரு சக்கர வாகனங்களுக்கு வரி விலக்கு அளித்தோம் என்று சொன்னால், ஏழை எளியவர்கள் எல்லாம் அதைப் பயன்படுத்துவதற்கான ஒரு வாய்ப்பு இருக்குமென்று நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சென்னையிலே மாநகரப் போக்குவரத்தைப் பார்த்தோம் என்று சொன்னால், பேருந்திலே இடம் கிடைப்பதே ஒரு பெரிய காரியமாக இருக்கிறது. தேர்தலுக்கு சீட்டு கிடைத்தாலும் கிடைத்துவிடுமேயொழிய, நம்முடைய பேருந்துகளிலே இடம் கிடைப்பது என்பது முடியாத ஒரு நிலை என்பதைப் பார்க்கிறோம். சில நேரங்களிலே சட்டையைக் கிழித்துக் கொண்டுதான் வெளியே இறங்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே மாநகரப் பேருந்துகளை தயவுசெய்து அதிகரித்து, பிரச்சினை இல்லாமல் இங்கே இருக்கக்கூடிய மாநகரப் பயணிகள் பயணம் செய்வதற்கு நீங்கள் ஆவன செய்யுங்கள். நம்முடைய எம்.எல்.ஏ. ஹாஸ்டலுக்கு அருகில் நீங்கள் பார்த்தால்கூட, நிறைய பஸ்கள் கோவையிலேயிருந்து வரக்கூடிய பஸ்கள், அல்லது பாலக்காட்டிலிருந்து வரக்கூடிய பஸ்கள், எல்லாம் நிறைய இரவில் வந்து நின்றுவிட்டு பகலில் ஓய்வு எடுத்துக்கொண்டிருக்கின்றன. வெளியிடங்களிலேயிருந்து வரக்கூடிய அந்தப் பேருந்துகள் நகரத்திலே பகல் நேரத்தில் ரெஸ்ட் எடுத்துக் கொண்டிருக்கின்றன. ஒன்று திரட்டி, ஒவ்வொரு ஏரியாவிற்கும் பிரித்துக் கொடுத்து—அங்கிருக்கக்கூடிய கண்டக்டரைக்கூட நீங்கள் மாற்றி, மாற்று கண்டக்டரைப் போடலாம், மாற்று டிரைவரைப் போடலாம்—அப்படி அந்த வண்டிகளை இயக்கி, அதிகமான பேருந்துகளை இயக்கி நெரிசலைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1998 மே 5] [திரு. சி. ஞானசேகரன்]

புதிய பேருந்துகளை நிறைய விடவேண்டும். நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் நிறைய நிதியை ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். இருந்தாலும் புதிய பேருந்துகள் மிகச் சிலவே கண்ணில் தென்படுகின்றன. ஆனால் பழைய பேருந்துகள் ஏராளமாகக் கண்ணில் தென்பட்டு, அவை ஆங்காங்கே நின்றுவிடக் கூடிய நிலையை நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களே ஒத்துக்கொள்வார்கள். ஆகவே கொஞ்சம் அதிகமாக நிதியை ஒதுக்கி, பழைய டப்பா வண்டிகளை எல்லாம் கொஞ்சம் மாற்றிவிட்டு, புதிய பேருந்துகளை தயவுசெய்து நீங்கள் உருவாக்கிக் கொடுக்கவேண்டும்.

அடுத்து உதிரி பாகங்கள். சென்ற ஆட்சியில் 'மெயின்டனன்ஸ்' என்பதில் நிறைய கொள்ளையடித்தார்கள். அதைக் கருத்திற்கொண்டு நம்முடைய அமைச்சர் கொஞ்சம் 'ஓவர் காஷியஸ்' ஆக இருக்கிற காரணத்தினாலே— என்னவோ, இந்த உதிரிப் பாகங்கள் வாங்குவதில் நிறைய கண்டிஷன்கள் போட்டிருக்கிற காரணத்தினாலே, இன்று உதிரி பாகங்கள் இல்லாத வண்டிகள் ஆங்காங்கே நின்றுவிடுகின்றன. இது 'ஓவர் காஷியஸ்'-ஆக இருப்பதனுடைய விளைவு. எந்தப் பொருளும் அங்கே கிடைக்காமல் போய்விடுகிறது. உதிரி பாகங்கள் கிடைக்கவில்லை. ஆகவே எங்கு பார்த்தாலும் வண்டிகள் நிற்கக்கூடிய ஒரு நிலை இருப்பதை நாம் ஒத்துக்கொண்டுதான் ஆகவேண்டும். ஆகவே மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சில நிபந்தனைகளை கொஞ்சம் கடுமையாகப் போட்டுகூட, உதிரி பாகங்களை நீங்கள் அதிகமாக வாங்கித் தந்து பேருந்துகள் நிற்காமல் இருக்கக்கூடிய நிலையினை உருவாக்கித் தாருங்கள் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. சி. ஞானசேகரன்] [1998 மே 5

அடுத்து மாணவர்களுக்கு பஸ் பாஸ் இலவசமாகக் கொடுத்திருக்கிறோம். பள்ளி நேரங்களில் நிறைய மாணவர்கள் சாலையில் நின்றுகொண்டிருக்கும்போது, கண்டக்டர் டபிள் விசில் கொடுத்துவிட்டு அந்தப் பிள்ளைகளை அம்போவென்று விட்டுவிட்டு பஸ்களை ஓட்டிச் சென்றுவிடுகிறார்கள். பிறகு அந்தப் பிள்ளைகளில் சில பிள்ளைகள் என்னிடமே வந்து சார், 2,3, முறை பஸ் எங்களை விட்டுவிட்டுப் போய்விட்டது என்று சொல்லக் கூடிய நிலைமை எல்லாம் வருகிறது. ஆகவே நீங்கள் நம்முடைய கண்டக்டர், டிரைவர்கள் எல்லோரையும் அழைத்துப் பேசி, டெப்போவில் சும்மா இருக்கிற வண்டிகளையாவது வைத்து, அவர்களுக்கென்று தனியாக ஒரு சமுதாய நோக்கோடு—அந்த கண்டக்டர், டிரைவர்கள்—ஓடி. எல்லாம் கேட்காமல், அவர்களை வைத்து அந்தப் பள்ளி நேரங்களில் தனி பஸ்களை, சும்மா இருக்கக்கூடிய பஸ்களை எடுத்துவந்து, அவர்களுக்காக ஓட்டி நீங்கள் அந்த மாணவர்களுடைய பிரச்சினையைத் தீர்க்கலாம் என்கிற என்னுடைய ஆலோசனையை வைக்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நான்கூட ஏற்கெனவே இந்தச் சபையில் சொல்லியிருக்கிறேன். ரீ-டிரெடிங் டயருக்கு ரப்பர் தூளை வாங்குகிறபோது, எங்கோ உத்திரப்பிரதேசத்திலே இருக்கிறவர்கள், ஆந்திராவிலே இருக்கிறவர்களிடமிருந்து வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். தமிழகத்திலே படித்துவிட்டு, வேலையில்லாத இளைஞர்கள் ஏராளமான பேர் இருக்கிறார்கள். ஒரு தமிழன் போய் ஆந்திராவிலோ அல்லது கர்நாடகத்திலோ அல்லது உத்திரப்பிரதேசத்திலோ வேலை கேட்டான் என்று சொன்னால், வேலை கிடைக்காது. அங்கே அவர்களுக்கு கான்டிராக்ட் கிடைக்காது. ஆனால் ஒரு தமிழன் இந்த இடத்திலிருந்து படித்துவிட்டு, அவர் ஏதோ`TIIC'-லோ அல்லது வேறு எங்கேயோ லோனை வாங்கிப் போட்டு, ஒரு பெரிய பேக்டரி ஆரம்பித்து, அந்த ரீ-டிரெடிங் டயருக்கு ரப்பர் சப்ளை செய்யக்கூடிய ஒரு கான்டிராக்ட்டைப் போடுகிறார் என்று சொன்னால், அவரை ஏற்றுக்கொள்ளாமல் நாம் சில நிபந்தனைகளைப் போட்டு, வெளி மாநிலத்தவர்களை ஊக்குவிக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-25

நான் நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களையும், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களையும் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம், இங்கே படித்துவிட்டு சும்மா இருக்கக்கூடிய தமிழர்களுக்கு, `TIIC'போன்றவற்றில் எல்லாம் கடன் வாங்கி தொழிலைத் தொடங்கி இருக்கக்கூடியவர்களுக்கு

1998 மே 5] [திரு. சி. ஞானசேகரன்]

ஒரு வாய்ப்பை நீங்கள் உருவாக்கிக் கொடுங்கள். நம்முடைய தமிழகத்திலே Entrepreneurs-க்கு நீங்கள் ஆக்கமும் ஊக்கமும் அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தது கோட்டங்கள். புதிதாக சில கோட்டங்களை அமைச்சர் உருவாக்கியிருக்கிறார். இப்போது வேலூருக்கு தலைமையிடமாக விழுப்புரம் இருக்கிறது. என்னைப் பொறுத்த வரையில் அப்படியெல்லாம் ஒரு நிலைமை வேண்டாம். என்னைக் கேட்டால், மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை தயவுசெய்து அறிவித்துவிடுங்கள். நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் மகிழ்ச்சி அடைவார்கள். ஏற்கெனவே 21 இருக்கிறது. இதில் நீங்கள் இன்னும் கொஞ்சம் கூட்டப் போகிறீர்கள். மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை நீங்கள் உருவாக்கிக் கொடுத்துவிட்டு—இப்போது தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் என்றிருப்பதிலே மாவட்டத்தினுடைய பெயரை முதலிலே கொண்ட - வேலூர் மாவட்ட தமிழக அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் என்று சொன்னால்தான் ஓரளவிற்கு அதை ஐடென்ட்டிபை செய்யமுடியும். திரு. கருப்புசாமி தமிழகத்தையே துண்டாடுகிறார்கள் என்றுகூட இப்போது விவாதித்து போய்விட்டார். திருநெல்வேலி தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி - இதற்கு எப்படி கவர்னர்கூட அனுமதி கொடுத்தார் என்றெல்லாம்கூட கேட்டார்கள். இதற்கெல்லாம் கவர்னர் அனுமதியெல்லாம் தேவையில்லை. இது பஸ் நிர்வாகத்திற்காக எடுத்துக் கொண்ட ஒன்று. ஆகவே, அதை மாவட்டத்திற்கு ஒன்றாக வைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஆட்டோ தொல்லை ஒரு பெரிய தொல்லை. It is a great menace to our society. அவர்கள் மீட்டரே வைக்க மாட்டேன் என்கிறார்கள். நகரத்திலே வைக்கிறார்கள். மீட்டர் வைத்துக் கொண்டிருந்தாலும், அதைப்போடுவதே கிடையாது. மீட்டரே இல்லாமல் ஆட்டோ ஓடுகிற ஊர்கள் நிறைய இருக்கின்றன. யாராவது ஒரு வெளியூர்க்காரர் மாட்டிவிட்டால், 2 கிலோ மீட்டர் தூரம்தான் இருக்கும், அவன் 40 ரூபாய் என்று சொல்வான். மீட்டரே போட மாட்டான். அது 5 ரூபாயிலே முடியக்கூடிய காரியமாக இருக்கும். 40 ரூபாய் பணம் பிடுங்கிவிடுவான். இப்படிப் பணம் பிடுங்குகிறவர்கள் இருக்கிற காரணத்தினாலே எல்லா ஊர்களிலும் மீட்டரைப் பொருத்த வேண்டும் என்ற ஒரு நியதியை நீங்கள் உடனடியாகக் கொண்டுவர வேண்டும். மீட்டரைப் போட வேண்டும் என்று ஒரு நியதியை நீங்கள் உருவாக்கி,

யாராவது பணம் பிடுங்குகிறவர்களாக இருந்தால் அவர்கள் மீது வழக்கு போட்டு உள்ளே தள்ளக்கூடிய நிலையை நீங்கள் உருவாக்குங்கள் என்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து மினி பஸ். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்கள் சொன்னதைப்போல நிர்வாக ரீதியாகப் பார்த்தோம் என்று சொன்னால் அது 'சக்சஸ்புல்' ஆகவில்லை. காரணம் நீங்கள் 16 கிலோ மீட்டர் என்று சொல்கிறீர்கள். பஸ்ஸே இல்லாத கிராமம் 22-வது கிலோ மீட்டரிலே இருக்கும். ஆனால், நீங்கள் 16 கிலோமீட்டர் ஆனவுடனே பஸ்ஸை 'டெட்' என்று நிறுத்திவிடுவீர்கள் என்று சொன்னால் மீதியிருக்கக்கூடிய இடத்திற்கு யாராவது நடக்கவா முன்வரப் போகிறார்கள்? எனவே, அதற்குப் பக்கத்திலே இருக்கிற ஊர்வரை, அந்த டெஸ்டினேஷன் வரை, நீங்கள் அந்த விதியைத் தளர்த்த வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சீக்கிரம் பேசி முடியுங்கள்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: சீக்கிரம் பேசி முடித்துக் கொள்கிறேன். 16 கிலோ மீட்டர் என்பதை நீங்கள் 22,23 கிலோ மீட்டர் என்று தளர்த்தினால் - ஏற்கெனவே சர்வீஸ் ரோடு 1 கிலோ மீட்டர் என்று வைத்திருக்கிறீர்கள். அதை 3 கிலோ மீட்டர் என்று நீட்டித்துக் கொடுக்கலாம். அப்படிச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து டிராஃபிக் போலீஸ். நம்முடைய சமுதாயத்திலே டிராஃபிக் போலீசை நினைத்தால் உண்மையிலேயே சில நேரங்களில் அசிங்கமாக இருக்கிறது. பல இடங்களிலே எங்குமே நிற்காத வண்டி போலீஸ்காரரைப் பார்த்தால் நின்றுவிடுகிறது. மாமூல் வாடிக்கையாகப் போய்விட்டது. அதை எப்படியாவது நீங்கள் தீர்த்து வைக்க வேண்டும். ஆங்காங்கே லாரிகளை நிறுத்தி இந்த மாமூலை வாங்குகிற ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அதுபோன்ற நிலைமையை நீங்கள் மாற்றி அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஆர்.டி.ஓ. ஆபிசில் நிறைய லஞ்சம் தாண்டவம் ஆடிக் கொண்டிருக்கிறது. நீங்கள் ஒரு அதிரடிப் படை அல்லது 'பிளையிங் ஸ்குவார்டு' போன்றவற்றை ஏற்படுத்தி ஆர்.டி.ஓ. ஆபிசிலே இருக்கக்கூடிய லஞ்சத்தைத் தவிர்க்க வேண்டும். அதேபோல செக் போஸ்ட், சில நேரங்களில் பூவிருந்தவல்லி செக் போஸ்ட்டிலே—அது போக்குவரத்துத் துறை செக் போஸ்டாக இருந்தாலும் சரி அல்லது வணிக வரித் துறை செக் போஸ்ட்டாக இருந்தாலும் சரி—சில நேரங்களில் வேலூருக்குப்

போக வேண்டுமென்று சொன்னால், நடுராத்திரியிலே 2 மணி நேரம், 3 மணி நேரம்கூட நிறுத்திவிடுகிறார்கள். வண்டிகள் போவதற்கே இடம் இல்லை. வண்டிகளை எல்லாம் ரோட்டிலேயே நிறுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, வணிக வரித் துறை செக் போஸ்ட் அதிகாரிகளும் சரி, போக்குவரத்துத் துறை செக் போஸ்ட் அதிகாரிகளும் சரி, வண்டிகளைக் கொஞ்சம் ஓரமாக நிறுத்தி, மாமூலாகப் போகக்கூடிய லாரிகள், பஸ்கள் மற்றும் கார்களுக்கு எல்லாம் இடம் விடக்கூடிய அளவிற்கு, பாதைகளை விட்டு ஓரத்திலே நிறுத்தி செக் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, இங்கே பேசுகின்ற நல்ல வாய்ப்பினைக் கொடுத்த தங்களுக்கு நன்றி கூறி அமைகின்றேன்.

திரு. டி. மணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே சொல்லியிருந்தேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் சொல்லியிருந்தீர்கள். ஆனால் நேரம் இருந்தால் கொடுப்பேன் என்றேன். இப்போது நேரம் இல்லை.

திரு. டி. மணி: இது முக்கியமான மானியக் கோரிக்கை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அது எனக்குத் தெரியும். நீங்கள் 5 மானியக் கோரிக்கைகளின்மீது பேசுகிறேன் என்று எழுதிக் கொடுத்துவிட்டு, அதற்கும் மேலே சிலவற்றைக் கொடுத்தீர்கள். நான் வாய்ப்பு இருந்தால் கொடுப்பேன் என்றேன். இன்றைக்கு வாய்ப்பு இல்லை.

திரு. டி. மணி: முக்கியமான சில காரியங்கள் மானியக் கோரிக்கையில் இடம் பெறாமல் போகக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஏற்கெனவே ஒரு ஆளாக இருந்தாலும், ஒரு கட்சியினுடைய பிரதிநிதி என்ற முறையில்...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் உறுப்பினர். 5 மானியக் கோரிக்கைகளின்மீது பேச வேண்டும் என்று எழுதி கொடுத்துவிட்டீர்கள். எழுதிக் கொடுக்காததிலும் பேசுவேன் என்று இப்போது சொல்கிறீர்கள். நான் ஏற்கெனவே பல தடவை அனுமதி கொடுத்து இருக்கிறேன். இன்றைக்கு வாய்ப்பு இல்லை. அவ்வளவுதான்.

பிற்பகல் 1-30

பேரவையின் முன் அனுமதியோடு பேரவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்பெறுகிறது. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உருவாவதற்குக் காரணமாக இருந்து இன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய வளர்ச்சியைக் கண்காணித்து நடைமுறைப்படுத்திக் கொண்டிருக்கிற தமிழகத்தினுடைய முதல்வர், தமிழினத் தலைவர் கலைஞர் அவர்களை வணங்கி இங்கே போக்குவரத்து மானியத்தின் மீதான என்னுடைய கருத்தினை எடுத்து வைக்க முற்படுகிறேன். இங்கே 10 உறுப்பினர்கள் போக்குவரத்துத் துறையினுடைய பணிகளைப் பற்றியும், இதிலே இருக்கிற குறைகளைச் சுட்டிக்காட்டியும் உரையாற்றியிருக்கிறார்கள். இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் 1972-ல் இன்றைய முதல்வர் அன்று முதல்வராக இருந்தபோது பொது உடைமை நோக்கத்தோடு 2247 அரசுப் பேருந்துகளுடன் இருந்த அரசுத் துறையை, முதல் போக்குவரத்துக் கழகமாக உருவாக்கி 1973-ல் மீண்டும் 3 போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கி, அன்று 2247 பேருந்துகள் என்ற எண்ணிக்கையை 17284 பேருந்துகள் என்று உயர்கின்ற அளவுக்கு பாடுபட்டிருக்கிற தலைவர், கழகத் தலைவர் என்பதை மறுக்க முடியாது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அன்று 20,000 தொழிலாளர்கள்தான் பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தார்கள் என்ற நிலைமை மாறி இன்று 1,24,900 பணியாளர்கள் இதிலே பணியாற்றுகிறார்கள் என்று சொன்னால் அதற்கு வித்திட்டவர் தமிழக முதல்வர் கலைஞர் என்பதை நன்றி உள்ளவர்கள் மறக்கமாட்டார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே, பொதுத் துறையிலே நாட்டம் கொண்ட கலைஞர் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறையில் கழகங்களை உருவாக்கி இன்று அதனுடைய வளர்ச்சிக்கு காரணமாக இருந்திருக்கிறார்கள்.

இன்று இந்தத் துறையினுடைய வளர்ச்சிக்கு காரணமாக இருக்கிற கலைஞர் அவர்களே, கடந்த 5 ஆண்டுக் காலங்களிலே ஏற்பட்ட சீர்கேடுகளை எல்லாம் களைந்து எறிய வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு தன்னுடைய முழு கவனத்தையும் இதிலே செலுத்தி, எந்தத் தவறும் நடந்துவிடக் கூடாது என்று முழுப் பொறுப்பையும் இங்கே ஒப்படைத்து, இந்தப் பணிகளை கண்காணித்தும் வருகிறார்கள். அந்த உணர்வோடு இங்கே உறுப்பினர்கள் எல்லாம் சுட்டிக்காட்டியதன் அடிப்படையில் சில தவறுகள் நடந்துவிடக் கூடாது என்று 'ஹைலெவல் பர்சேஸ் கமிட்டி' என்ற அடிப்படையிலே உயர் மட்டக் குழுவே எந்தெந்தப் பொருட்களை வாங்க வேண்டும், எங்கே வாங்க வேண்டும், எந்த விலைக்கு வாங்க வேண்டும் என்று ஒப்பந்தங்களின் மூலமாகவே முடிவு

செய்து அவைகளுக்கான முறைகளை எல்லாம் வகுத்து இருக்கிறது. முறைகளைப் பின்பற்றாமல் முறைகேடாக நடந்தவர்களை மக்கள் தூக்கி எறிந்ததினுடைய விளைவு, வருங்காலங்களில் ஒரு விழிப்புணர்வை உருவாக்கி, இந்த முறைகேடுகளை எல்லாம் களையவேண்டும் என்ற வகையில், சீர்கேடுகளை எல்லாம் அகற்றுகின்ற வகையில், பல சீர்திருத்தங்களையும் இந்தத் துறையிலே கொண்டு வந்து இருக்கிறோம். அதனுடைய விளைவாக இன்று ஏற்பட இருந்த பெரிய நஷ்டம்கூட குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. நான் சில உதாரணங்களைச் சுட்டிக்காட்டினால் இந்த சீர்திருத்த நடவடிக்கைகளினால் இந்தத் துறையிலே ஏற்பட்டிருக்கிற நன்மைகளை நீங்கள் நன்கு உணர முடியும்.

குறிப்பாக கூடு கட்டுவது - பாடி பில்டிங் - அதிலே கடந்த காலங்களில் 1995-96-ல் நகரப் பேருந்துகளைக் கட்டியபோது ஒரு பேருந்துக்கான சராசரி செலவை மட்டும் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். 2.65 இலட்சங்கள். 1996-97-ல் 1.64 இலட்சமாக அது குறைந்திருக்கிறது. எந்தப் பொருளினுடைய விலை ஏறிக்கொண்டிருந்தாலும் பாடி கட்டுவதிலே—இந்த கூடு கட்டுவதிலே—இந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒரு பேருந்துக்கு 1 இலட்சம் ரூபாய் அளவுக்கு குறைகிற வாய்ப்பை நாம் பெற்றிருக்கிறோம் இந்த அரசு எடுத்த நடவடிக்கைகளின் காரணமாக. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோல புறநகர்ப் பேருந்துகள் கடந்த காலங்களிலே கட்டப்படுவதற்கு செலவு 3.17 இலட்சம். இன்று அவைகள் கட்டப்படுவதற்கு 2.32 இலட்சம் செலவு. கிட்டத்தட்ட அதிலேயும் 1 இலட்சம் ரூபாய் மிச்சப்படுத்தப்படுகிறது. அதேபோல பொருள்கள் வாங்குவதில்—ஸ்பிரிங் என்று சொல்வார்கள். இந்த ஸ்பிரிங் வாங்குவதிலே மட்டும் 1995-96-லே ஏற்பட்ட செலவைவிட இப்போது இரண்டு ஆண்டுகளில் 15%-லிருந்து 23 சதவிகிதம் வரை விலை குறைந்திருக்கிறது. வீல் பட்டை என்பது அந்த ஸ்பிரிங்கோடு சேர்ந்த பகுதி. அதை அப்போது 50,000 ரூபாய்க்கு வாங்கியிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் அதிலே 35 முதல் 40% வரை விலை இன்று குறைந்திருக்கிறது. பெயின்ட் விலை எல்லா இடங்களிலும் ஏறியிருக்கிறது. ஆனால் கார்ப்பரேஷனில் மட்டும் அவர்கள் அன்று வாங்கிய விலையைவிட இன்று குறைந்த விலைக்கு வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதுதான் கடந்த காலங்களிலே அடித்த கொள்ளை. பெயின்ட்டிலே மட்டும் இன்று 15 முதல் 25% வரை விலை குறைந்திருக்கிறது.

டயர், அதிலே 6% விலை குறைந்திருக்கிறது. டியூப், 3 முதல் 9% வரை விலையைக் குறைத்து வாங்கியிருக்கிறோம். ஃபிளாப்புகள் 11 முதல் 15% வரை விலையைக் குறைத்து வாங்கியிருக்கிறோம். பேருந்துகளைக் கட்டுவதற்கு உபயோகப்படுத்துகிற அந்த பிளைவுட் அட்டைகள் 4 முதல் 10% வரை விலை குறைந்திருக்கிறது. அலுமினியம் தகடுகள் 5 முதல் 8% வரை விலை குறைந்திருக்கிறது. டியூப்லைட் இன்வெர்ட்டர் 35 முதல் 40% வரை விலை குறைந்திருக்கிறது. ரெக்ஸின் 28 முதல் 29% வரை விலை குறைந்திருக்கிறது. இதெல்லாம் இந்த அரசு எடுத்த நடவடிக்கைகளின் காரணமாக ஏற்பட்டிருக்கின்ற குறைவுகள்.

பிற்பகல் 1-35

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. திருநாவுக்கரசு மற்றும் திரு. ஞானசேகரன் போன்றவர்கள் எல்லாம் சுட்டிக்காட்டியதைப் போல உதிரி பாகங்கள் வாங்கும்போது நாம் வாங்குகிற எண்ணிக்கையைக் குறைக்க முடியாது. ஏன் என்றால் ஒவ்வொரு ஆண்டும் பேருந்துகள் எப்.சி.க்குச் செல்லவேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறபோது உதிரி பாகங்களை மாற்ற வேண்டிய கட்டாயமும், அவசியமும் ஏற்படுகிறது. ஆனால் உதிரி பாகங்கள் வாங்கும்போது கமிஷன் வாங்குவதை எல்லாம் குறைத்ததன் விளைவாகவும் பாடி பில்டிங்கில் ஏற்பட்ட கமிஷன் வாங்குவதைக் குறைத்தன் விளைவாகவும் இன்று கேப்பிட்டல் எக்ஸ்பென்சஸ் என்று சொல்லப்படுகின்ற அந்த மூலதனச் செலவினை நாம் வெகுவாகக் குறைத்து இருக்கிறோம் என்பதுதான் கடந்த 2 ஆண்டுகளில் நாம் பெற்று இருக்கிற நடைமுறையின் உண்மைகள்.

அதுமட்டுமல்லாமல், சென்ற ஆண்டு, 1997-98-ல் 237 கோடி ரூபாய் இழப்பு என்று கணக்குக் காட்டியிருக்கிறோம். ஆனால் முழு ஆண்டுக்கும் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டு இருக்கும் என்று சொன்னால் 200 கோடி ரூபாய் லாபமாகக்கூட கடந்த ஆண்டு இருந்து இருக்க முடியும். 7 மாத காலம் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டதன் விளைவாக—607 கோடி ரூபாய் இழப்பு வரும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. சிக்கன நடவடிக்கைகளின் காரணமாக—கட்டண உயர்வின் காரணமாக 237 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு அது குறைக்கபட்டிருக்கிறது. ஆனால் மீண்டும் தமிழக முதலமைச்சர் கலைஞர் அவர்கள் பொது மக்களுடைய எண்ணத்தை உணர்ந்து மேலும் 2 பைசா குறைத்து இருப்பதன் காரணமாக இந்த ஆண்டு 400 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு இழப்பு ஏற்படும் என்று இந்தத் துறையின் மூலமாக எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. டீசல் விலை உயர்வின் காரணமாக, பஞ்சப்படி மற்றும் இதர சம்பள உயர்வின் காரணமாக இதுபோன்ற

நட்டங்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளை தவிர்ப்பதற்கும் இந்த அரசு பல்வேறு முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும் என்பதையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திரு. கணேசன் அவர்களும், திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்களும், திரு. ஞானசேகரன் அவர்களும் தொழிலாளர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஆக்க வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை வைத்துப் பேசி இருக்கிறார்கள். திரு. கணேசன் அவர்கள் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட தகவல்களின் அடிப்படையில் ஊதியத்தில் உள்ள முரண்பாடுகளை எல்லாம் சுட்டிக்காட்டினார்கள். எப்போதுமே நம்முடைய நாட்டில் ஒரு பழமொழி உண்டு அரைக் காசு உத்தியோகமாக இருந்தாலும் அரசாங்க உத்தியோகமாக இருக்கவேண்டும் என்று சொல்வார்கள். நமக்கு கவர்ன்மெண்டு வேலை என்று சொன்னால் பணிப் பாதுகாப்பு, நிரந்தரம் இருக்கிறது என்பது ஒரு உளவியல் ரீதியாக ஏற்பட்டுவிட்ட பாதிப்பு. ஆகவேதான் இந்த உளவியல் ரீதியாக இருக்கிற இந்த உணர்வைப் பயன்படுத்தி தொழிலாளர்களை எப்படியும் தங்கள் பக்கம் திருப்பலாம் என்று சிலபேர் முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களை நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்ளும் அன்பான வேண்டுகோள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. திருநாவுக்கரசு அவர்கள் நான் சொல்ல வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நான் இங்கே சட்டமன்றத்தில் சுட்டிக்காட்டி எடுத்து வைக்கிற வாதங்களைக்கூட தொழிலாளர் தோழர்கள் நாளைக்கு பத்திரிகையில் படிக்க முடியும். அவர்கள் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கட்டும். அவர்கள் இன்று பெறுகிற ஊதியங்கள், தொழிற்சங்கங்களில் அவர்கள் உறுப்பினர்களாக இருக்கிற காரணத்தால் தொழிற்சங்க சட்டங்களுக்கு உட்பட்டு நடக்கிற காரணத்தால், அவர்களுக்குக் கிடைக்கிற சலுகைகள், இவைகளை எல்லாம் ஒப்பிட்டுப் பார்த்து அரசு ஊழியர்களாக மாறினால் அவர்களுக்குக் கிடைக்கிற இழப்பு என்ன என்பதை அவர்கள் புரிந்துகொள்ளவேண்டும். ஆங்கிலத்தில் ஒன்றைச் சொல்வார்கள். relative deprivation. இப்போது அவர்களுக்கு இந்த எண்ணம் வருவதற்குக் காரணம், அரசு ஊழியர்களுக்கு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற இந்த ஊதிய உயர்வுகள்தான்.

10 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை கொடுக்கப்படுகிற ஊதிய உயர்வு 1998-ல் இப்போது அரசுப் பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றுகிற ஊழியர்களுக்கு 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை ஊதிய உயர்வு கொடுக்கப்படுகிறது. இந்த செட்டில்மெண்டுபடி முதன் முதலாக இவர்கள் அரசு ஊழியர்களாக

வருகிறோம் என்று ஏற்றுக்கொண்டால், நாங்கள் 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை ஊதிய உயர்வு கேட்கமாட்டோம், அரசு ஊழியர்களுக்கு இருப்பதைப் போலவே 10 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை எங்களுக்கு ஊதியம் நிர்ணயித்தால் போதும் என்பதை முதலில் ஒத்துக்கொள்ள வேண்டும். அதற்கு அவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்களா? அது மட்டுமல்ல. இப்போது அவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டால், அவர்களுக்குக் கிடைக்கிற பணி இழப்பையும் அவர்கள் பார்க்கவேண்டும்.

இங்கே பல்வேறு ஊதியங்களைச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். என்னிடம் ஒரு புள்ளிவிவரம் இருக்கிறது. இங்கே ஸ்வீப்பர் போன்ற கடைநிலை ஊழியர்களின் ஊதியங்கள், அரசு ஊழியர்களாக இருப்பவர்கள், இந்த ஊதிய உயர்வு அறிவிக்கப்படுவதற்கு முன்பாக அடிப்படை ஊதியம், வீட்டு வாடகைப் படி, நகர ஈட்டுப் படி இவைகள் எல்லாம் சேர்த்து ஒருவர் பெற்ற தொகை 2,322 ரூபாய் 50 பைசா. இந்த அடிப்படை ஊழியர்கள் ஸ்வீப்பர்—ஆக இருப்பவர்கள். இந்த ஊதியக் கமிஷன் பரிந்துரை வந்ததற்குப் பின்பு 3,363 ரூபாய்தான் பெறுகிறார்கள் எல்லாவற்றையும் சேர்த்து. ஆனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றுகிற அவர்கள் இன்று 6,057 ரூபாய் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள், மொத்தமாக. கடைநிலை ஊழியர்களாக இருப்பவர்கள் எண்ணிக்கை 2,400 பேர். கிட்டத்தட்ட 2 பங்காகப் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். 3,363 ரூபாய் எங்கே, 6,057 ரூபாய் எங்கே? இதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தயவுசெய்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

அதேபோல் டெக்னிக்கல் ஸ்டாஃப் அண்டு கண்டக்டர்ஸ். நடத்துநர்களும், டெக்னிக்கல் ஸ்டாஃப்பாக இருப்பவர்கள். அவர்கள் இன்று 6,122 ரூபாய் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசுப் பணியாளர்களாக இருந்தால் அவர்களுக்குக் கிடைக்கிற ஊதியத் தொகை 4,008 ரூபாய். கூடுதலாக கிட்டத்தட்ட 2,200 ரூபாய் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். நடத்துநர்கள், டெக்னிக்கல் ஸ்டாஃப் என்று சொல்லப்படுகின்ற இவர்களுக்கு கூடுதலாக இந்த ஊதியம் கிடைக்கிறது. ஓட்டுநர்களாக இருப்பவர்கள் முன்பு அரசு ஊழியர்களாகப் பெற்று வந்த தொகை 2,991 ரூபாய் 25 பைசா. இன்று ஊதிய உயர்வுக்குப் பிறகு அவர்கள் பெறுகிற தொகை 4,182 ரூபாய். இன்று அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுபவர்கள் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிற தொகை 6,152 ரூபாய். இவர்களுக்கு இந்த ஊதியக் கமிஷனிலே இப்பொழுது வழங்கப்பட்டிருக்கிற தொகையின்

அடிப்படையிலே கொடுத்தால்கூட 2,000 ரூபாய் இழக்க வேண்டியிருக்கும். அதற்கு அவர்கள் தயார் என்று சொன்னால், நாங்கள் எப்பொழுதும் அந்தப் பணப்பயனை, ஊதியத்தைத் திருப்பி கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம் என்று சொன்னால், அவர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஏற்றுக்கொள்வதிலே எங்களுக்கு, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டம் இல்லை.

பிற்பகல் 1-40

ஆனால், இதிலே ஒரு சட்டப் பாதுகாப்பு இருக்கிறது. என்ன சொல்வான் என்றால், கிளப்பி விடுபவன், முதலிலே அரசு ஊழியர் ஆகி விடு, சட்டத்திலே நமக்கு ஒரு பாதுகாப்பு இருக்கிறது, ஏன் என்றால், சட்டத்திலே ஒன்று இருக்கிறது, எந்தவொரு ஊதிய மாற்றங்கள் வந்தாலும், முதலில் வாங்குகிற ஊதியத்தைவிட அந்த ஊதியத்திற்கு எந்த விதமான பாதிப்பும் வராமல், அடுத்த ஊதியத்திலே நிர்ணயிக்க வேண்டும் என்று ஒரு சட்டம் இருக்கிறது. அதனால் அந்தச் சட்டத்தைப் பயன்படுத்தி, நீ இதை வாங்கி விட்டாய் என்றால், இதிலே பிக்ஸ் பண்ணிக் கொள்ளலாம் என்று சொல்லக்கூடியவர்கள் உண்டு.

அதற்காகத்தான் நான் சொல்லுகிறபொழுதே மிகவும் கவனத்துடன் சொன்னேன். இதுபோன்ற பண இழப்புகள் வந்தாலும், அவைகளை இழப்பதற்கு நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம், நீதிமன்றத்திற்கும் செல்ல மாட்டோம், தொழிற்சங்க உரிமைகளை விட்டுக் கொடுக்கிறோம் என்று அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டால், அரசு ஊழியர்களாக அவர்களை மாற்றுவதிலே இந்த அரசுக்கு எந்தவிதமான தயக்கமும் இல்லை. ஆகவே, தொழிலாளர்கள் அருள்கூர்ந்து இதனால் கிடைக்கிற நன்மைகளை எண்ணிப் பார்த்திட வேண்டும். இது ஓட்டுநர்களுக்காக இருக்கிற வேறுபாடுகள்.

அதேபோல, ஜூனியர் அசிஸ்டன்ட். ஜூனியர் அசிஸ்டன்டாக இருப்பவர் 4,167 ரூபாய் இன்று அரசு ஊழியராகப் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார். ஆனால் 6,172 ரூபாய் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வழங்கப்படுகிறது.

இதிலே, எந்தக் கேடருக்குக் குறைகிறது என்று சொன்னால், சூப்பிரன்டெண்டாக இருப்பவர்கள், அதேபோல ஜூனியர் என்ஜினியராக இருப்பவர்கள், இதிலே 1400 பேர்; 1700 பேர். இந்த 3,100 பேர் சேர்ந்து கொண்டுதான் இன்றைக்கு இந்த வேலையைச் செய்துக் கொண்டிருக்கிறவர்கள். அவர்களுக்கும், அரசு ஊழியர்களுக்கும்

இடையிலைதான் ஊதியத்திலே கொஞ்சம் பேரிட்டி இருக்கிறது. அதுகூட அவர்களுக்கு டயம் பவுண்ட் புரமோஷன், அவர்களுக்கு இந்த பேரிட்டி இருக்கக் கூடாது; வேறுபாடு இருக்கக் கூடாது என்று சொல்லி, இந்த ஊதியத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்பது நியாயம்கூட. அதை நான் தவறு என்று சொல்லமாட்டேன். அரசு ஊழியர்களுக்கும், எங்களுக்கும் இவ்வளவு வேறுபாடு இருக்கிறது, அதைச் சேர்த்துக்கொடுங்கள் என்று சொன்னால், இந்த செட்டில்மெண்டிலே பேசுகிறபொழுது அதற்கான பரிந்துரைகளை, அந்த வேறுபாடுகளைக் களைவதற்கான முயற்சிகளை இந்த அரசு மேற்கொள்வதற்கு எப்பொழுதும் தயாராக இருக்கிறது. அதை விட்டுவிட்டு, ஒரேயடியாக அரசு ஊழியர்களாக மாற்றுங்கள் என்று சொன்னால், ஊழியர்கள் ஆக்குகிறபொழுது தொழிற்சங்கத்தினால் கிடைக்கிற சலுகைகளை இழக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் கணேசன் அவர்கள் சொல்கிறபொழுதுகூட, இரட்டை நிலை பின்பற்றப்படுகிறது என்று சொன்னார். அது தவறான வாதம். போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருக்கிற அனைவருமே கழக ஊழியர்கள்தான். அது எந்த அதிகாரிகளாக இருந்தாலும்.

முதலிலே எம்.டி., எம்.டிக்குக் கீழே சீனியர் மேனேஜர்; சீனியர் மேனேஜருக்குக் கீழே டெபுடி சீனியர் மேனேஜர்; டெபுடி சீனியர் மேனேஜருக்குக் கீழே செலக்சன் கிரேடு அசிஸ்டன்ட் மேனேஜர்; அடுத்து அசிஸ்டென்ட் மேனேஜர். இந்த அசிஸ்டென்ட் மேனேஜரிலேயிருந்து, எம்.டி. என்று இருக்கிற இந்த சீனியர் மேனேஜர் கேடர் வரையிலே கிட்டத்தட்ட 5 கேடரிலேயும் மொத்தமாக இருக்கிற ஊழியர்கள் 917 பேர்தான். இந்த 917 பேருக்கும் அரசாங்கத்தினுடைய ஊதியம் கொடுக்கப்படுகிறதே தவிர, அவர்கள் அரசு ஊழியர்கள் அல்ல. அரசு நிர்ணயிக்கிற ஊதியம் அவர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. அவர்களுக்கு 10 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறைதான் ஊதியமாற்றம் கிடைக்கும். அவர்களுக்கு அரசாங்கத்திலே எவ்வளவு போனஸ் கொடுக்கிறோமோ அதைத்தான் கொடுக்கிறோம். அதனாலே தொழிலாளருடைய உரிமைகள் அவர்களுக்குக் கிடைக்காது.

இப்பொழுது, போனஸ் என்று சொல்லுகிறபொழுது, அதைப்பற்றிக்கூட ஒரு பத்திரிகை நோட்டீஸ் அடித்துக் கொடுத்தார்கள். அரசு ஊழியர்களுக்குப் போனஸ் கொடுப்பதுபோல - அவர்களுக்கும்தானே போனஸ் வழங்குகிறார்கள்; தொழிலாளர்களுக்குப் போனஸ் போய்விடும்

என்று வாதிடுவது தவறு என்று சொன்னார்கள். அரசு ஊழியர்களுக்குப் போனஸ் கிடையாது; எக்ஸ்—கிரேஷியா என்று கொடுக்கிறோம். ஆனால் மேக்சிமமே 1,000 ரூபாய்க்கு மேலே கிடையாது. ஆனால், போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் ஓர் ஆண்டுக்கு கிட்டத்தட்ட, போன வருஷம் மட்டும் 6,000 ரூபாய் வாங்கியிருக்கிறார்கள். இந்த 6,000 ரூபாயை இழந்து, 1,000 ரூபாய் அரசு ஊழியர்களுக்குக் கொடுப்பதைப்போல நாங்கள் எக்ஸ்—கிரேஷியாவாகப் பெற்றுக் கொள்கிறோம், எங்களுக்குப் பர்சென்டேஜ் போனஸே தேவையில்லை என்று தொழிலாளர்கள் ஒத்துக்கொண்டால் நாங்கள் அரசு ஊழியர்களாக ஏற்றுக் கொள்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம்.

இன்னுமொன்று சொன்னார்கள், கேன்டீன் வசதி. அது அரசு ஊழியர்களுக்குக் கூட கேன்டீன் இருக்க வேண்டும் என்பது தொழிலாளர் சட்டத்திலேயே இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். உண்டு. செக்ரட்டேரியட்டிலேகூட கேன்டீன் இருக்கிறது. ஆனால், இந்தக் கேன்டீனிலே சாப்பாடு 10 ரூபாய், 8 ரூபாய். ஆனால், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே, 1988-லேயிருந்து இன்றைய வரையிலும் ஒரு சாப்பாடு ஒரு ரூபாய். இன்றைக்கு செக்ரட்டேரியட்டிலே இருக்கிற அரசு ஊழியர்கள் அனைவரும் கேன்டீனுக்குப் போவதற்குப் பதிலாக காலையிலே கிளம்பி வரும்பொழுது டப்பாவை எடுத்துக் கொண்டு, சாப்பாடு எடுத்துக்கொண்டு வந்து சாப்பிட்டுவிட்டுப் போகிறார்கள். ஆனால், போக்குவரத்து ஊழியர்கள் யாரும் டப்பா எடுத்துக்கொண்டு போக வேண்டிய அவசியமே இல்லை. வாழை இலை போட்டு, ஒரு ரூபாய்க்கு சாப்பாடு போடுகிற ஒரே நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்தான். இது தொழிற்சங்கங்களினால் கிடைத்திருக்கிற உரிமைகள்.

சென்னை மாநகரத்திலே மட்டும் கிட்டத்தட்ட 15000 பேர்களுக்கு ஒரு நாளைக்கு ஒரு ரூபாய்க்கு சாப்பாடு போடுகிறோம். அதுவும் அவர்களுக்கு பாதுகாக்கப்பட்ட உணவாக வழங்கப்படுகிறது. இந்தச் சலுகைகளெல்லாம், தொழிலாளர் உரிமைகளின் அடிப்படையிலே கிடைக்கிற சலுகைகள்.

அதுமட்டுமல்ல; வீடு கட்டுவதற்குக் கடன் கொடுக்கிறார்கள். அதை அரசு ஊழியர்களுக்கும் கொடுக்கிறார்கள்; போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கும் கொடுக்கிறார்கள். அரசு ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கிறபோது அதிலே மானியம் கிடையாது. ஆனால், போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கிறபொழுது சாலை அமைத்துக்

கொடுப்பதிலேயிருந்து, விளக்குப் போடுவதிலேயிருந்து மானியமாகவும் கொடுக்கிறார்கள். நேற்றுகூட, சேலத்திலே நான் வீடுகளைத் திறந்து வைக்கிறபொழுது, அதிலே மானியத்தையும் வழங்கியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, மானியமும் அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்கிறது.

சில வேறுபாடுகள் இருக்கின்றன; சில இழப்புகள் இருக்கின்றன; நீங்கள் சொன்னதைப்போல. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சுட்டிக்காட்டியதைப்போல, சி.எல். விடுப்புகள் அவர்களுக்குக் குறைவாக இருக்கிறது; இவர்களுக்கு அதிகமாக இருக்கிறது. ஆனால் அரசு ஊழியர்களுக்கு ஓ.டி. கிடையாது. போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணியாற்றுகிற தோழர்களுக்கு ஓவர் டைம் பணியாற்றினால் அதற்கும் பணம் உண்டு. அதுமட்டுமல்ல, அரசு ஊழியர்களுக்கு 1-ஆம் தேதி பிறந்தால்தான் சம்பளம் வாங்க முடியும். கலெக்சன் பேட்டா என்று நீங்கள் அரசாங்க உத்தியோகத்திலே சொன்னால்கூட, பில் போட்டு டிரஷரிக்குப் போய் பாஸ் பண்ணி இவர் வாங்குவதற்குள்ளே 2 மாதம் ஆகிவிடும். ஆனால், போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு எப்படித் தெரியுங்களா? கலெக்சன் ஆகிற, பணத்தைக் கொண்டு வந்து கொடுக்கும்பொழுதே என்ன பண்ணுவார், தெரியுமா? கலெக்சன் பேட்டாவை எடுத்துப் பாக்கெட்டிலே வைத்துக்கொண்டுதான் மீதிப்பணத்தையே கட்டுவார். இது தொழிற்சங்கத்திலே இருப்பதனால் கிடைக்கிற உரிமைகள், நன்மைகள். இதையெல்லாம் இழப்பதற்குத் தயாராக இருந்தால், அரசு ஊழியர்களாக அவர்களை ஏற்றுக் கொள்வதிலே எங்களுக்கு எவ்விதமான ஆட்சேபமும் இல்லை.

அவர்களுக்கு டயம் பவுண்ட் புரமோஷன் - இங்கே ஜூனியர் என்ஜினியர், அசிஸ்டன்ட் என்ஜினியர் போன்றவர்களுக்கு டயம் பவுண்ட் - காலத்தின் அடிப்படையில் பதவி உயர்வு கொடுக்கப்படவேண்டும் என்ற கோரிக்கைகளையும் அவர்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். அவற்றை எல்லாம்கூட செப்டம்பர் மாதத்திலே வருகிற செட்டில்மென்ட்டிலே, அவர்களுடைய நியாயமான கோரிக்கைகளை, அரசு ஊழியர்களுக்கும், அவர்களுக்கும் உண்மையிலேயே அதிக வேறுபாடு இருக்குமானால், அவைகளைக் களைவதற்குண்டான முயற்சிகளையெல்லாம் இந்த அரசு மேற்கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-45

இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையில், மாண்புமிகு முதல்வர் கலைஞர் அவர்களுடைய அரசைப் பொறுத்தவரையில், போராளிகளை

மதிக்கக்கூடிய ஒரு தலைவர் கலைஞர் என்ற காரணத்தாலேதான், போராட்டம் என்று அறிவித்தவுடனேயே அமைச்சரை அழைத்து, பேசுங்கள் என்று கட்டளையிடுகிற தலைவர். மாண்புமிகு கலைஞர் அவர்கள் இருக்கிற காலத்திலே (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எந்தப் போராட்டமும் நடக்கக்கூடாது என்று உணர்ந்திருக்கிற காரணத்தாலே - நேற்றைக்கு முன்தினம் நான் சேலம் சென்றபோதுகூட, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள் சொன்னதைப்போல், அங்கேயிருக்கிற தொழிற்சங்கத்தினுடைய—அதை பிராஞ்சிலே இருக்கிற—தொழிற்சங்கத் தலைவர்களைக்கூட அழைத்துப் பேசினேன். அங்கே எச்.எம்.எஸ்.-லே இருந்தவர்கள் வந்து பார்த்தார்கள்; ஐ.என்.டி.யூ.சி.-யிலே இருந்தவர்கள் வந்து பார்த்தார்கள்; தொ.மு.ச.-விலே இருந்து வந்து பார்த்தார்கள்; சி.ஐ.டி.யூ.சி.-யிலே இருந்தவர்கள் வந்து பார்த்தார்கள். அவர்கள் எல்லாம் வைத்த கோரிக்கை, அரசு ஊழியர்களாக எங்களை ஆக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்கிற உரிமைகளை நாங்கள் இழப்பதற்குத் தயாராக இல்லை என்றுதான் அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள் சொன்னதும் உண்மைதான். சில பேர்கள், நான் முன்பே சொன்னதைப்போல உளவியல் ரீதியாக, நான் relative deprivation என்று சொன்னேனே, அதுதான். கிராமங்களிலே ஒரு வழக்கம் உண்டு. பத்திரிகையிலே படிக்கும்போது, தினத்தந்தியிலே ஒரு செய்தியைப் படித்துவிட்டு, அதாவது ஒரு இலட்சம் ரூபாய் சென்னையிலே இருக்கிற டீ கடைக்காரருக்கு விழுந்திருக்கிறது என்று சொன்னால், அது பத்திரிகையிலே வந்த ஏதோ செய்தி என்று படித்துவிட்டுப் போய்விடுகிறார்கள். ஆனால், பக்கத்து வீட்டுக்காரர் டீ கடை வைத்திருப்பவர், அவருக்கு ஒரு இலட்சம் ரூபாய் விழுந்துவிட்டது என்று வைத்துக்கொள்ளுங்கள், இவர் பொறுக்கவே மாட்டார், "பாருப்பா, நம்மோடு டிரைவராக இருந்தவனுக்கு, நம்ம பக்கத்திலே இருந்தவனுக்கு ஒரு இலட்சம் விழுந்துவிட்டது" என்ற பொறாமை வரும். relative deprivation என்று ஆங்கிலத்திலே சொல்வார்கள். இந்த மாதிரி அரசு ஊழியர்கள் அரியர்ஸ் வாங்குகிறார்களே, நாம் வாங்க முடியவில்லையே என்ற எண்ணத்தைப் பயன்படுத்தி சில பேர் தூண்டுகிறார்கள். ஆனால் அரசு ஊழியர்கள் 10 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு வாங்கினார்கள். இப்போது, 10 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகுதான் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய தொழிலாளர்கள் 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை அரியர்ஸ் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்; ஊதிய உயர்வைப் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, போக்குவரத்துக் கழக

ஊழியர்களாக இருப்பதினாலே அவர்களுக்கு நன்மைகள் கிடைக்கின்றன. ஆக, இவைகளையெல்லாம் கருத்திற்கொண்டு, போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் இதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமின்றி, போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் சுட்டிக்காட்டினார்கள். 21 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தற்போது இருக்கின்றன. எனவே மாவட்டத்திற்கு ஒரு கழகம் வேண்டும் என்று திரு. ஞானசேகரன் குறிப்பிட்டார். இவைகளையெல்லாம், இன்று நடைமுறை அடிப்படையிலே இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களை மட்டும், நான்கை இணைத்து இரண்டாக உருவாக்கியிருக்கிறோம். விரைவுப் பேருந்துக் கழகங்களையும் ஒன்றாக இணைத்திருக்கிறோம். மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றாக இணைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அப்படியே இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் ஏற்படக்கூடிய லாபங்களை உணர்ந்து, அதனால் அனுகூலங்கள் இருக்குமானால் படிப்படியாக அவைகளைச் செய்யலாம் என்று இந்த அரசு முடிவு எடுத்து, அவைகளை நிறுத்தி வைத்திருக்கிறது. ஆகவே, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய நஷ்டங்களைப் பொறுத்தவரையிலும், நிர்வாகச் சீர்திருத்த முறைகளிலே இந்த அரசு பல்வேறு திட்டங்களை அறிவித்திருக்கிறது.

தொழிலாளர்களுக்குரிய சில திட்டங்களையும் குறித்து அறிவிப்பு செய்ய வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே எங்களுக்கு நஷ்டங்கள் ஏற்பட்டாலும்கூட, போக்குவரத்துத் துறையிலே, ரிஜிஸ்ட்ரேஷன் என்று சொல்லப்படுகின்ற, வாகனங்களைப் பதிவு செய்கிற முறையிலே அரசுக்கு இந்தத் துறை மூலமாக அதிகமான வருமானத்தை ஈட்டித்தரும் துறையாக இந்தத் துறை இருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 35 இலட்சம் வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன. 31-12-1997 வரை தமிழகத்திலே மட்டும் 35 இலட்சம் வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. 1997-98-ல் இதன் மூலமாக 462 கோடி ரூபாயை இந்த அரசுக்கு வருமானமாக இந்தத் துறை ஈட்டிக்கொடுத்திருக்கிறது. இது 1995-96 ஆம் ஆண்டைவிட 70 கோடி ரூபாய் அதிகம் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இதுமட்டுமின்றி, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே ஏற்படுகிற நஷ்டத்தை ஈடுகட்டுவதற்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இந்தத் துறையின் ஒரு

பகுதியாக இருக்கிற, இதிலே கிடைக்கிற லாபங்களை அதற்கு விட்டுக்கொடுத்து, இந்த நஷ்டங்களை ஈடுகட்டுகிற அளவிற்கு, அவரும்கூட அடிக்கடி கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிற காரணத்தாலேதான், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்று இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த அளவிற்கு நஷ்டங்கள் வந்தாலும் பொது மக்களுடைய தேவைகளைக் கருதி சேவை செய்து கொண்டிருக்கிற மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அளித்திருக்கிற சலுகைகளின் அடிப்படையில் சிறப்பாக இவை செயல்பட்டு வருகின்றன.

மேலும், மினி பஸ் பற்றி எல்லாம் இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். மினி பஸ் போக்குவரத்து உருவாக்கப்பட்டதனுடைய நோக்கமே, கிராமப்புறங்களிலே பேருந்து வசதிகள் இல்லாத இடங்களுக்கு மினி பஸ் இயக்க வேண்டும் என்பதுதான். இதுதான் அதனுடைய நோக்கமே தவிர, மற்ற நிலைகளை ஊக்கப்படுத்த வேண்டும் என்பது அல்ல. அந்த எண்ணத்தில் 16 கிலோ மீட்டர் வழங்கப்பட்டு, சர்வீஸ் ரோடு 1 கிலோ மீட்டர் வரை இருக்கிற இடங்களுக்கு மட்டுமே வழங்கப்பட வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டது. நீங்கள் சொல்வதைப் போல் 4 கிலோ மீட்டர், 5 கிலோ மீட்டர் என்று நீட்டித்துக் கொடுக்கப்படும் என்று சொன்னால், அருள்கூர்ந்து எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும், போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பேருந்துகளாக இருந்தாலும் அவை பாதிக்கப்படும். தனியார், வண்டி ஓட்டுபவர்கள், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் சுட்டிக்காட்டியதைப்போல, லாப நோக்கம் இல்லாமல் ஓட்ட மாட்டார்கள். 16 கிலோ மீட்டர், 22 கிலோ மீட்டர் என்று வாங்கி வைத்துவிட்டு, அந்த இடத்திலேயிருந்து 4 கிலோ மீட்டர் தூரம், ரஷ் அதிகமாக இருக்கிறதே என்று, அதற்கு மட்டும் ஷார்ட் ட்ரிப் ஓட்டிக்கொண்டிருப்பார்களே தவிர அவர்களுக்கு நீட்டிப்பு இருக்கிற பகுதிகளிலே எல்லாம் விடமாட்டார்கள். இது நடைமுறையிலே இருக்கிற சிக்கல். நீங்கள் சொல்லலாம், ஆர்.டி.ஓ.-வை வைத்து செக் செய்யச் சொல்ல வேண்டியதுதானே என்று. இதிலே உங்களுக்கு எல்லாம் தெரியும், ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்திலே என்னென்ன நடக்கின்றன என்று. இவையெல்லாம் நடைமுறை உண்மைகள். உடனடியாக மாற்றத்திற்கு உண்டான சக்தி எங்களிடம் கிடையாது. மன மாற்றங்கள் ஏற்பட்டால்தான உருவாக்க முடியும். அதற்காகத்தான் இந்த அரசு, மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்கள் பல்வேறு முயற்சிகளை மேற்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, இன்று நாம் 16 கிலோ மீட்டர் என்றும், அதிலே 1 கிலோ மீட்டர் சர்வீஸ் ரோடு என்ற

அடிப்படையிலேயும் வழங்கியிருக்கிறோம். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சுட்டிக் காட்டியதைப்போல முன்பு 40 என்று இருந்தால் இன்றுவரை, 105, மினி பேருந்துகளுக்கு உரிமம் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அவைகளின் செயல்பாடுகளைக் கணித்து, அதிலே குறைபாடுகள் இல்லாமல் இருக்குமானால், நிச்சயமாக அந்த 1 கி.மீ. என்பதை 2 கி.மீ அல்லது 3 கி.மீ. என்று தளர்த்துவதற்கு மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களோடு கலந்து ஆலோசித்து அதற்கான ஏற்பாடுகளை வருங்காலங்களில் செய்வதற்கு இந்த அரசு தயாராக இருக்கிறது என்பதையும் நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-50

போக்குவரத்துக் கழகத்தின் வெற்றிக்குக் காரணமாக இருப்பதே தொழிலாளர்கள்தான். அதிலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்கள் வைத்த கோரிக்கைகள் சிலவற்றை நிறைவேற்றிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் முக்கியமான கோரிக்கையை வலியுறுத்தியிருக்கிறார்கள். இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிவாஜி அவர்கள் பேசும்போதுகூட அதைச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். உறுப்பினர்களுக்கு குடும்ப மருத்துவ உதவித் திட்டமாக ஒரு லட்சம் ரூபாய் அல்லது அதற்குக் குறைவாக செலவாகிறது என்று சொன்னால், செலவு செய்ததில் 75% தொகை வழங்கப்படும் என்று அரசு உத்தரவு இருந்தது. ஆனால் அது மாற்றப்பட்டு, அதிகபட்சம் ஒரு லட்சம் ரூபாய் அல்லது அதற்குள்ளாக எவ்வளவு செலவு செய்திருந்தாலும், செலவு செய்த முழுத் தொகையையும் வழங்கலாம் என்று இந்த அரசு அறிவிக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இது தொழிலாளர்களுக்கு இந்த அரசு செய்கின்ற நன்மை.

மேலும், போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பார்வையற்ற பணியாளர்கள் (Blind) பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு மாதம் 75 ரூபாய் ஊர்திப் படியாக Conveyance Allowance வழங்கப்படும் என்பதையும் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இச்சலுகை இதுவரை அரசு ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. மின்சார வாரியத்திலும் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. இப்போது போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றுகின்ற பார்வையற்ற தொழிலாளர்களுக்கும் இது நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மேலும், சென்னை மாநகரப் பயணிகளுக்கென்று சில சலுகைகளை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். குறிப்பாக,

சென்னை மாநகரத்திலே உள்ள பல உறுப்பினர்களுக்குக்கூட இது தெரியாமல் இருக்கலாம். 'Travel as you please' என்ற பயணச் சீட்டு விற்கப்படுகிறது. ஒரு மாதத்திற்கு 375 ரூபாய். கிட்டத்தட்ட மாதத்திற்கு 10 ஆயிரம் முதல் 12 ஆயிரம் வரை டிக்கெட் விற்கப்படுகிறது. மாதத்திற்கு 375 ரூபாய் கட்டி வாங்கிக் கொண்டால், எங்கே வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்யலாம். அந்தப் பயணச் சீட்டை வைத்திருக்கின்ற யார் வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்யலாம் என்ற ஒரு முறை இப்பொழுது சென்னையில் இருக்கிறது. அந்த 375 ரூபாயை மொத்தமாகச் செலுத்துகின்றவர்களுக்கு சில சலுகைகளை முதல்வர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். அவர்களே 3 மாதத்திற்கு சேர்த்து மொத்தமாக வாங்கிக் கொண்டால், அவர்கள் 1,000 ரூபாய் கட்டினால் போதும். 3 மாதத்திற்கு இந்தச் சலுகையை அனுபவிக்கலாம். அதுபோல 6 மாதத்திற்கு மொத்தமாக வாங்கிக் கொண்டால் 2,000 ரூபாய் கொடுத்து வாங்கிக் கொண்டால், 6 மாதத்திற்கு சென்னை மாநகரத்தில் எங்கு வேண்டுமானாலும், அந்தப் பயணச் சீட்டை வைத்திருக்கின்ற யார் வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்யலாம் என்ற சலுகையை பயணிகளுக்காக முதல்வர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள்.

அதுபோன்று, சென்னையில் மட்டும் அரசு ஊழியர்கள், மற்றவர்கள் season ticket 1/3 concession-ல் 40 பயணச் சீட்டு வாங்கினால், 60 முறை பயணம் செய்யலாம் என்று 1/3 concession வழங்கியிருக்கிறோம். இதை மாநகர வாசிகளுக்கு மட்டுமல்லாமல், புறநகர்ப் பகுதிகளில் உள்ள மக்கள் பயணம் செய்வதற்கு வசதியாகவும் இந்த சீசன் டிக்கெட் வசதி மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் நீட்டித்து வழங்கப்படும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மேலும், இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுதர்சனம் அவர்கள் பேசும்போது இதைப்பற்றிப் பேசாவிட்டாலும், வெட்டுத் தீர்மானத்தில் கேட்டிருந்தார். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயண எல்லையை மேலும் 5 கி.மீ. நீட்டித்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டிருந்தார். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜி. சொக்கலிங்கம் அவர்கள் என்னைப் பார்க்கிறபோது எல்லாம் இதைத்தான் வலியுறுத்திக் கொண்டிருப்பார். போக்குவரத்துக் கழகத்தின் எல்லையை 2 கி.மீ. நீட்டித்துக் கொடுங்கள், சென்னை வருவதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று கேட்டுக் கொண்டிருப்பார். எங்களுக்கு போக்குவரத்துக் கழகப்பேருந்துகளின் பயண எல்லையை நீட்டிப்பதில் உள்ள பிரச்சினை என்னவென்று சொன்னால், எல்லைக்கு

அப்பால் செல்கிறார்கள் என்று சொன்னால், ஒரு சீட்டிற்கு 360 ரூபாய் வரி செலுத்த வேண்டும். மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகமாக இருந்தால் 60 ரூபாய் செலுத்தினால் போதும். ஆக இந்த 60 ரூபாய் சலுகை வேண்டுமென்று முதல்வர் அவர்களைக் கேட்டபோது, நிதித் துறையும் ஒப்புதல் அளித்தது. 10 கி.மீ. மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது என்றால், 10 கி.மீ. தொடர்ந்து நீட்டித்து அந்தப் பயணம் செய்வதற்கு வசதியாக அரசு அனுமதி அளித்திருக்கிறது என்பதையும் நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தற்போது பெரும்பாலானவர்கள், கார் வைத்திருக்கிறவர்களெல்லாம் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை லைசென்ஸ் வாங்குவதில் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அதாவது சாலை வரி கட்டுவதில் உள்ள பல்வேறு முறைகளை மாற்றி அவர்களுக்கு நிரந்தரமாக 'life tax' என்ற அடிப்படையில் அவர்களுக்கு வழங்கவும் முதல்வர் அவர்கள் அனுமதி அளித்திருக்கிறார்கள். அதற்கான சட்டத் திருத்தம் இந்தக் கூட்டத்தொடரில் வரும். புது வாகனங்களுக்கு ஆயுட்கால வரி கட்டாயமாக இருக்கும். இனி புதிதாக வாங்குகின்றவர்கள் ஆயுட்கால வரியைக் கட்ட வேண்டும். இதுவரை வண்டி வைத்திருப்போர் வேண்டுமானால் அதற்கு option கொடுத்து அதை மாற்றிக்கொள்ளலாம், அல்லது ஆண்டுக்கு ஒரு முறை வரியைக் கட்டலாம் என்ற சலுகையை அளித்து இந்தத் திட்டத்தை அறிவித்து இருக்கிறார்கள்.

அதுபோல இந்தத் துறையில் இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாக கணினிமயமாக்குகின்ற முறை கொண்டுவரப்பட்டு, அதற்காக 1.78 கோடி செலவில் அதைச் செய்ய இருக்கிறோம். அதாவது எந்தப் பேருந்து, கார் எங்கே பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதையெல்லாம் கணினி மூலமாகவே தெரிந்துகொள்வதற்கு வசதியாக கணினிமயமாக்குகின்ற முயற்சியை இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில்தான் முதன்முறையாகக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். மேலும், பொதுமக்களுக்குக் கூடுதல் வசதியாக, போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்குச் செல்லும் பொதுமக்கள் வசதியாக அமர, 7 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் நாற்காலிகள் மற்றும் பெஞ்சுகள் வாங்கப்பட்டிருக்கின்றன.

பிற்பகல் 1-55

மேலும், பல உறுப்பினர்கள் ஆங்காங்கே போக்குவரத்து துணை அலுவலகங்கள் வேண்டுமென்று கேட்டிருந்தார்கள். அதுவும் குறிப்பாக,

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் கருப்பசாமி அவர்கள் பேசுகின்றபோது, சங்கரன்கோயிலுக்கு விட்டிருந்த பேருந்தைக்கூட, எதிர்க்கட்சி சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற காரணத்தினால் நிறுத்திவிட்டார்கள் என்று சொன்னார்கள். அருள்கூர்ந்து, எந்தக் காலத்திலே நிறுத்தப்பட்டது என்று அவர் சொன்னால், நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். ஏனென்றால், கடந்த காலங்களிலே நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளையெல்லாம், நடத்திக் கொண்டிருக்கின்ற அரசுதான் கலைஞருடைய அரசு. எந்த தனிப்பட்ட உறுப்பினர் மீதும் விருப்பு வெறுப்போடு நடக்கிற அரசு அல்ல, இந்த அரசு. வேண்டுமானால், அவருடைய தலைவர்களுக்கு அது வழக்கமாக இருக்கலாம். அந்த அடிப்படையிலேதான் உண்மைகளைக்கூட மறைத்து, அவர்கள் எதையெதையோ சொல்லி, யார்யாரையோ கைது செய்ய வேண்டுமென்றெல்லாம்கூடப் பேசிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எம்.ஜி.ஆர். உடைய இழப்பிற்கே, மோரிலே விஷத்தைக் கலந்து ஜானகி அம்மையார் எம்.ஜி.ஆர்-ஐக் கொன்றுவிட்டார் என்று சொன்னவர்களெல்லாம்கூட, அம்பேத்கர் சிலைப் பிரச்சினையில்.... (குறுக்கீடு) என்னைக் கைது செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்கு நான் பதில் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. அதேபோல, நேற்றைக்குக்கூட திண்டிவனத்திலே நடைபெற்ற சம்பவத்திற்கு என்னைப் பொறுப்புக்காட்டி, கைது செய்யக்கூடாதா என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். உண்மையை மறைத்து, எப்பொழுதும், யார்மீது வேண்டுமானாலும் பழி போடுவது என்பதே அரசியலில் அவர்களுக்குக் கைவந்த கலையாக இருக்கின்ற காரணத்தினால்தான், மோரிலே விஷத்தைக் கலந்து எம்.ஜி.ஆர்.-ஐக் கொன்றுவிட்டார் என்று ஜானகி மீது குற்றம் சாட்டிய அதே அம்மையார்தான், அம்பேத்கர் சிலைக்கு மாலை போட்டவர் யார் என்பதை அறிவதற்கு, கழகத் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் கமிஷன் போட்ட பிறகும், பொன்முடிதான் காரணம் என்று சொல்லி, என்னைக் கைது செய்யக்கூடாதா என்று கேட்கின்ற ஈனத்தனம் படைத்த தலைவர் போன்றவர் அல்ல, எங்கள் கழகத் தலைவர் கலைஞர். அந்த உணர்வோடு, அரசியலில் பழிவாங்குகின்ற உணர்வோடு செய்பவர்களும் அல்ல. இப்படிப் பல்வேறு அரசியல் நோக்கங்களுக்காக, அவர் செய்து கொண்டிருந்தாலும்கூட, இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையில், எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்களாக இருந்தாலும், மக்களுடைய தேவைகளை வைத்து, அவர்கள் கோரிக்கை வைக்கின்றபோது, நிறைவேற்றிக் கொடுக்கின்ற அரசுதான் இந்த அரசு. அந்த உணர்வோடுதான் பேருந்து நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்று இப்பொழுது சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்; அதை விடுவதற்கு நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம்.

[டாக்டர் க. பொன்முடி] [1998 மே 5

அதேநேரத்திலே, சங்கரன்கோயிலிலே ஒரு பகுதி அலுவலகம் வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். அவர் எதிர்க்கட்சி சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்று எண்ணியிருந்தால் முதல்வர் அவர்கள் அதற்கு அனுமதி வழங்கியிருக்கமாட்டார்கள். ஆனால், எதிர்க்கட்சி சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்றுகூடப் பார்க்காமல், பல உறுப்பினர்கள், இங்கே இருக்கின்ற நூற்றுக்கு மேற்பட்ட உறுப்பினர்கள், ஏன், சுதர்சனம் அவர்கள் கேட்கின்றபோதெல்லாம் அதையே கேட்டுக் கொண்டிருப்பார்; அவர்களுக்குக்கூடக் கொடுக்காமல், சங்கரன்கோயிலுக்கு, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் புதிதாக வழங்கி இருக்கின்ற 12 இடங்களில், பகுதி அலுவலகம் கட்டுவதற்கு, சங்கரன்கோயிலுக்கும் அனுமதி வழங்கியிருக்கிறார்கள். அதுதான், மாற்றான் தோட்டத்து மல்லிகைக்கும் மணமுண்டு என்ற அண்ணாவின் வழி நடக்கின்ற தலைவர் கலைஞர் அவர்களுடைய அரசு என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குடியாத்தம், பெருந்துறை, வள்ளியூர், சங்கரன்கோயில், திருச்செந்தூர், உத்தமபாளையம், சிவகாசி, அவிநாசி, சத்தியமங்கலம், அடிக்கடி மாண்புமிகு உறுப்பினர் ராஜ்குமார் அவர்கள் பார்க்கிறபோதெல்லாம் வற்புறுத்திக் கொண்டிருந்த காங்கேயம், கூடலூர் மற்றும் அரூர் ஆகிய 12 இடங்களில் புதிதாகப் பகுதி அலுவலகங்கள் ஏற்படுத்தப்படும். மேலும், இராமநாதபுரம், வேலூர், திருநெல்வேலி, தர்மபுரி, தஞ்சாவூர் ஆகிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் டிரைவிங் ரேஞ்ச் அமைக்க இந்த அரசு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. அனைத்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் படிப்படியாகக் கட்டடங்கள் கட்ட அரசு திட்டமிட்டுள்ளது. முதற்கட்டமாக ஐந்து இடங்களில் சொந்தக் கட்டடங்கள் கட்ட நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மேலும், விபத்து நிவாரண நிதியை முதல்வர் அவர்கள் அதிகரித்துக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இதுவரை விபத்தின் காரணமாக உயிர் நீத்தால் ரூ. 3,000-ஆக வழங்கப்பட்டு வந்த தொகை, ரூ. 5,000 -ஆக இனி வழங்கப்படும். நிரந்தர செயலிழப்பாக இருந்தால், இதுவரை ரூ. 1,500 என்று வழங்கப்பட்டது. இனி அது ரூ. 3,000-ஆக வழங்கப்படும். ஒரு கண் அல்லது ஒரு கை—கால் இழப்பு ஏற்பட்டிருந்தால், இதுவரை ரூ. 1,000 வழங்கப்பட்டு வந்தது. இனிமேல் ரூ. 2,000-ஆக அது வழங்கப்படும். ஏனைய சிறிய காயங்களுக்கு இதுவரை ரூ. 100 வழங்கப்பட்டு வந்தது. இனிமேல் ரூ. 250-ஆக அது வழங்கப்படும்.

1998 மே 5] [டாக்டர் க. பொன்முடி]

மேலும், சிறப்பு எண்களைப் பதிவு செய்கின்றபோது சில சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக, விருப்ப எண்ணைப் பெறுவதற்கு ரூ. 5,000 கட்டினால் போதும் என்று விதி இருக்கிறது. இப்பொழுது அதை மாற்றியமைத்து, இந்த அரசு சில விதிமுறைகளை உருவாக்கியிருக்கிறது. 50 சி.சி. வரை கொள்ளளவு உள்ள வாகனங்களுக்கு ரூ. 500 கட்டினால், அவர்கள் விரும்பிய எண்களைப் பெறமுடியும். 50 சி.சி.-க்கு மேல் அனைத்து இரு சக்கர வாகனங்களுக்கு ரூ. 1,000 கட்டினால் போதும். இப்போது 50 சி.சி. வாகனங்களுக்கு வாங்க வேண்டுமானால்கூட ரூ. 5,000 கட்ட வேண்டும். அதைக் குறைத்து இப்போது 50 சி.சி. வரையுள்ள வாகனங்களுக்கு ரூ. 500-ம், 50 சி.சி.-க்கு மேல் உள்ள இரு சக்கர வாகனங்களுக்கு ரூ. 1,000-மும் ஏனைய வாகனங்களுக்கு ரூ. 3,000-மும், இறக்குமதி செய்யப்பட்ட வாகனங்களுக்கு, அதாவது ரூ. 4 இலட்சம் மற்றும் அதற்கு மேல் விலையுள்ள வாகனங்களுக்கு ரூ. 5,000-மும் சிறப்பு எண்களுக்குப் பதிவுக் கட்டணமாகப் பெறப்படும் என்கிற திருத்தத்தையும் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அதுமட்டுமின்றி, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் இங்கே சில கோரிக்கைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, ஒவ்வொருவரும் இரண்டு வழித்தடங்கள், ஒரு வழித்தடம் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். இப்போது முதலில் எங்களுக்கு இருக்கின்ற நிலைமை, 'எக்ஸ்பேன்ஷன்' என்பதைவிட 'கன்சாலிடேஷன்' என்பதுதான். கிட்டத்தட்ட சென்ற இரண்டு ஆண்டுகளிலே மட்டும் ஆயிரம் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

பிற்பகல் 2-00

நாம் வருகிறபோது, ஐந்தாண்டுகளில் பல புதிய பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்ட காரணத்தினால், அவற்றைச் சீர் செய்ய வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு, கடந்த ஆண்டு, ஒவ்வொரு உறுப்பினருக்கும் 2 புதிய வழித்தடங்கள் வழங்கப்பட்டன. ஆனால், இந்த அரசு இப்போது எடுத்திருக்கிற முயற்சி, ஓடுகிற வண்டிகளைப் பழுதடையாமல் சீர் செய்ய வேண்டும்; புதிய வண்டிகளைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று அதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொண்டிருக்கிற காரணத்தினால், அருள்கூர்ந்து உறுப்பினர்களின் அந்தக் கோரிக்கைகளை ஏற்க இயலாமைக்கு நான் வருந்துகிறேன். இருந்தாலும்கூட, உங்களுடைய தொகுதியிலே இதுபோன்ற பிரச்சினைகள் இருக்குமானால், அதன் முக்கியம் கருதி நீங்கள் கொடுக்கிற விண்ணப்பங்களை அவ்வப்போது

பரிசீலித்து, நிதிநிலைமைக்கேற்ப, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய நிதிநிலைமைக்கேற்ப, புதிய பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு இந்த அரசு முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும்.

மேலும், தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஒரு கேள்வியிலே கேட்டிருந்தார்கள். உறுப்பினர் திரு. அழகராஜா அவர்கள், உறுப்பினர்கள் கார் வாங்குகிறபோது, அவர்கள் விரும்பிய எண்ணைப் பெறுகிறபோது, ஐயாயிரம் ரூபாய் கட்டுவதிலிருந்து விலக்களிக்க வேண்டுமென்று கேட்டிருந்தார். எல்லோருக்கும் சலுகைகளைக் கொடுத்தோம். மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சலுகைகளைக் கேட்கிறபோது, பல சலுகைகளைக் கேட்டிருந்தாலும், தமிழ் மாநில காங்கிரஸ் உறுப்பினர் கேட்டதற்கிணங்க, நமது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், அதற்கு அனுமதி அளித்து, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கார் வாங்கினால், அவர்கள் விரும்பிய எண்ணைப் பெறுவதற்கு 5 ஆயிரம் ரூபாய் கட்டுவதிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் பயன்படுத்துகிற கார்களுக்கு மட்டும் exemption கொடுப்பதற்கு, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அவ்வாறு விலக்கு அளிக்க அனுமதியளித்திருக்கிறார்கள். இது சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு, போக்குவரத்துத் துறையின் மூலமாக அளிக்கப்படுகிற சலுகை.

(உறுப்பினர்கள் அனைவரும் கார் வேண்டும் என கோஷமிட்டனர்).

'யானை வரும் பின்னே, மணியோசை வரும் முன்னே' என்ற அடிப்படையில் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி), கடன் வசதியுடன் கார் வேண்டுமென்று கேட்டாலும், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களால், பிறகு அறிவிக்கிற நிதிநிலை அறிக்கையில், உங்கள் கோரிக்கையை வைக்கலாம். இந்தத் துறையின் மூலமாக இந்தச் சலுகை மட்டும் வழங்கியிருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் பல்வேறு கோரிக்கைகளை வைத்து....(குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: முன் வரிசையில் இருக்கிற உறுப்பினர்கள் அமைதி காக்க வேண்டும். அமைச்சர் இன்னும் உரையை முடிக்கவில்லை.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: வெட்டுத் தீர்மானங்களையும் கொடுத்து, தங்களுடைய அரிய கருத்துக்களையும் எடுத்து

வைத்திருக்கிறார்கள். பெரும்பாலான வெட்டுத் தீர்மானங்கள், தங்களுடைய பகுதிகளுக்குப் பேருந்துகளை நீட்டித்துத் தரவேண்டும்; புதிய பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே அமைந்திருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் கருத்தில் கொண்டு, நிச்சயமாக ஒவ்வொரு உறுப்பினருடைய கோரிக்கையையும் நிறைவேற்றி வைக்கிற வகையிலே, துறை அதனுடைய செயல்பாடுகளை அமைத்துக் கொள்ளும் என்ற உறுதியைச் சொல்லி, வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிற உறுப்பினர்கள், அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டுமாய்க் கேட்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தருமாறு கேட்டு அமைகிறேன். வணக்கம்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே....

(உறுப்பினர் திரு. இரா. தாமரைக்கனி நின்றுகொண்டே இருந்தார்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் உங்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கவில்லை என்றா சொல்கிறேன்? நீங்களாகவே எழுந்து நின்று கொண்டிருக்கிறீர்கள். பிறகு அனுமதி கொடுங்கள் என்றால், நான் என்ன செய்ய முடியும்? நான் இப்போது உங்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கமாட்டேன் என்று மறுக்கவில்லை. பேச அனுமதிக்காததுபோல விவ்காரம் செய்கிறீர்களே? எழுந்து நின்ற உங்களை நான் உட்காருங்கள் என்றா சொன்னேன்? பேசுங்கள்.

* **திரு. இரா. தாமரைக்கனி:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சங்கரன்கோயில் சட்டமன்ற உறுப்பினர் கேட்டபோது, அவருடைய தொகுதிக்கு இடைஞ்சல் செய்யமாட்டோம்; பஸ் விடுவோம் என்றெல்லாம் சொன்னீர்கள். ஆனால் ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர், இராஜபாளையம், சிவகாசி ஆகியவற்றிற்குப் பொதுவாக, மோட்டார் வாகன அலுவலகம், 'சென்ட்ரல் பிளேஸ்' ஆக, ஸ்ரீவில்லிபுத்தூரிலே 60 வருடங்களாக செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது. அந்த மோட்டார் வாகன அலுவலகத்தை இப்போது சிவகாசிக்கு மாற்றுகிறீர்கள். அது இடைஞ்சல் கிடையாதா? பகுதிநேர அலுவலகம் என்று சொல்கிறீர்கள். அதற்கான இடத்தைப் பார்த்து, நிதி ஒதுக்கீடு செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடெல்லாம் செய்கிறீர்கள். இது எந்தவிதத்தில் நியாயம்? பேசுவது ஒன்று, செய்வது ஒன்றாக இருக்கிறது. 'சொன்னதைச் செய்வோம், செய்வதைச் சொல்வோம்' என்று சொல்கிறீர்கள். ஆனால் ஏறுக்கு மாறாக திருப்பிப்போட வேண்டியிருக்கிறது. மோட்டார் வாகன அலுவலகம், ஸ்ரீவில்லிபுத்தூரிலே

50, 60 வருடங்களாக செயல்பட்டு வருகிறது. அந்த அலுவலகத்தை சிவகாசிக்கு ஏன் இடம் மாற்றுகிறீர்கள்? இடம் எல்லாம் பார்த்திருக்கிறீர்கள். அதற்கு என்ன காரணம்? அந்த ஊர் எதிர்க்கட்சித் தொகுதி என்பதால், சிறுமைப்படுத்துவதா? அது நல்லதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாற்றுவதாக உறுப்பினர் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார். அப்படி மாற்றுவதற்காக அரசிடம் எந்தச் செயற்குறிப்பும் இல்லை. சிவகாசிக்குப் புதிதாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறேன். ஏற்கெனவே இருந்த பகுதியில் அது தொடர்ந்து செயல்படும். நீங்களாகவே கற்பனை செய்து கொண்டு ஏன் மாற்றுகிறீர்கள் என்று கேட்டால், நான் என்ன செய்ய முடியும்? மாற்றுவதற்கான செயற்குறிப்பு இல்லை. (குறுக்கீடு) அப்படி இருந்தால், நாங்கள் மாற்றிக் கொள்கிறோம். நான் சொல்லிவிட்டேன் அல்லவா?

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: பிரச்சாரம் அந்தமாதிரி செய்கிறார்களே?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பிரச்சாரத்திற்கு இதுவா இடம்?

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஒவ்வொருவராக இப்படி எழுந்தால் நான் என்ன செய்ய முடியும்? மணி இப்போது 2-05 ஆகிறது. நீங்கள் ஏற்கெனவே 20 நிமிடங்கள் பேசியிருக்கிறீர்கள்.

பிற்பகல் 2-05

திரு. ஐ. கணேசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பாட்டாளித் தொழிற்சங்கம் வேண்டுமென்று சென்ற ஆண்டே கேட்டிருந்தோம். முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த ஆண்டு நிச்சயம் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருந்தார்கள். அவர் பேசும்போதுகூட பாட்டாளித் தொழிற்சங்கம் வருவது குறித்து சொன்னார்கள். அதை அறிவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் க. பொன்முடி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுகுறித்து வழக்காடுமன்றத்திலே அவர்கள் ஒரு வழக்கு போட்டிருக்கிறார்கள். முதலிலே அதைத்தான் சொன்னேன். அந்த வழக்கு

முடிந்தவுடனே அல்லது அந்த வழக்கை அவர்கள் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டுவிட்டார்கள் என்றால் பரிசீலிக்க முடியும். அதேபோல, பல்வேறு சங்கங்கள் கோரிக்கைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். நாங்கள் மட்டும் செய்கின்ற வேலையல்ல இது. தொழிலாளர் நலத் துறையில் இதற்கென சில விதிமுறைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். அவைகளுக்குட்பட்டு அவர்களோடு பேசி சாத்தியக்கூறுகள் இருக்குமானால், அதை அங்கீகரிப்பதிலே எங்களுக்கு எந்தப் பிரச்சினையும் கிடையாது. பேசி அதனைச் செய்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரே ஒரு அறிவிப்பு. இதிலே இந்த மினி பஸ்களுக்கான வரி 180 ரூபாய் என்று அறிவிக்கப்பட்டு இருந்தது. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் அந்த சிறிய பேருந்துகளுக்கான வரியைக்கூட 180 ரூபாயிலிருந்து முதலாண்டிற்கான வரியை 100 ரூபாயாகக் குறைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 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.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

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

திரு. ஜி. கே. மணி: இல்லை.

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

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி 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. டி. மணி.

திரு. டி. மணி: இல்லை.

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

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர் இருக்கையில் இல்லை. திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: இல்லை.

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

திரு. வி. கே. லட்சுமணன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வி. கே. லட்சுமணன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. டி. சுதர்சனம், இருக்கையில் இல்லை. திரு. டி. சுதர்சனம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. பி. வெங்கடசாமி.

திரு. பி. வெங்கடசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பி. வெங்கடசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ச. புரட்சிமணி.

திரு. ச. புரட்சிமணி, இருக்கையில் இல்லை. திரு. ச. புரட்சிமணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது.

“இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 20,32,93.000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(ஆ) கோரிக்கை என் 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.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

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

திரு. ஜி. கே. மணி: இல்லை.

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

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் 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. நிஜாமுதீன்.

திரு. ஜி. நிஜாமுதீன்: இல்லை.

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

திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர், இருக்கையில் இல்லை. திரு. அ.வ. அப்துல் நாசர் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. 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. சு. சிவராஜ்.

திரு. சு. சிவராஜ்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சு. சிவராஜ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. பி. வெங்கடசாமி.

திரு. பி. வெங்கடசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பி. வெங்கடசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. டி. சுதர்சனம், இருக்கையில் இல்லை. திரு. டி. சுதர்சனம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது.

திரு. ச. புரட்சிமணி, இருக்கையில் இல்லை. திரு. ச. புரட்சிமணி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது.

"சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 18,02,87,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(இ) கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 57— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. கே. சுப்பராயன்.

திரு. கே. சுப்பராயன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. சுப்பராயன் 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. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஐ. கணேசன்.

திரு. ஐ. கணேசன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஐ. கணேசன் 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 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 200,22,49,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை 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 (6-5-1998) காலை 9-30 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 2.08 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

6. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்

அ. சட்டமுறை விதிகளும் ஆணைகளும்

- ஏதுமில்லை -

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் மற்றும் ஏனைய தாள்கள்

147. மானியக் கோரிக்கை எண் 4 - தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரிகள், ஏனைய வரிகள், தீர்வைகள் நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1998-99 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

148. மானியக் கோரிக்கை எண் 11 - மாவட்ட நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1998-99 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

149. வணிகவரித் துறையின் 'மக்கள் சாசனம்' என்ற புத்தகம், 1998-99 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

150. மானியக் கோரிக்கை எண் 3 - மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1998-99 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

151. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57 - நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1998-99 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

152. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57 - நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு, 1998-99 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

153. போக்குவரத்துத் துறையின் 'மக்கள் சாசனம்' என்ற புத்தகம், 1998 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

154. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57 - தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் மற்றும் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1998-99 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

155. மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57 - தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் மற்றும் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு, 1998-99 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

156. மதிப்பீட்டுக் குழுவின் ஒன்பதாவது அறிக்கை, 1997-98.

157. மதிப்பீட்டுக் குழுவின் பத்தாவது அறிக்கை, 1997-98.

இணைப்பு-1

[271 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

மானியக் கோரிக்கை எண் 3

1998-99

I. சாலைப் போக்குவரத்தின் முதன்மை நிலை முக்கியத்துவம் குறித்த சுருக்கக் குறிப்பு

ஒழுங்கான சாலைப் போக்குவரத்து இல்லையேல் எந்தப் பொருளாதார வளர்ச்சியையும் நாம் எண்ணிக்கூட பார்க்க முடியாது. தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து நடைமுறை அதன் சிறப்பான அமைப்பாலும், எளிதான பயன்பாட்டிற்குட்பட்டதாகவும், நம்பத்தன்மையானதாகவும், விரைவில் சரக்குகளை கொணருவதாகவும் உள்ளதால் முக்கியத்துவம் அடைந்துள்ளது.

பயணிகள் போக்குவரத்திலும், சரக்குப் போக்குவரத்திலும் முன்பு ரயில் போக்குவரத்து மட்டுமே முக்கிய பங்கு வகித்து வந்தது. தற்போது, சாலைப் போக்குவரத்தில் ஏற்பட்டுள்ள பெரும் வளர்ச்சியால் அந்நிலை மாறி, சாலைப் போக்குவரத்திற்கு முக்கியத்துவம் கிடைத்துள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையே சாலைப் போக்குவரத்தின் மூலம், மூலப்பொருட்கள், உருவாக்கப்பட்ட பொருட்கள் மற்றும் விவசாய உற்பத்திப் பொருட்கள் ஆகியவை கொண்டு செல்லப்படுவது, கடந்த ஆண்டுகளைக் காட்டிலும் பன்மடங்கு அதிகரித்துள்ளது.

[1998 மே 5

எனவே, தடங்கலற்ற, பாதுகாப்பான, சுகமான பயணத்தை அளிக்கும்பொருட்டு சாலைப் போக்குவரத்தை மேம்படுத்த சட்டம் மற்றும் பிற முறைகளினால் ஆக்க பூர்வமான ஒழுங்குமுறை நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். இதனையே போக்குவரத்துத் துறை செய்ய விழைகிறது. இத்துறை மேற்கொண்டுள்ள வழிவகைகள் இனிவரும் பக்கங்களில் விவாதிக்கப்பட்டுள்ளன.

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 அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு போக்குவரத்துத் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இத்துறையின் முக்கிய 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 வரிவிதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்ட பல்வேறு விதிகளைச் செயல்படுத்துதல்.

5. விபத்துக்குள்ளான வண்டிகளைப் பார்வையிட்டு ஆய்வு செய்தல்.

6. மாநிலங்களுக்கிடையிலான போக்குவரத்து குறித்த ஒப்பந்தங்களைக் கலந்து பேசி முடிவு செய்தல்.

7. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல்.

8. விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு, விபத்து குறித்த முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து உதவித் தொகை அளித்தல்.

9. சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து ஆலோசனை வழங்குதல்.

1998 மே 5]

ஆ. அமைப்பு முறையும் நிர்வாகமும்:

போக்குவரத்து துறை இந்திய ஆட்சிப் பணி பதவி முதுநிலையில் (ஐ.ஏ.எஸ்.) உள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளரின் தலைமையில் செயல்படுகிறது. 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 கீழ் இயங்கி வருகிறது. இந்த மண்டலங்கள் மேலும் வட்டாரங்களாகவும், பகுதிகளாகவும் பிரிக்கப்பட்டு அவை முறையே வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களால் நிருவகிக்கப்படுகின்றன. சென்னை, சேலம் ஆகிய இரு மண்டலங்களும் மிகப்பெரிய அளவில் இருப்பதால், அவ்விரு மண்டலங்களில் இருந்து சில வட்டாரங்களைப் பிரித்து, ஒருங்கிணைத்து விழுப்புரத்தில் ஒரு புதிய மண்டலம் ஏற்படுத்தப்படவுள்ளது. இந்த ஆண்டில் 12 புதிய பகுதி அலுவலகங்கள், குடியாத்தம், பெருந்துறை, வள்ளியூர், சங்கரன் கோவில், திருச்செந்தூர், உத்தமபாளையம், சிவகாசி, அவிநாசி, சத்தியமங்கலம், காங்கேயம், கூடலூர் மற்றும் அரூர் ஆகிய இடங்களில் ஏற்படுத்தப்படவுள்ளன. வளசரவாக்கம் மற்றும் மேட்டுப்பாளையம் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பகுதி அலுவலகங்கள் 1998-99 ஆம் ஆண்டில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களாக உயர்த்தப்படவுள்ளன. இத்தகைய நடவடிக்கைகளினால் பொதுமக்கள் அவர்கள் வாழும் இடங்களுக்கு அருகிலேயே பணியை முடித்துக்கொள்ள உதவிகரமாக அமையும்.

மாவட்ட அளவில் மாவட்ட ஆட்சியர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகவும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகவும் செயல்படுகின்றனர்.

சென்னையிலுள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் ஒன்று, மாவட்ட முதுநிலை நீதிபதி பதவித் தரத்தில் உள்ள நீதித் துறை தலைமை அலுவலர் தலைமையில் இயங்கி வருகிறது. இந்த நடுவர் மன்றம், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் ஆகியவற்றின்

[1998 மே 5

ஆணைகளுக்கு எதிராக, தாக்கல் செய்யப்படும் மேல்முறையீடுகளையும், மறு ஆய்வு மனுக்களையும் விசாரிக்கும்.

போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு சட்டப் பிரிவினை (லீகல் செல்) ஏற்படுத்த அரசு முடிவெடுத்துள்ளது. இதனால் பல்வேறு நீதிமன்றங்களில் நிலுவையில் உள்ள வழக்குகளைத் துரிதமாக முடிக்க ஏதுவாக இருக்கும். இந்த ஆண்டு 10 கேஸ்ட்ராக் கருவிகள் மற்றும் 100 கேஷ் டிராயர் ஆகியவைகளையும் வாங்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது. வேலூர், இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி, தருமபுரி, தஞ்சாவூர் மற்றும் காஞ்சிபுரம் ஆகிய 6 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் டிரைவிங் ரேஞ்சு (Testing Track) அமைக்கவும், திருநெல்வேலியில் துணைப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கான கட்டடமும் மற்றும் திண்டுக்கல், கரூர், பொள்ளாச்சி, திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் விழுப்புரம் ஆகிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கான கட்டடங்களையும் இந்த ஆண்டில் கட்ட நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வரும் பொதுமக்கள் அமருவதற்காக ரூ. 7 இலட்சம் செலவில் நாற்காலி மற்றும் பெஞ்சுகள் வாங்குவதற்காக அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. 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 கட்டுப்பாட்டின்கீழ் உள்ள ஆறு மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களைக் கொண்டும் (செயலாக்கம்) ஒரு செயலாக்கப் பிரிவு இயங்குகிறது.

மாநிலப் போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகத்தில் தலைமைக் கணக்குகள் அலுவலர் மேற்பார்வையில் துறைத் தணிக்கைக் குழு ஒன்று செயல்படுகிறது. மண்டல அலுவலகங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் இப்பணிகளை, உதவிக் கணக்கு அலுவலர்கள் கவனித்து வருகின்றனர்.

1998 மே 5]

இ. தமிழ்நாட்டில் சாலைகளில் வண்டிப் போக்குவரத்து பணிகளும் அவற்றின் வளர்ச்சியும்

நமது மாநிலத்தில் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, நாளுக்கு நாள் கணிசமாக அதிகரித்து வருகின்றன. இதனைக் கீழ்க்கண்ட விவர அறிக்கையின் மூலம் அறியலாம்:-

ஆண்டு	போக்குவரத்து வண்டிகள்	போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள்	மொத்தம்
(1)	(2)	(3)	(4)
1995	2,80,512	21,42,936	24,23,448
1996	2,83,404	24,88,442	27,71,846
1997	3,09,817	28,72,002	31,81,819
1998 (31-12-1997 ஆம் நாள் வரையில்)	3,35,667	31,65,494	35,01,161

(1) பயணிப் பேருந்துகள்:

ஏற்கெனவேயுள்ள பேருந்துப் பணிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பது, தொலைதூர கிராமங்களுக்குப் போதிய பேருந்து வசதிகளை அளிப்பது ஆகிய பயனுள்ள பணிகளை அரசு மேற்கொண்டு வருகிறது. தற்போது இம்மாநிலத்தில் 22,845 பயணிப் பேருந்துகள் உள்ளன. அவற்றில் 17,130 பேருந்துகள் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சொந்தமானவை, மீதமுள்ள 5,715 பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகளாகும். 1-4-1998 முதல் பேருந்துக் கட்டணம் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது. பொதுமக்களின் நலனைக் கருத்தில்கொண்டு இம்மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கும் நெடுந்தொலைவு செல்லும் சொகுசுப் பேருந்துகளில் பொதுமக்கள் பிரயாணம் செய்வதற்கு வசதியாக இருக்கைகளுக்கு இடையே அதிக இடைவெளி விட்டு இருக்கைகள் அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது.

(2) சரக்கு வண்டிகள்:

மாநிலம் மற்றும் நாடு முழுவதிலும் சரக்கு வண்டிகள் இயக்கப்படுவதற்கு அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தற்போது

இம்மாநிலத்தில் 1,62,144 சரக்கு வண்டிகள் உள்ளன. அவற்றில், தேசிய அனுமதி பெற்றுள்ள சரக்கு வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 28,221 ஆகும்.

(3) ஒப்பந்த வண்டிகள்:

(i) ஆம்னி பேருந்துகள்:

31-12-97 நிலவரப்படி, மாநில அனுமதியுடன் 299 ஆம்னி பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. அதோடு, அனைத்து இந்திய அனுமதியுடன் 132 ஆம்னி பேருந்துகள் இயங்குகின்றன.

(ii) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மோட்டார் கேப்) மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்ஸி கேப்):

வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டி இருக்கைகளின் எண்ணிக்கைகள் முறையே 5+1 மற்றும் 12+1 ஆகும். 31-12-97 அன்றுள்ளபடி அவற்றின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு:—

1.	மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	22,042
2.	அனைத்து இந்திய அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	2,867
3.	மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	13,345
4.	அனைத்து இந்தியா முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	537
5.	மாநகரங்கள் மற்றும் நகரங்களிலும் இயக்கப்படும் வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் ..	1,267

(iii) ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்:

31-12-97 நிலவரப்படி இம்மாநிலத்தில் 80,089 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இயங்குகின்றன. இவற்றில் சென்னை மாநகரில் மட்டும் 35,072 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இயங்குகின்றன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் மக்களுக்கு பயன்தரும் முறையில் ஓடுவதற்கு அரசு பல வழிமுறைகளை நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது. இதனால் பலரும் திருப்தி அடைந்துள்ளனர். இதற்காக ஒரு உயர்மட்டக்குழு அமைக்கப்பட்டு செயல்பட்டு வருகின்றது.

அதுமட்டுமின்றி, பல வட மாநிலங்களில் மக்களால் பெரிதும் விரும்பப்படும், 5 இருக்கைகள் கொண்டு டீசலில் ஓடக்கூடிய ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களை தமிழ்நாட்டில் அறிமுகம் செய்ய அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

III. மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து ஒப்பந்தங்கள்:

ஒரு முனை வரி அல்லது சலுகை வரி விதித்தல் என்ற அடிப்படையில் மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்படுகின்றன. ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட எண்ணிக்கையின்படி சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் மற்றும் பயணிப் பேருந்துகள் மாநிலங்களுக்கிடையே தடையின்றி இயங்க இவ்வொப்பந்தங்கள் வகை செய்கின்றன. அண்டை மாநிலங்களான கர்நாடகம், ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம் மற்றும் பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களுடன் தமிழ்நாடு ஒப்பந்தங்கள் செய்துள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின்படி, ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட சரக்கு வண்டிகள் மற்றும் ஒப்பந்த வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 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

தமிழ்நாடு, கேரளம் மாநிலங்களின் அமைச்சர்களுக்கிடையேயான பேச்சுவார்த்தை நவம்பர் 1997-ல் நடைபெற்றது. பயணிப் பேருந்துகளை

[1998 மே 5

மேலும் இயக்குவதற்கும், மாநிலங்களுக்கிடையேயான சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்த வண்டிகளை அதிகப்படுத்துவதற்கும் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டுள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையே ஏற்பட்டுள்ள ஒப்பந்தத்தில் வரைவு அறிக்கை விரைவில் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இதேபோல் அரசு கர்நாடக மாநிலத்துடன் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள ஒப்பந்தங்களை மறு ஆய்வு செய்து ஒரு இணக்கமான புதிய ஒப்பந்தத்தை ஏற்படுத்த கலந்தாலோசித்து வருகிறது.

IV. பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குதல்:

பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டு வகுக்கப்பட்டது. எனவே, நாட்டுடைமையை விரைவில் செயல்படுத்தும் வகையில், 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருந்த தனியார் உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், 1971 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன.

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

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

வழித்தடத் திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கும்போது, குறிப்பாக அனுமதிக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தவிர, பிற

1998 மே 5]

உரிமையாளர்கள், தங்களது பேருந்துகளை, முற்றிலும் அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட வழித்தடங்களில், ஏற்கெனவே அவற்றின் வழியாகச் செல்லும் (Over lapping) வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க இயலாது என்று 1987 ஆம் ஆண்டில் உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பின் காரணமாக பெரும்பாலான தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்துகளை இயக்க இயலாத நிலை ஏற்பட்டது. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் போதுமான பேருந்துகள் இல்லை. இதனால் பேருந்துகளுக்குத் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டது. சிறு தனியார் போக்குவரத்து உரிமையாளர்களுக்கு தடை விதித்ததால் ஏற்பட்ட இடைவெளியை நிரப்ப இயலவில்லை. இந்நிலையைச் சமாளிக்க 1987 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்ட முன்வடிவை அரசு கொண்டுவந்தது. இச்சட்டமுன்வடிவு, புதிய உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதிகள் வழங்கவும், வரைவுத் திட்டங்கள் மற்றும் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்டங்களின்கீழ் வரும் வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் அனுமதிகளைப் புதுப்பித்தல், அனுமதி நிபந்தனைகளை மாற்றியமைத்தல் ஆகியவற்றிற்கு வகை செய்தது. 1989 மார்ச் மாதத்தில் அச்சட்டமுன்வடிவிற்குக் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெறப்பட்டது. அதற்குள்ளாக, அரசு மாறியது. ஒப்புதல் பெற்ற சட்டமுன்வடிவை வெளியிடுவதில்லை என புதிய அரசு முடிவு செய்தது. எனவே, அவசரச் சட்டம் ஒன்றைப் பிறப்பித்ததன் மூலம் இசைவு பெறப்பட்ட மேற்சொன்ன சட்டமுன்வடிவை அரசு ரத்து செய்தது. பின்னர் அந்த அவசரச் சட்டம், ரத்து செய்யப்பட்டு அதற்குப் பதிலாக 6/1991 என்ற 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 1992 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) 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;

[1998 மே 5

௨2. தனியார் உரிமையாளர்கள் அனுமதியின் நிபந்தனைகளுக்கு மாறுதல் கோரினால், அனுமதிக்கப்பட வேண்டும் எனவும் (இது வரையறுக்கப்படவிருக்கும் நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு இருக்க வேண்டும்).

3. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் தனியார் உரிமையாளர்களுக்குப் புதிய அனுமதி வழங்குதலுக்குத் தடை விதிக்கவும் வகை செய்கிறது.

மேற்கூறிய சட்டத்திற்கு, தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித் துறைகள்) விதிகள், 1995 மே திங்களில் உருவாக்கப்பட்டன. சிறிய தனியார் பயணிப் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாங்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளைப் புதுப்பிக்கவும், அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும் இவ்விதிகள் வகை செய்தன. மேற்கூறிய சட்டத்தில் வழங்கப்பட்ட அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளுக்கு சில மாறுதல்களை தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்டம், 1996 (தமிழ்நாடு சட்டம் 19/96)-ன்படி ரத்து செய்யப்பட்டது.

எனவே, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும், பகுதித் திட்டத்தை வெளியிட முடிவு செய்யப்பட்டது. தனியார் உரிமையாளர்கள், புதிய அனுமதிக்கு விண்ணப்பிப்பதைத் தடுப்பதற்காக மட்டுமல்லாமல் புதிய அனுமதிகள் வேண்டி விண்ணப்பிப்பதற்காக அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை அனுமதிப்பதற்காகவும் இம்முடிவு மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஏற்கெனவே பகுதித் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படும் சென்னை, கன்னியாகுமரி, நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்கள் நீங்கலாக எஞ்சியிருந்த மாவட்டங்களுக்கும் பகுதித் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டு 24-5-1995 அன்று தமிழ்நாடு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்படி, அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட மாவட்டங்களில் உள்ள புதிய வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மட்டும் இயக்கலாம்.

IV (A) போக்குவரத்து வசதியில்லாத கிராமங்களுக்கு சிறு பேருந்துகள்:

தமிழக அரசு, தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்து வசதியில்லாத கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கும் பொருட்டு சிறு பேருந்துகளை இயக்குவதற்குத் தனியாருக்கு அனுமதியளிக்கத் தீர்மானித்துள்ளது. இதன்படி அதிகபட்சமாக 16 கி.மீ. தூரத்திற்கும் அதில் ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடத்தில் 1 கி.மீ. தூரம் வரை இயக்கவும், அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

1998 மே 5]

மேற்படி அரசின் கொள்கையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம் பிரிவு 102-க்கு சென்னை நீங்கலாக ஏனைய மாவட்டங்களுக்கான பகுதித் திட்டத்திற்கு தக்க மாற்றம் செய்யப்பட்டது. அதன்படி போக்குவரத்து வசதியில்லாத சிறு கிராமங்களுக்கு சிறு பேருந்துகளை (சென்னையைத் தவிர மற்ற மாவட்டங்களில்) அதிகபட்சமாக 16 கி.மீ. தூரம் இயக்க மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 1988-ன்படி தனியாருக்கு அனுமதி அளிக்க, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அரசு அனுமதியளித்து ஆணை வெளியிட்டது. அச்சிறு பேருந்துகளுக்கு வரி ரூ. 180-ம், 25 சதவீதம் உபரி வரியாக அரசு விதித்துள்ளது.

தற்போது மாவட்ட ஆட்சியர்களால் (RTA) தனியார் ஊர்தி உரிமையாளர்களிடமிருந்து விண்ணப்பங்கள் பெறப்பட்டு சிறு பேருந்து இயக்குவதற்கு அனுமதி வழங்குவதற்கான பணி நடைபெற்று வருகிறது. தனியார் ஊர்தி உரிமையாளர்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட விண்ணப்பங்கள் மாவட்ட ஆட்சியர்களின் ஆலோசனையில் உள்ளது. இது சம்பந்தமான பணிகள் முன்னேற்றத்தில் உள்ளன. சிறு பேருந்துகள் 1998 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் முதல் இயங்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

15-4-98 நிலவரப்படி மாவட்ட வாரியாக சிறு பேருந்துகள் இயக்க பெறப்பட்ட விண்ணப்பங்கள், வழங்கியுள்ள அனுமதிகள் ஆகியவை வருமாறு:

வரிசை எண்	மாவட்டத்தின் பெயர்	பெறப்பட்ட விண்ணப்பங்கள்	திருப்பப்பட்ட/ மறுக்கப்பட்ட விண்ணப்பங்கள்	வழங்கப்பட்ட அனுமதிகள்	ஆய்வில் உள்ள விண்ணப்பங்கள்
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	கரூர்	25	..	17	8
2.	காஞ்சீபுரம்	13	6	5	2
3.	நாமக்கல்	35	..	8	27
4.	வேலூர்	81	63	..	18
5.	திருவாரூர்	30	11	2	17
6.	தஞ்சாவூர்	27	14	4	9

[1998 மே 5

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
7.	நாகப்பட்டினம்	28	..	..	28
8.	திருவண்ணாமலை	18	..	..	18
9.	திருவள்ளூர்	17	4	..	13
10.	தருமபுரி	15	..	..	15
11.	சேலம்	14	4	..	10
12.	திருச்சி	12	..	..	12
13.	பெரம்பலூர்	9	..	..	9
14.	கடலூர்	7	..	..	7
15.	திண்டுக்கல்	7	..	..	7
16.	புதுக்கோட்டை	5	..	..	5
17.	சிவகங்கை	5	..	..	5
18.	கோயம்புத்தூர்	25	6	4	15
19.	விழுப்புரம்	2	..	..	2
20.	மதுரை	1	..	..	1
21.	திருநெல்வேலி	1	1	..	..
22.	ஈரோடு	6	..	..	6
23.	விருதுநகர்	..	..	..	..
24.	இராமநாதபுரம்	..	..	..	..
25.	நீலகிரி	..	..	..	..
26.	தூத்துக்குடி	..	..	..	..
27.	கன்னியாகுமரி	..	..	..	..
28.	தேனி	..	..	..	..
	மொத்தம்	383	109	40	234

1998 மே 5]

V. சென்னை மாநகரில் இயக்கப்படும் பயணிப் பேருந்துகளை சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதிகளுக்கும் விரிவாக்குதல்:

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

VI. வரி விதிப்பு:

(1) வரி விதித்தல்:

1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின்படி 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 பின்வரும் நாட்களில் பதிவு செய்யப்பட்ட இரண்டு சககர வண்டிகளுக்கு ஆயுட்கால வரி கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. இரண்டு சக்கர வண்டி உரிமையாளர்கள் இதனால் பயன் அடைந்துள்ளனர். அவர்கள் தற்போது வரி செலுத்துவதற்காக ஒவ்வொரு ஆண்டும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் துணை கருவூலங்களுக்கும் செல்ல வேண்டியதில்லை.

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

ஆட்டோ-ரிக்ஷா, சுற்றுலா மோட்டார் வாடகை வண்டி மற்றும் மோட்டார் வாடகை வண்டி ஆகியவைகளுக்கு அனுமதி வழங்கும்போதோ, அவற்றின் அனுமதி புதுப்பிக்கும் போதோ 5 வருடங்களுக்கான வரி விதிக்கும் முறை 1-4-97 முதல் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளது. இதனால் ஒவ்வொரு காலாண்டுக்கும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் செல்வது தவிர்க்கப்பட்டுள்ளது.

இந்த ஆண்டு முதல் 'ஆயுட்கால வரி' புதிதாக பதிவு செய்யப்படும் இலேசான ரக நான்கு சக்கர வண்டிகளுக்கும் கட்டாயமாக்கப்படும். இதன் மூலம் மோட்டார் வாகன உரிமையாளர்கள் ஆண்டுதோறும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் செல்லத் தேவையில்லை.

இந்த ஆண்டு, ஆம்னி பேருந்துகளுக்கு இருக்கை ஒன்றிற்கான காலாண்டு வரி ரூ. 1500-ல் இருந்து ரூ. 2000-ஆக உயர்த்தப்படும்.

தற்போது நடைமுறையிலுள்ள வரிகள் பற்றிய விவரங்கள் இணைப்பில் 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) 40 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் மற்றும் 30 பகுதி அலுவலகங்களுக்கும் அனைத்துச் சோதனைச் சாவடிகளுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வோராண்டும் வரி செலுத்துவதற்குச் சலுகை அளிக்கப்பட்ட கால அளவான ஏப்ரல் முதல் தேதியிலிருந்து 10-ம் தேதி வரை போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளுக்குரிய வரியை வரி செலுத்துவோரின் வசதிக்காக சென்னை மாநகரிலுள்ள சில முக்கிய இடங்களில் கூடுதலாக அமைப்புகள் 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 போக்குவரத்து துறையும் ஒன்றாகும்.

இத்துறையால் ஈட்டப்படும் வருவாய் ஆண்டுதோறும் அதிகரித்து வருகிறது. வரிகள் மற்றும் கட்டணங்கள் ஆகியவற்றின் மூலம் கடந்த 3 ஆண்டுகளில் இத்துறை ஈட்டிய மொத்த வருவாய் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு:

ஆண்டு	ரூபாய் (கோடியில்)
1995-96	391
1996-97	425
1997-98 (திருத்திய மதிப்பீடு)	462

இத்துறையின் நிர்வாகத்திற்காக செலவு செய்யப்படும் தொகை, கிட்டத்தட்ட ரூ. 13.50 கோடி ஆகும். இது வருவாயில் 3.17 சதவீதம் ஆகும்.

VII. சாலை பாதுகாப்பு

போக்குவரத்து துறையின் மூலம் கவனிக்கப்பட்டு வரும் முக்கியமான பணிகளில் சாலை பாதுகாப்பும் ஒன்றாகும். விபத்துக்களைத் தடுத்து, பொதுமக்களின் விலை மதிப்பற்ற உயிர்களைக் காப்பதற்காக மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் அதிலடங்கும் விதிகளைத் தீவிரமாக செயல்படுத்தி சாலைப் பாதுகாப்பை உறுதி செய்வது அரசின் பெரு முயற்சியாக இருந்து வருகிறது.

ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதற்கான நடைமுறைகளைக் கடுமையானவையாக்குதல், தானியங்கி சைகை விளக்குகள் பொருத்துதல், ஒருவழிப் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்துதல், நான்கு பிரிவுப் பாதைப் போக்குவரத்திற்கு வகை செய்தல், குடிபோதையில் வண்டிகள் ஓட்டுவதைத் தடை செய்தல், ஆபத்து மற்றும் அபாயகரமான பொருள்கள் ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களுக்கு சிறப்புப் பயிற்சி அளித்தல், சாலை பாதுகாப்புக் குழு, மாவட்ட சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுக்கள்

ஆகியவற்றை ஏற்படுத்துவதன் மூலம், மக்களிடம் விழிப்புணர்வை உருவாக்குதல் ஆகியவை உள்ளிட்ட பல நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துள்ளது. சாலைப் பாதுகாப்பு விதிகளை அமுல்படுத்தி விபத்துக்களை தடுக்க நடவடிக்கை மேற்கொண்டு ஆலோசனைகள் கூற உள்துறை செயலாளர் அவர்கள் தலைமையில் குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

சாலை விபத்துக்கள் மற்றும் சாலை விபத்துக்குள்ளானவர்கள் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

வகைகள்	1995		1996		1997	
	விபத்துக்கள்	நபர்கள்	விபத்துக்கள்	நபர்கள்	விபத்துக்கள்	நபர்கள்
இறப்பு	7974	8773	8079	9028	7947	8755
படுகாயம்	4440	6380	4474	7333	4542	6567
சிறுகாயம்	21661	31922	22151	31198	23362	34010
காயம் அல்லாதவை	7610	..	7493	..	8352	..
மொத்தம்	**41685**	**47075**	**42197**	**47559**	**44203**	**49332**

போக்குவரத்து விதிகளை ஓட்டுநர்கள் பின்பற்றாததாலும் அன்னாரது 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 எளிதில் நிகழக்கூடிய பகுதிகளில்/மண்டலங்களில் அவற்றைத் தவிர்ப்பதற்காக தேசிய மற்றும் மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் மேம்பாடுகளைச் செய்வதற்கான சிறப்புத் திட்டத்திற்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இப்பணி ரூ. 11.60 கோடி மதிப்பீட்டுச் செலவில் 3 ஆண்டுகளில் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் இதற்காக அரசு ரூ. 4.00 கோடி அனுமதித்துள்ளது.

அ. ஆபத்தான மற்றும் அபாயகரமான தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகள்:

ஆபத்தான மற்றும் அபாயகரமான தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகள் விபத்துக்குள்ளாவதற்கு அதிக வாய்ப்புள்ளது. இந்த வண்டிகளால் ஏற்படும் விபத்துக்கள் சில வேளைகளில் மிகப் பெரும் அழிவை ஏற்படுத்தலாம். இதிலுள்ள ஆபத்துக்களை உணர்ந்துதான் அத்தகைய வண்டிகளை ஓட்டும் ஓட்டுநர்களுக்கு குறைந்தபட்சக் கல்வித் தகுதியை மத்திய அரசு நிர்ணயித்துள்ளது. ஆபத்தான மற்றும் தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருள்களை எடுத்துச் செல்வதில் ஏற்படக்கூடிய ஆபத்துக்களை தவிர்க்கும் பொருட்டு ஓட்டுநர்கள் கண்டிப்பாக சிறப்பு பயிற்சி பெற வேண்டும் என்ற கொள்கை வலியுறுத்தப்படுதல் 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 விளைவிக்கக்கூடிய பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் சரக்கு வண்டிகளின் அதிக அளவு வேகக் கட்டுப்பாடு மணிக்கு 45 கிலோ மீட்டர் என்று இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது.

அத்தகைய வண்டிகளை அடையாளம் கண்டுகொள்ளும் வகையில், அந்த வண்டிகள் முழுவதும் சிகப்பு நிறத்தில் வண்ணம் பூசப்பட வேண்டும் என்ற ஒரு நிபந்தனையை வரையறுத்து அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. அந்த வண்டியின் முன்பக்கம் இருக்கைப் பகுதியின் (Cabin) மேல் முகப்பில் மஞ்சள் விளக்கு ஒன்றும் பொருத்தப்படவேண்டும்.

இ. சாலை பாதுகாப்பு குழு:

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

இவை தவிர, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமையில் மாவட்ட சாலை பாதுகாப்புக் குழுக்கள்

அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் சம்பந்தப்பட்ட பல்வேறு பிரச்சினைகளுக்கு ஆலோசனை அளிக்கும் அமைப்பாக இக்குழுக்கள் செயல்படுகின்றன. குறைந்தது மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை இக்குழுக்களின் கூட்டம் கூட்டப்பட வேண்டும்.

ஈ. போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு:

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

இரண்டு போக்குவரத்துப் பொறியியல் கோட்டங்கள் உள்ளன. இதில் ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளது. போக்குவரத்து மேம்பாடு மற்றும் போக்குவரத்து பாதுகாப்பு குறித்த செயற்குறிப்புகளைத் தயாரித்து மாநிலத்திலுள்ள பல்வேறு நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள் மற்றும் தமிழ்நாடு நகர் பகுதி வளர்ச்சித் திட்டக் கோட்டங்கள் ஆகியவற்றுக்குப் போக்குவரத்து மேம்பாடு குறித்த ஆலோசனை அளிக்கின்ற பொறுப்புகள் இக்கோட்டங்களுக்கு உள்ளன. மேலும் இக்கோட்டங்கள் காவல் துறைக்கும் தொழில்நுட்ப 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 புள்ளி விவரம், 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.

ஊ. 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 மாநகரங்கள்/நகரங்கள் மற்றும் 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 ஆகஸ்டு 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 விபத்துக்குள்ளானவர்கள் 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

மனுதாரர்களின் நிதி நிலைமையைக் கருத்திற்கொள்ளாமல் இந்நிவாரணத் தொகையைப் பெற அவர் உரிமையுடையவராவார். இதற்கென, மோட்டார் வண்டிகள் வரி வசூல் தொகையிலிருந்து ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1.25 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. பரிதாபத்திற்குரிய நிகழ்வுகளில் விபத்தில் பலியானவர்களின் குடும்பங்களுக்கு முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து அதிக

[1998 மே 5

இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. அரசு போக்குவரத்து கழக பேருந்துகளினால் விபத்து ஏற்பட்டு பலியானவர்களின் குடும்பங்களுக்கு கருணைத் தொகை ரூ. 50,000/- வழங்க அரசு ஆணையிட்டுள்ளது.

IX. 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 தொகை பற்றிய விவரங்களும் பின்வருமாறு:

	1995	1996	1997
1. மோட்டார் விபத்து உரிமை கோரிக்கை தொடர்பாக சட்ட உதவிக்காக நீதிமன்றங்களில் தீர்ப்பு அளிக்கப்படாமல் உள்ள வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	2,716	2,658	2,574
2. நீதிமன்றங்களில் தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்ட வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	539	309	266
3. மோட்டார் விபத்து உரிமைக் கோரிக்கை தொடர்பான சட்ட உதவி வழக்குகளில் அளிக்கப்பட்ட தொகை	15 கோடி	080 கோடி	103 கோடி

மோட்டார் விபத்து உரிமை கோரிக்கை தொடர்பான வழக்குகளில் மக்கள் நீதிமன்றம் மூலம் அளிக்கப்பட்ட நிவாரணம்.

	1995	1996	1997
1. தொடரப்பட்ட வழக்குகள்	387	779	726
2. நிறைவேற்றப்பட்ட கோரிக்கைகள்	8,205	8,677	9,484
3. வழங்கப்பட்ட நிவாரணத் தொகை	29.90 கோடி	36.56 கோடி	48.65 கோடி

1998 மே 5]

X. மாசுக் கட்டுப்பாடு

மோட்டார் வாகனங்களிலிருந்து வெளிப்படும் புகையினால் சுற்றுப்புறச் சூழல் பாதிக்கப்படும் அபாயம் ஏற்பட்டுள்ளது. 1989 ஆம் ஆண்டு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் விதி 115-ன்படி மோட்டார் வாகனங்கள் ஒவ்வொன்றும் அந்த விதி வரையறுக்கப்பட்டுள்ள தரத்தில் பராமரிக்கப்பட்டு, அவ்விதி வரையறுக்கப்பட்டுள்ள தரத்திற்கிணங்க அவற்றை ஓட்டுதல் வேண்டும். இதன்படி பெட்ரோல் மற்றும் டீசலில் ஓடும் வண்டிகளுக்கான வெளியேறும் புகையின் அளவு வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னையில் பதிவு செய்யப்பட்ட சரக்கு வண்டிகள் நீங்கலாக எல்லா மோட்டார் வாகனங்கள் மற்றும் காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர், திண்டுக்கல், நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்களில் பதிவு செய்யப்பட்ட போக்குவரத்து வாகனங்களில் வெளியேறும் புகையின் அளவை சோதனை செய்வது 1-7-98 முதல் கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த ஆண்டில் இம்முறை மற்ற நகரங்களுக்கும் நீட்டிப்பு செய்யப்படவுள்ளது. தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாட்டு வாரியம் சரக்கு போக்குவரத்து வண்டிகளை சோதித்து மாசுக் கட்டுப்பாடு சான்றிதழ் வழங்குவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு வழங்கப்படும் மாசுக் கட்டுப்பாடு சான்றிதழ் ஆறு மாதம் வரைதான் செல்லத்தக்கது.

வாகனங்களை சோதனை செய்து சான்றிதழ் வழங்கும் நிறுவனங்களை தேர்ந்தெடுக்க போக்குவரத்து ஆணையருக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிக்காக 110 நிலையங்கள் சென்னையில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளன.

மேலும் அரசு ஆணை எண் 812 (உள் துறை) நாள் 20-5-97-ன்படி போக்குவரத்து துறை அலுவலர்கள், அதிகமாக புகை வெளியேற்றும் வாகனங்களின் உரிமையாளர்களிடமிருந்து அவ்விடத்திலேயே அபராதம் வசூலிக்க அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளார்கள். இதற்காக துறை அலுவலர்கள் காலமுறைப்படி வாகனங்களை தகுந்த கருவி கொண்டு சோதனை செய்து வருகிறார்கள். மேற்கண்ட சோதனைக்காக 14 புகையளக்கும் கருவிகளை வாங்கி வழங்கப்படவுள்ளது.

XI. கணினி மயமாக்குதல் மற்றும் நவீனமாக்குதல்

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வாகனங்கள் நாளுக்கு நாள் பெருமளவில் பெருகி வருவதால், போக்குவரத்துத் துறையால் மோட்டார் வாகன வரி

மற்றும் கட்டணங்கள் வாயிலாக ஈட்டப்படும் அரசு வருவாயும் கணிசமாக பெருகியுள்ளது. ஆரம்பக்காலந்தொட்டு, மோட்டார் வாகன விவரங்களை பதிவேடுகளில் பதிவு செய்யப்படும் முறை மிகவும் வேலைப்பளு மிக்கதாகவும், தேவைப்படும் விவரங்களை உடனுக்குடன் அறிய முடியாததாகவும் உள்ளது. மேலும் வரி செலுத்துபவர்களும், ஏனைய வேலைகளுக்காக போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகங்களுக்கு வரும் பொதுமக்கள் முறையான, திறமையான, வேகமான பணியினை எதிர்பார்க்கின்றனர்.

அவ்வாறு பொதுமக்களுக்கு திருப்தியளிக்கும் வகையில் வேகமாக பணிகளை முடித்துத்தர, மோட்டார் வாகனங்களை பதிவு செய்தல் மற்றும் உரிமங்கள் வழங்குவதை கணினி மூலமாகச் செய்வதே உகந்ததாகும். எனவே, தமிழ்நாடு மாநிலம் முழுவதிலும் கணினி இணைப்புத் தொடரை உண்டாக்கி அனைத்து மோட்டார் வாகன விவரங்கள் மற்றும் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குதலை பதிவு செய்ய அரசு உத்தேசித்துள்ளது. ஒரு பொத்தானை அழுத்தியவுடன் எந்த ஒரு வாகனத்தைப்பற்றியோ, உரிமம்பெற்றவரைப்பற்றியோ உடனடி தகவலை அறியும் பொருட்டு இம்முறை கையாளப்படவுள்ளது.

இம்முறையை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக, ஒரு கணினி மென்பொருள் உருவாக்க நிறுவனம் ஒன்றை ஒப்பந்தப்புள்ளிகளைப்பெற்று, அதன் மூலம் அரசு தெரிவு செய்துள்ளது. அதற்காக ரூ. 1.78 கோடி ஒப்பளிப்பு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் மோட்டார் வாகன பதிவு சான்றிதழ்கள் மற்றும் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குவது, தேசிய உரிமம் வழங்குவது போன்ற அனைத்து தகவல்களையும் கணினியில் புகுத்தி வைக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இப்பணியினை செய்து முடிக்க சுமார் 1½ ஆண்டுக் காலமாகும் என உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

'லேமினேட்' செய்யப்பட்ட ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குதல்

1989 ஆம் வருடத்திய மத்திய மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 16 (2)-ன்படி, அட்டை வடிவிலான 'லேமினேட்' ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கப்படுகிறது.

தவறான மற்றும் போலி உரிமங்களின் நடமாட்டத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காக லேமினேட் ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கும் முறை 1996 ஆம் வருடம் முதல் தமிழ்நாட்டில் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டது. ஓட்டுநர் தேர்வு நடத்தப்பட்ட உடனே வண்ண போட்டோவுடன் கூடிய லேமினேட் அட்டை வழங்கப்படுகிறது. அட்டை வடிவில் உள்ள

இவைகளை எளிதாக வண்டி ஓட்டிச் செல்லும்போது எடுத்துச் செல்லலாம். உரிமம் லேமினேட் செய்யப்படுவதால் இதனை திருத்த வழியில்லை. வானிலை மற்றும் நீரினால் பாதிக்கப்படுவதில்லை. எனவே இது நீண்ட காலத்திற்குப் பயன்படுகிறது. மேலும் இது அடையாள அட்டையாகவும் பயன்படுகிறது.

இப்பணியினை மேற்கொள்ள திருவாளர்கள் எல்காட், சென்னை என்ற நிறுவனத்திற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. தற்போது 34 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் மற்றும் 2 பகுதி அலுவலகங்களிலும் இத்திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. மீதமுள்ள அலுவலகங்களில் லேமினேட் கருவிகள் பொருத்தக்கூடிய வேலை முன்னேற்றம் கண்டு வருகிறது.

வாகன ஓட்டுநர்கள் போக்குவரத்து விதிகளை மீறும்பொழுது அதை உரிம அட்டையிலேயே பதிவு செய்யும் முறையை (punching system) கொண்டுவர அரசு முனைந்துள்ளது.

XII. புதிய திட்டங்கள் 1998-99

பின்வரும் திட்டங்கள், 1998-99 ஆம் ஆண்டில், புதிய திட்டங்களாக அனுமதிக்கப்படுகின்றன:

தொடர் எண் (1)	பொருள் (2)	தொடரினம் (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்)	தொடரா இனம் (4)
1.	விழுப்புரத்தில் போக்குவரத்து துணை ஆணையர் அலுவலகத்தை ஏற்படுத்துதல்	10.21	4.91
2.	வளசரவாக்கம், மேட்டுப்பாளையம் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பகுதி அலுவலகங்களை வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களாக நிலை உயர்த்துதல்	15.00	9.50
3.	கரூர், திண்டுக்கல், பொள்ளாச்சி, திருச்சி ஆகிய இடங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமும் மற்றும் திருநெல்வேலியில் துணை போக்குவரத்து ஆணையாளர் அலுவலகமும் கட்டுதல்	..	50.00

[1998 மே 5

(1)	(2)	(3) (ரூபாய்	(4) இலட்சத்தில்)
4.	விழுப்புரம் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலக கட்டிடம் கட்டுதல்	..	35.00
5.	குடியாத்தம், பெருந்துறை, வள்ளியூர், திருச்செந்தூர், உத்தமபாளையம், சிவகாசி, அவிநாசி, சங்கரன்கோவில், சத்தியமங்கலம், காங்கேயம், கூடலூர், அரூர் ஆகிய இடங்களில் 12 புதிய பகுதி அலுவலகங்களைத் தொடங்குதல்	44.17	13.20
6.	போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகத்தில் சட்டப்பிரிவு ஏற்படுத்துதல்	4.91	0.43
7.	சேலம், கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோயம்புத்தூர் (தெற்கு), திருச்சி, மதுரை (மேற்கு), மதுரை (தெற்கு), திருநெல்வேலி, சென்னை (கிழக்கு), நாமக்கல், ஈரோடு ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் கூடுதலாக ரொக்க கணக்கு இயந்திரம் வழங்குதல்	..	4.99
8.	பணம் பெறும் இடங்களில் 100 பணப் பெட்டிகளுக்கு வகை செய்தல்	..	2.50
9.	வேலூர், இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி, தர்மபுரி, தஞ்சாவூர் மற்றும் காஞ்சிபுரம் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் சோதனை நடத்தும் இடங்களை அமைத்தல்	..	90.00
	மொத்தம்	**74.29**	**210.53**

XIII. முடிவுரை

மக்கள் மற்றும் சரக்குகள் எளிதாகவும், வேகமாகவும் செல்ல வசதிகள் செய்து கொடுப்பதில் நமது மாநிலம் பெருமை கொள்ளும் வகையில்

1998 மே 5]

செயல்பட்டு வருகிறது. பொது மக்களது வளர்ந்து வரும் தேவைகளை எதிர்கொள்ளும் வகையில் போக்குவரத்துத் துறை முடுக்கி விடப்பட்டுள்ளது. சாதனைகள் குறிப்பிடத் தக்கவைகளாக இருந்தாலும், இன்னும் வெகு தொலைவு செல்ல வேண்டியுள்ளது. அரசின் பல்முனை முயற்சிகள் ஒட்டு மொத்த பொருளாதார வளர்ச்சியினை மேம்படுத்தும் என்பதில் ஐயமில்லை.

இணைப்பு

மோட்டார் வாகனங்களுக்கு தற்போது விதிக்கப்படும் வரி வீதங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

சரக்கு வண்டிகள்	*காலாண்டு வரி (ரூபாய்)*
(ஏ) 3,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	545.00
(பி) 3,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 5,500 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	885.00
(சி) 5,500 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 9,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	1,355.00
(டி) 9,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 12,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	1,775.00
(இ) 12,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 13,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	1,930.00
(எப்)13,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட ஆனால் 15,000 கிலோவிற்கு மேற்படாத எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	2,300.00
(ஜி) 15,000 கிலோவிற்கு மேற்பட்ட எடையேற்றும் திறன் கொண்ட சரக்கு வண்டிகள்	2,300.00
(15,000 கிலோவிற்குக் கூடுதலாக ஒவ்வொரு 250 கிலோ கிராமிற்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு ரூ. 50).	

ஒப்பந்த ஊர்திகள்:

(எ) ஆட்டோ ரிக்ஷா	ஆண்டு வரி	ரூ. 280
(பி) மோட்டார் வண்டி (சாதாரண மோட்டார் வண்டிகள்-மீட்டர் பொருத்திய வாடகை வாகனம்).	ஆண்டுக்கு	ரூ. 700
(சி) சுற்றுலா மோட்டார் வண்டி	ஆண்டுக்கு	ரூ. 1000
(டி) மேக்சி கேப்	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 150
(இ) ஆம்னி பேருந்து	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 1500

பயணிப் பேருந்துகள்:

(எ) சென்னைப் பெருநகரப் பகுதிக்குள் மட்டும் ஓடக்கூடியவை	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 60
(பி) நகரப் பேருந்து	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 275 மற்றும் 10 சதவீதம் மேல்வரி
(சி) வெளியூர் பேருந்து	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 360 மற்றும் 25 சதவீதம் மேல்வரி
(டி) விரைவுப் பேருந்து	ஓர் இருக்கைக்கு காலாண்டிற்கு	ரூ. 360 மற்றும் 25. சதவீதம் மேல்வரி

தனி வகையிலான வண்டிகள்:

(எ) தனி வகையிலான வண்டி	காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றிற்கு	ரூ. 50

(பி) எடை ஏற்றப்படாமல் 3000 கிலோவிற்கு மேல் எடை கொண்ட மோட்டார் வண்டியும், தனியார் போக்கு வரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான மோட்டார் வண்டியும்	ஆண்டொன்றுக்கு	ரூ. 2,000
(சி) ரிக்குகள், மின்உற்பத்தி சாதனங்கள் அல்லது அழுத்த கருவிகள் போன்ற சாதனங்களுடன் பொருத்தப்பட்ட தொடர் வண்டிகள் (அல்லது) வண்டிகள் அவற்றின் எடை எவ்வளவாக இருந்தாலும்	ஆண்டு வரி	ரூ. 2,500
(டி) கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகள் (கல்வி நிறுவனப் பேருந்து)	காலாண்டிற்கு	ரூ. 500

பிற வண்டிகள்:	ஆண்டு வரி
(எ) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 50 சிசிக்கு மேற்பட்ட ஆனால் 75 சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	ரூ. 135
(பி) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 75 சிசிக்கு மேற்பட்ட ஆனால் 170 சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	ரூ. 200
(சி) தொடர் வண்டியுடன் அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியுடன் கூடிய அல்லது தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியில்லாத 170 சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்	ரூ. 240

[1998 மே 5

(01-04-1989 அன்று அல்லது அதற்குப் பிறகு பதிவு செய்யப்படும் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குக் கண்டிப்பாக ஆயுட்கால வரி செலுத்த வேண்டும்).

தொடர் வண்டி அல்லது பக்கவாட்டு வண்டியிருந்தாலும், அல்லது இல்லாவிட்டாலும்

இனம் எண் (1)	50 சிசி-க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 75 சிசி-க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள் (2)	75 சிசி-க்கு மேற்பட்ட ஆனால் 170 சிசி-க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள் (3)	170 சிசி-க்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்களும் மூன்று சக்கர சைக்கிள்களும் (4)
		(ரூபாய்)	
(ஏ) புதிய வண்டிகளைப் பதிவு செய்கையில் (ஆயுட்கால வரி)	1310	1950	2,340
(பி) வண்டி ஏற்கெனவே பதிவு செய்யப்பட்ட மாதத்திலிருந்து அந்த வண்டி வாங்கிய கால அளவு.			
1. ஓராண்டிற்கு மேற்படாமல் இருந்தால்	1260	1870	2240
2. ஓராண்டிற்கு மேற்பட்டு ஆனால் இரண்டாண்டிற்கு மேற்படாமல் இருந்தால்.	1210	1790	2150
3. இரண்டாண்டுகளுக்கு மேல் ஆனால் மூன்றாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1150	1700	2040
4. மூன்றாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் நான்காண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1080	1600	1920
5. நான்காண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஐந்தாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	1010	1500	1800

1998 மே 5]

(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய்)	
6. ஐந்தாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஆறாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	940	1390	1670
7. ஆறாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஏழாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	860	1280	1530
8. ஏழாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் எட்டாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	780	1150	1380
9. எட்டாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் ஒன்பதாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	690	1020	1220
10. ஒன்பதாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டு ஆனால் பத்தாண்டுகளுக்கு மேற்படாமலிருந்தால்	590	880	1050
11. பத்தாண்டுகளுக்கு மேற்பட்டிருந்தால்	490	720	870

மோட்டார் வண்டிகள், ஜீப் வண்டிகள் முதலியன:

	ஆண்டு வரி		
	இறக்குமதி செய்யப்பட்ட வண்டிகள்	இந்தியாவில் தயாரான வண்டிகள்	
		தனி நபருக்குச் சொந்தமான வண்டிகள்	மற்றவருக்குச் சொந்தமான வண்டிகள்
	(1)	(2)	(3)
	ரூ.	ரூ.	ரூ.
அ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	1800	600	1200

[1998 மே 5

	(1)	(2)	(3)
	ரூ.	ரூ.	ரூ.
ஆ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 1500 கி.கி. எடைக்கு மேற்படாதவை	2350	800	1600
இ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 1500 கி.கி. எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 2000 கி.கி. எடைக்கு மேற்படாதவை	2700	1000	2000
ஈ. சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 2000 கி.கி. எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 3000 கி.கி. எடைக்கு மேற்படாதவை	2900	1100	2200
உ. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் தனியார் போக்குவரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத வண்டிகளை பொறுத்தமட்டில் சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 3000 கி.கி. எடைக்கு அதிகமாக உள்ளவை	3300	1250	2500
ஊ. உடல் ஊனமுற்றோருக்கு வடிவமைக்கப்பட்ட ஊர்திகள் ஆண்டொன்றுக்கு	..	32	..

1998 மே 5]

இணைப்பு-2

[271 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

கோரிக்கை எண் 39

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்
கோரிக்கை எண் 57

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் மற்றும் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு 1998-99

1. தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம்

1.1 தமிழ்நாட்டில் கிழக்கு, தெற்கு கடற்கரையோரப் பகுதியில் சுமார் 1000 கி.மீ. தொலைவிற்கு அமைந்திருக்கும் பகுதியில் சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகிய இரு பெரும் துறைமுகங்கள் மத்திய அரசின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ளன. கடலூர், நாகப்பட்டினம் ஆகிய இடங்களில் இரு நடுத்தர துறைமுகங்களும், எண்ணூர், பிஒய்.3 எண்ணெய் பகுதி, திருக்கடையூர், இராமேஸ்வரம், பாம்பன், வாலிநோக்கம், புன்னக்காயல், கன்னியாகுமரி, குளச்சல் ஆகிய இடங்களில் ஒன்பது சிறு துறைமுகங்களும் தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தால் நிருவகிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

1.2 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பல்வேறு துறைமுகங்களில் கீழ்க்காணும் முக்கியமான சரக்குகள் கையாளப்படுகின்றன:

ஏற்றுமதி	இறக்குமதி
இல்மனைட் மணல்	உரம்
சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெய்	புரொப்பலின்வாயு
பொதுவான சரக்குகள்	அம்மோனியா ஃப்ளோர்ஸ்பார்

1.3 தமிழ்நாட்டிலுள்ள நடுத்தர மற்றும் சிறு துறைமுகங்களை நிருவகிக்கவும், அதன் செயல்பாடுகளை முறைப்படுத்தவும், கட்டுப்படுத்தவும் 1995 ஆம் வருடத்திய தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரிய சட்டத்தின் கீழ் (தமிழ்நாடு சட்டம் 4/96) 1997 மார்ச் மாதத்தில் தமிழ்நாடு

2/9094.

கடல்சார் வாரியம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

1.4 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் தொழில் சார்ந்த தேவைக்கு முதன்மையான முக்கியத்துவம் அளித்து, துறைமுகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட எண்ணெய் தொழிற்சாலைகள் மின் உற்பத்தித் திட்டங்கள் ஆகியவற்றால் தனியார் துறைமுகங்கள்/தோணித் துறைகள்/மிதவைகள் ஆகியவை நிறுவப்படுவதற்கு ஊக்கமளித்து வருகிறது.

1.5 தமிழ்நாட்டிலுள்ள சிறு துறைமுகங்களின் மேம்பாட்டிற்கான முதலீட்டு வாய்ப்புகளுக்காக துறைமுகக் கொள்கை இவ்வாரியத்தால் உருவாக்கப்பட்டு, அரசால் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

1.6 கடலூர் மற்றும் நாகப்பட்டினம் துறைமுகங்களில் பெரிய சரக்குப் படகுகள் நுழைவதற்கு வசதியாக, இத்துறைமுகங்களில் தற்போதுள்ள கடல்நீர் தடுப்புகளை தெற்கு மற்றும் வடக்குப் புறங்களில் 15' இயற்கையாக கடல் ஆழம் உள்ளவரை நீட்டிப்பதற்கான கருத்துரு 9-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கான மாதிரி ஆய்வுகள் ஓஷன் இன்ஜினியரிங் சென்டர், இந்தியன் இன்ஸ்டிடியூட் ஆப் டெக்னாலஜி, சென்னை அவர்களால் ஒவ்வொரு துறைமுகத்திற்கும் ரூ. 7.50 இலட்சம் செலவில் மேற்கொள்ளப்பட்டு, இறுதி அறிக்கைகள் பெறப்பட்டு தொடர் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

1.7 வாலிநோக்கம் துறைமுகத்தில் தற்போது 3000 டிடபிள்யுடி எடையுள்ள கப்பல்கள் மட்டுமே உடைப்புப் பணிக்கு கொண்டு வரப்படுகின்றன. இத்துறைமுகத்தை மேம்படுத்தும் பொருட்டு, ரூ. 10.00 இலட்சம் செலவில் விரிவான திட்ட அறிக்கை ஒன்று ஓஷன் இன்ஜினியரிங் சென்டர், இன்தியன் இன்ஸ்டிட்யூட் ஆப் டெக்னாலஜி, சென்னை அவர்களால் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. கப்பல் உடைப்புப் பணிக்காக இத்துறைமுகத்தை பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கான விருப்பத்தைத் தெரிவிப்பதற்கான செயற்குறிப்புகள் புகழ்பெற்ற கப்பல் உடைப்பு நிறுவனங்களிடமிருந்து செய்தித்தாள் விளம்பரம் மூலம் பெறப்பட்டு, அதற்கான முன் ஏலம் தொடர்பான கூட்டம் 5-2-98 அன்று நடைபெற்றது. துறைமுக மேம்பாட்டு நடவடிக்கைகள் தனியார் பங்கேற்பின் மூலம் கட்டுதல், சொந்தமாக்குதல், இயக்குதல் மற்றும் மாற்றுதல் என்ற அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்படும்.

1.8 கடலூர், செய்யூர் மற்றும் குளச்சல் ஆகியவற்ற்ற அனைத்து பருவ காலங்களிலும் கப்பல் அணையும் துறைமுகங்களாக

மேம்படுத்துவதற்கான தொழில் நுட்பப் பொருளாதார சாத்தியக் கூறுகளுக்கான ஆய்வினை மேற்கொள்ள திருவாளர்கள் கன்சல்டிங் இன்ஜினியரிங் சர்வீசஸ், புதுடெல்லி அவர்கள் அமர்த்தப்பட்டு, அவர்களால் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு அறிக்கைகள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. தனியார் பங்கேற்பின் மூலம் கட்டுதல், சொந்தமாக்குதல், இயக்குதல் மற்றும் மாற்றுதல் என்ற அடிப்படையில் மேற்படி துறைமுகங்களை மேம்படுத்துவதற்கான நிபந்தனைகள் குறித்து முடிவு செய்வதற்காக குழு கூட்டங்கள் கூட்டப்பட்டு வருகின்றன. இறுதி முடிவு விரைவில் எடுக்கப்படும்.

1.9 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் தனியார் பங்கேற்பின் கீழ் சென்னைக்கும், கடலூருக்குமிடையே அதிவேக பயணிகள் படகுப் போக்குவரத்து மேற்கொள்ளவும் கருதியுள்ளது. இது தொடர்பாக நான்கு தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து செயற் குறிப்புகள் பெறப்பட்டு, மதிப்பாய்வு அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. மேற்படி செயற் குறிப்புகள் பரிசீலனையில் உள்ளன.

1.10 துறைமுகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு மின் உற்பத்தி நிலையங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. திருவாளர்கள் கடலூர் பவர் கம்பெனி லிமிடெட் அவர்களின் மின் உற்பத்தி நிலையத்திற்குத் தேவையான எரிபொருளை கையாளுவதற்காக கடலூர் துறைமுக எல்லைகள் விரிவாக்கப்பட்டுள்ளன.

1.11 திருவாளர்கள் மெட்ராஸ் ரீஃபைனரிஸ் லிமிடெட் அவர்கள் அவர்களது காவேரி பேசின் ரீஃபைனரிக்குத் தேவைப்படும் சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெயை கையாளுவதற்காக நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் அணுகு கால்வாயுடன் கூடிய திறந்த தோணித்துறை ஒன்றை அமைக்க உத்தேசித்துள்ளனர்.

1.12 திருவாளர்கள் பிள்ளைபெருமாள் நல்லூர் பவர் ஜெனரேடிங் கம்பெனி அவர்களின் மின் உற்பத்தி திட்டத்திற்குத் தேவையான எரிபொருளான நாப்தா, எல்.என்ஜி-ஐ கையாளுவதற்காக திருக்கடையூர் சிறு துறைமுகமாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

1.13 திருவாளர்கள் இந்தியன் பவர் ப்ராஜக்ட் லிமிடெட் அவர்கள் தூத்துக்குடி மாவட்டத்திலுள்ள வேம்பாரில் கேஸ் டர்பைன் பவர் ப்ராஜக்ட் ஒன்றை அமைக்க உத்தேசித்துள்ளனர். அவர்களது திட்டத்திற்குத் தேவையான எரிபொருள் நாப்தாவை இறக்குமதி

செய்வதற்கு சிறு துறைமுகம் அமைக்க மணப்பாடு என்னுமிடத்தை தேர்ந்தெடுத்து, அங்கிருந்து எரிபொருளை பைப் லைன்களின் மூலம் கேஸ் டர்பைன் பவர் ப்ராஜக்ட்டுக்கு எடுத்துச் செல்ல தீர்மானித்துள்ளனர்.

1.14 திருவாளர்கள் ஹார்டி எக்ஸ்ப்ளோரேஷன் அண்டு புரொடெக்ஷன் (இந்தியா) ஐ.என்.சி., நிறுவனத்தினர் தமிழ்நாட்டின் கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதியில் திருமுல்லைவாசலுக்கருகில் பி.ஓய்.-3 எனும் அமைப்பை கடலுக்கடியிலிருந்து சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெயை எடுப்பதற்காக நிறுவியுள்ளனர். தமிழ்நாடு அரசு பி.ஓய்.3-ஐ சிறு துறைமுகமாக அறிவித்துள்ளது. தற்போது இத்துறைமுகத்தில் சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெய் எடுக்கப்பட்டு, சென்னை துறைமுகத்திற்கு அனுப்பப்பட்டு வருகிறது.

1.15 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தின் இலட்சியமானது தனியார் துறைமுகங்கள், தோணித் துறைகள் மற்றும் மிதவைகள் எண்ணெய் நிறுவனங்கள் மற்றும் மின் உற்பத்தி நிலையங்களின் உபயோகத்திற்காக தோற்றுவிப்பதாகும்.

2. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்

2.1 தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தின் அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரியைக் கொண்டு வரும் பொறுப்பு பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குத் தரப்பட்டுள்ளது. மின் வாரியத்திற்கு கடல் வழியாக கொண்டு வரப்படும் நிலக்கரியின் தேவை ஆண்டுக்கு ஆண்டு அதிகரித்து வருகின்றன.

2.2 இன்றையளவில் நிலக்கரியானது ஹால்டியா, பாரதீப் மற்றும் விசாகப்பட்டினம் ஆகிய துறைமுகங்களிலிருந்து சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி துறைமுகங்களுக்கு கொண்டு வரப்படுகின்றது. கடந்த 10 ஆண்டுகளாக கழகங்களால் கையாளப்பட்ட நிலக்கரியின் அளவு தொடர்ந்து கூடிக்கொண்டேயிருக்கிறது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்குத் தேவைப்படும் நிலக்கரியைக் கொண்டுவருவதில் உயர்ந்தபட்சத் திறனுடன் செயல்படுகின்றது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 40000 டன் கொள்ளளவுடன் கூடிய குறைந்த ஆழத்தில் செல்லவல்ல, பளு தூக்கியுடன் கூடிய பிரத்தியேகமாக வடிவமைக்கப்பட்ட மூன்று கப்பல்களை முறையே 1985 ஆம் ஆண்டு, 1986 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மற்றும் 1987 ஆம் ஆண்டில் வாங்கியது. இவை

தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்கு பிரத்தியேகமாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. சொந்தமான மூன்று கப்பல்களைத் தவிர வேறு பல இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகளிடமிருந்தும் வாடகைக்கு கப்பல்கள் பெறப்பட்டு தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தின் தேவைக்கு எப்போதும் இயங்கிக் கொண்டேயிருக்கின்றது. நிலக்கரித் தேவையை சந்திக்கிறது. 1997-98 ஆம் ஆண்டு 15 கப்பல்களை வாடகைக்கு அமர்த்துவதற்காக இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகளிடம் கழகமானது பேச்சு வார்த்தை நடத்தி 21.07 சதவீதம் கப்பல்களின் வாடகையை குறைத்துள்ளது. இந்த வாடகைக் குறைப்பு 1995-97 ஆம் ஆண்டில் அமர்த்தப்பட்ட கப்பல்களின் வாடகையை ஒப்பிடும்போது தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்திற்கு ரூ.50.57 கோடிகள் வாடகைக் குறைப்பின் மூலம் மட்டும் 1997-98 ஆம் ஆண்டு மிச்சமாகின்றது.

3. நிதி நிலை

3.1 கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக இக்கழகம் ஈட்டிய இலாபம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:

ஆண்டு	மொத்த இலாபம் (ரூ.கோடியில்)	நிகர இலாபம்/நஷ்டம் (ரூ.கோடியில்)
1994-95	38.33	12.20
1995-96	39.35	(-)14.92
1996-97	18.37	2.73

3.2 1997-98 ஆம் ஆண்டுகளில் கழகமானது ரூ. 8.75 கோடி மொத்த இலாபம் ஈட்டும் என்றும் அதில் நிகர நஷ்டமாக ரூ.4.50 கோடி இருக்கும் என்றும் கணிக்கப்பட்டுள்ளது.

3.3 1997-98ஆம் ஆண்டு நிகர நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு முக்கிய காரணம் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்துடன் 1987 ஆம் ஆண்டு ஏற்படுத்தப்பட்ட குறைந்த வாடகைக் கட்டண விகித ஒப்பந்தமேயாகும். இந்த ஒப்பந்தமானது மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மாறுதலுக்குரியது என்றாலும் 1987 ஆம் ஆண்டு முதல் மாற்றியமைக்கப்படாமலுள்ளது. இந்த விஷயம் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திடம் ஏற்கெனவே எடுத்துரைக்கப்பட்டுள்ளது. கட்டணவிகித மாற்றம் ஒப்பந்தத்தை மாற்றியமைக்கும் பணியில் இருக்கின்றோம். கழகமானது வாடகைக் கப்பல்களை (15 முதல் 17 கப்பல்களை) நஷ்டம் மற்றும் லாபம் இல்லை என்ற முறையில் இயக்கி வருகின்றது.

இடையே பயணம் செய்யும் நேரத்தையும் எரிபொருளையும் கணிசமான அளவு மிச்சப்படுத்துவதுடன் குறைந்த அளவு 259 கடல் மைலிலிருந்து 454 கடல்மைல்கள் வரை பயணத்தொலைவினை குறைக்க இயலும். மேலும் இத்திட்டம் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை சுற்றியுள்ள பகுதிகளை மேம்படுத்தவும், கப்பல் படையின் கப்பல்கள் நமது எல்லைக்குட்பட்ட கடலோர பகுதிகளை திறமையாகக் கண்காணிக்கவும் பாதுகாப்பான முறையில் தொடர்ந்து சென்று வரவும் மிகவும் உதவியாக இருக்கும்.

8.3 தமிழ்நாட்டின் வளர்ச்சிக்காக குறிப்பாக தூத்துக்குடி இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களில் பின் தங்கிய பகுதிகளின் வளர்ச்சிக்காக சேது சமுத்திர திட்டத்தை 9-ஆம் ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் சேர்த்துக் கொள்ளும்படி இவ்வரசு மத்திய அரசைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. இத்திட்டத்தைச் சேர்ப்பதற்கான அவசியம் குறித்து வலியுறுத்தி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்திற்கு கடிதம் எழுதியுள்ளார்.

8.4 தற்போது சேதுசமுத்திரத் திட்டம் மத்திய அரசின் தீவிர பரிசீலனையில் உள்ளது. வெளிநாட்டு மூலதனத்துடன் இத்திட்டத்தை விரைந்து செயல்படுத்துவதற்கான ஒரு விரிவான ஆய்வறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. மத்திய தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் இத்திட்டத்தின் ஆய்வுப் பணிக்காக தேசிய சுற்றுச் சூழல் பொறியியல் ஆராய்ச்சி நிலையம் (National Environmental Engineering Research Institute) நாக்பூரில் 35 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இப்பணியின் ஆய்வுக்காக ஒப்பளிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தப் பணியினை தீர்வு செய்ய இந்நிலையம் பரிசீலனை செய்யும். இருப்பினும் இப்பணியின் வளர்ச்சி குறித்து இவ்வரசு தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறது.

9. தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை அனுப்புகை சேமிப்புவசதி கொண்ட துறைமுகமாக மாற்றுதல்

9.1 இந்தியாவின் பெரும் துறைமுகங்களில் ஒன்றான தூதுதுக்குடி துறைமுகம் 9.29 மில்லியன் டன் சரக்குகளைக் கையாண்டது (1995-96). இதில் கன்டய்னர் சரக்கு போக்குவரத்து 68,619 TEVS (0.76 மில்.டன்) அடங்கும். 2000-2002 க்குள்ளாக மொத்த சரக்கு போக்குவரத்து 15.13 மில்லியன் டன்னாக அதிகரிக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. 10.7 மீட்டர் ஆழம் வரை கப்பல்கள் வந்து செல்வதற்கு ஏற்றவாறு

துறைமுகத்திற்கு வரும் நீர்வழிப்பாதையயையும் வடிநிலத்தையும் தூர்வார்வதற்கு தூத்துக்குடி துறைமுகம் திட்டமிட்டுள்ளது. கடல்வழிப் போக்குவரத்து வகையில் சிறந்த துறைமுக வசதிகள் செய்து கொடுத்ததற்காகவும், அது தொடர்பான பணிகளுக்காகவும் பெருமைமிக்க ISO 9002 சான்றிதழை இந்தியத் துறைமுகங்களிலேயே முதன்முதலாக இத்துறைமுகம் பெற்றுள்ளது. தகுந்த முதலீட்டுடன் கொழும்பு துறைமுகத்தின் மாதிரியில் கன்டய்னர் வசதிகளை ஏற்படுத்துவதன் மூலமும் தூர்வாருதல் நடவடிக்கையை விரிவுபடுத்துவதன் மூலமும் 10.7 மீட்டர் அமிழளவு கொண்ட கப்பல்களை கையாள வசதிகள் கொண்ட துறைமுகமாக மாற்றுவதன் மூலமும், தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை மிகப் பெரிய கன்டெய்னர் துறைமுகமாக மேம்படுத்தி அன்னிய செலாவணி ஈட்டும் துறைமுகமாக மேம்படுத்தவும் மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டது. தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை ரூபாய் 200 கோடி செலவில் தூர்வாருவதற்காக OECF நிறுவனத்திடமிருந்து உதவி கோரப்பட்டுள்ளது. தூர்வாரும் நிறுவனம் தகுதி நியமனம் குறித்து தீர்மானம் செய்யப்பட்டவுடன் இத்திட்டம் தொடர்பான பணிகள் செப்டம்பர் 1998-ல் ஆரம்பிக்கப்பட்டு ஓராண்டிற்குள் முடிவுறும். கன்டெய்னர் ஏற்றுமதி இறக்குமதியில் தனியார் துறை BOT அடிப்படையில் பங்கேற்பிற்கு அழைப்பு விடுக்கப்பட்டுள்ளதாகவும் தெரிவித்துள்ளது.

9.2 தூத்துக்குடி துறைமுகத்தில் ஏற்பட்டுள்ள இடநெருக்கடி காரணமாக இதனை கடலை நோக்கி விரிவுபடுத்த வேண்டிய நிர்பந்தம் ஏற்பட்டுள்ளது. கடல்சார்ந்த இவ்வபிவிருத்திப் பணிக்கு ரூ. 2000 கோடியோ அல்லது அதற்கும் அதிகமாகவோ செலவாகும் எனக் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. மத்திய அரசு தூத்துக்குடி துறைமுகக் கழகத்தை இப்பணி தொடர்பான சாத்தியக் கூறுகளை ஆய்ந்து அறிக்கை அனுப்புமாறு கேட்டுக் கொண்டுள்ளது.

10. எண்ணூரில் ஒரு துணைத் துறைமுகம் கட்டுதல்

10.1 மத்திய தரைவழி போக்குவரத்து அமைச்சகம் ஏப்ரல் 1993-ல் சென்னையை அடுத்த எண்ணூரில் புதியதாக ஒரு துணைத் துறைமுகம் கட்டப்படுவதற்கான அனுமதியை அளித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்கான மொத்த மதிப்பீடு ரூ.593.00 கோடியாகும் எனவும், இதில் அந்நியச் செலாவணி ரூ.307.68 கோடியும் அடங்கும் எனவும் மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

இணைப்பு-3

[271 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

கோரிக்கை எண் 39

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி கப்பல் போக்குவரத்து

கோரிக்கை எண் 57

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்
கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1998-99

முன்னுரை

1.1 போக்குவரத்துத் துறை குறிப்பாக மாநிலத்தின் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிப்பேருந்துகளின் இயக்கத்தை நிருவகிக்கிறது. அதே நேரத்தில் உரிமம் வழங்குதல் வரி விதிப்பு போன்ற செயல்முறை நடவடிக்கைகளை உள்துறை கண்காணித்து வருகிறது. 21 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் மோட்டார்வாகன பராமரிப்புத் துறை ஆகியவை போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகத்தின் கீழ் உள்ளன. இவை தவிர தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிநிறுவனம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஆகியனவும் போக்குவரத்துத் துறையின் 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.

[1998 மே 5

இப்பெரு முயற்சியின் அடிப்படையாக அரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை அமைந்துள்ளது.

2. நாட்டுடைமையாக்கம்

2.1 தமிழ்நாட்டில் பயணியர் வாகன சாலைப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணி, 1948 ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரில் எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக்கொண்டதிலிருந்து தொடங்கியது. 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் அரசுதான் பயணிப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையின் அடிப்படையில தமிழ்நாடு அரசின் முன்னாள் போக்குவரத்துத் துறை 1959 ஆம் ஆண்டில் தொலை தூர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கியது. குறிப்பிட்ட தூரம் அல்லது பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உரிமங்களை புதுப்பிக்கும் போது அதனை தடுப்பதற்கான கொள்கை வழிமுறைகள் 1967 இல் வெளியிடப்பட்டன.

2.2 1971 ஆம் ஆண்டில் இயற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் 50 பேருந்து அனுமதிகளும் அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருந்த ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள் பணிக்களறிகள் ஆகியவை மற்றும் அவற்றின் பணியாளர்களுடன் கையகப்படுத்தப்பட்டு பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன. இதனையடுத்து அரசு 1973 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டு கால அளவில் மாவட்டம் மாவட்டமாக பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது, இக்கட்டத்தின்கீழ் முழுவதுமாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டிய முதல் மாவட்டம் நீலகிரி மாவட்டமாக இருந்தது. ஆனால் சென்னை உயர் நீதி மன்றம் இச்சட்டம் மாநில அரசின் அதிகார வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று தீர்ப்பு அளித்தது. எனினும் 1983 இல் உச்ச நீதிமன்றத்தினால் இச்சட்டத்தின் செல்திறன் உறுதி செய்யப்பட்டது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றை கருத்தில் கொண்டும்

1998 மே 5]

நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தினை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டின்படியும் 1973 ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்து 1984 இல் ஒரு சட்டத்தினை அரசு இயற்றியது. இத்திருத்தங்களினால் ஐந்து உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாக பேருந்து உரிமங்கள் பெறவும் அத்தகைய உரிமங்களின் கால வரையறை முடிவடையும் போது அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர். 24-2-1987 அன்று பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏகப்பன் வழக்கில், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மேல் முறையீட்டினை நீதிமன்றம் அனுமதித்தது (சி.ஏ. 1758/86) உச்ச நீதிமன்றம் அனுமதித்தது மதுரை-குமுளி வழித்தடத்தைச் சார்ந்த இவ்வழக்கில், பிரதிவாதிகள் (தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்) ஏற்பளிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தில் இயக்குவதற்கு உரிம நீட்டிப்பு (Variation) பெற்றிருப்பினும், அவ்வழித்தடத்திலோ அல்லது அதன் வழித்தடப்பகுதியிலோ மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைத் தவிர இணைப்பு-2 இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளோர் அல்லாத எவரும் பயணிப் பேருந்து பணிகளை இயக்கக் கூடாது என்றும் உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. இதனையடுத்து தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்ட முன்வடிவு கொண்டு வரப்பட்டது. ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவு திட்ட வழித்தடங்கள்/பகுதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் வரும் வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துப் போக்குவரத்து பணியை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு உரிமையாளர்கள் அனுமதி பெற இச்சட்ட முன்வடிவு வகை செய்தது. பின்னர் இச்சட்ட முன்வடிவு ரத்து செய்யப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பணிகளின் இயல்பான அதிகரிப்பு மற்றும் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை இயக்குவது ஆகியவை குறித்த பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதோடு 3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகளை இயக்குவதை நிறுத்திவிடக் கூடிய அனைத்து வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு கடினமாக இருக்குமென கருதப்பட்டதால் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை பட்டியலிலிருந்து நீக்கும் கொள்கையை படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முடிவு செய்தது.

எனினும் 1973 ஆம் ஆண்டைய நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கு மீண்டும் கொண்டு வருவதென தீர்மானித்து அதற்கேற்ப 1990 இல் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டத்தின் மூலம் 1984 இல் மூலச்சட்டத்திற்கு கொண்டு வரப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் திருத்தி அமைக்க வழிவகை செய்வதுடன் மேலும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை பத்து ஆண்டு காலத்திற்கு நிறைவு செய்வதற்கும் வழி வகை செய்தது. 1000 மற்றும் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு முழுக் கவனம் செலுத்த வேண்டிய அவசரத் தேவையின் அடிப்படையில் 1990 ஆம் ஆண்டைய சட்ட முன்வடிவை திரும்பப் பெற முடிவு செய்யப்பட்டது.

2.3 தமிழ்நாடு 1992 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் தனி விதிமுறைகள் சட்டத்தை (சட்டம் 41/92) அரசு நிறைவேற்றியுள்ளது. இச்சட்டம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவு திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை ஏற்கெனவே இயக்கி வருவோர் தங்கள் உரிமங்களை புதுப்பித்து கொள்ளவும் நீட்டிப்பு செய்து கொள்ளவும் வழிவகை செய்கிறது. ஆயினும் இச்சட்டம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் புதிய பேருந்து உரிமங்களை தனியாருக்கு வழங்க தடை செய்கிறது.

2.4 மேற்சொன்ன சட்டத்திற்கு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) விதிகள் 1995 மே திங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. சிறிய தனியார் பயணிப் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாங்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளை புதுப்பிக்கவும், அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும் இவ்விதிகள் வகை செய்தது. இதற்கு பதிலாக ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின் கீழ் வராத வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க தனியார் உரிமையாளர்கள் புதிய அனுமதிகளுக்கு விண்ணப்பித்தனர். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு புதிய அனுமதி வழங்குவது, நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு எதிரானது என்பதால் அரசு இவ்வேண்டுகோள்களை ஏற்கவில்லை. எனவே, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் பகுதி திட்டத்தை வெளியிட முடிவு செய்யப்பட்டது. தனியார் உரிமையாளர்கள், புதிய அனுமதிகளுக்கு விண்ணப்பிப்பதிலிருந்து தடுப்பதற்காக மட்டுமல்லாமல் புதிய அனுமதிகள் வேண்டி விண்ணப்பிப்பதற்காக அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை அனுமதிப்பதற்காகவும் இம்முடிவு மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஏற்கெனவே

பகுதித்திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படும் சென்னை. கன்னியாகுமரி, நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்கள் நீங்கலாக எஞ்சியிருந்த .20 மாவட்டங்களுக்கும் பகுதி திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு தமிழ்நாடு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்படி, அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட மாவட்டங்களிலுள்ள புதிய வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் மட்டும் இயக்கலாம். ஏனைய மாநிலங்களில் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் தமிழ்நாடு 1992 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) சட்டத்தின் கீழ் பாதுகாக்கப்பட்ட சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின் கீழ் பேருந்துகளை இயக்கும் பயணி பேருந்து உரிமையாளர்களை இத்திட்டம் பாதுகாக்கிறது.

2.5 1992 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) சட்டத்தின்படி, வழித்தடத்தை நீட்டித்தல் மற்றும் குறைத்தல் தொடர்பாக, வழித்தடங்களில் மாற்றம் செய்வதற்காக தனியார் உரிமையாளர்கள் செய்த விண்ணப்பங்கள் வட்டார போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளால் பரிசீலிக்கப்பட்டு, அனுமதிக்கப்பட்டன. இம்மாற்றங்களினால் பயணம் செய்யும் பொது மக்களுக்கு பெரும் இடையூறுகளும் இடர்பாடுகளும் ஏற்பட்டன. இந்த இடர்பாடுகளை நீக்கும் பொருட்டு, இவ்வரசு ஆட்சிக்கு வந்தவுடன் தமிழ்நாடு 1995 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) விதிகளில் இடம்பெற்றிருந்த "விளக்கத்தை" 25-5-1996 அன்று ரத்து செய்தது. 24-1-1996 க்கும் 24-5-1996 க்கும் இடையே வட்டார போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளால் அனுமதிக்கப்பட்ட அனைத்து மாற்றங்களையும் ரத்து செய்து முன்பிருந்த அதே நிலையை (Status quo ante) மீண்டும் கொண்டு வந்து அதற்கான சட்டம் ஒன்றை (தமிழ்நாடு சட்டம் 19/1996) இவ்வரசு இயற்றியது. இவ்வாறு உரிம வேறுபாடு அனுமதிக்கப்பட்டதன் காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் மீண்டும் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன.

3. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசுப் போக்குவரத்துத்துறையின் கீழ் இயங்கிவந்த பயணி பேருந்து இயக்கம், இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் நிறுவப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வசம் ஒப்படைக்க ஆரம்பிக்கப்பட்டன. இம்மாநிலத்தில் தற்போது சுயாட்சித் தன்மையுடன் இயங்கும் 21 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. இப்போக்குவரத்துக்

[1998 மே 5

கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கிய தேதிகள் மற்றும் அவற்றின் இயக்க எல்லைகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

வ. எண்	கழகத்தின் பெயர்	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்	முக்கிய இயக்க பரப்பு	31-03-98 அன்றைய பேருந்து எண்ணிக்கை
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	மாநகர போ.க. சென்னை கோட்டம் (I) சென்னை.	01-01-1972	சென்னை பெருநகர் பகுதி (தெற்கு)	1558
2.	மாநகர போ.க. (சென்னை கோட்டம்-2) சென்னை.	19-01-1994	சென்னை பெருநகர் பகுதி (வடக்கு)	1336
3.	அரசு விரைவு போ.க. (தமிழ்நாடு கோட்டம்-I) சென்னை.	01-04-1980	தமிழ்நாடு முழுவதும்	829
4.	அரசு விரைவு போ.க (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2) சென்னை.	27-1-1994	மாநிலங்களிடையே	244
5.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கோயம்புத்தூர்.	1-03-1972	கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்	1224
6.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் ஈரோடு.	01-04-1983	ஈரோடு மாவட்டம்	908
7.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் உதகமண்டலம்.	18-02-1994	நீலகிரி மாவட்டம்	408
8.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் சேலம்.	15-02-1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்	963
9.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் தருமபுரி.	01-04-1987	தருமபுரி மாவட்டம்	666

1998 மே 5]

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
10.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் விழுப்புரம்.	16-01-1975	விழுப்புரம், கடலூர் மாவட்டங்கள்.	973
11.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் வேலூர்.	01-12-1982	வேலூர், திருவண்ணாமலை மாவட்டங்கள்.	845
12.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் காஞ்சிபுரம்.	01-04-1992	காஞ்சிபுரம் திருவள்ளூர் மாவட்டங்கள்.	747
13.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கும்பகோணம்.	01-03-1972	தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம், திருவாரூர் மாவட்டங்கள்	958
14.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் திருச்சிராப்பள்ளி.	1-04-1985	திருச்சிராப்பள்ளி, கரூர், பெரம்பலூர் மாவட்டங்கள்.	979
15.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் காரைக்குடி.	01-04-1983	சிவகங்கை ராமநாதபுரம் மாவட்டங்கள்.	596
16.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் புதுக்கோட்டை.	16-03-1996	புதுக்கோட்டை மாவட்டம்.	365
17.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் மதுரை.	17-01-1972	மதுரை மாவட்டம்.	966
18.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் திருநெல்வேலி.	01-01-1974	திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி மாவட்டங்கள்.	880
19.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் நாகர்கோவில்.	01-04-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.	672
20.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் திண்டுக்கல்.	01-04-1986	திண்டுக்கல் மாவட்டம்.	781
21.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் விருதுநகர்.	01-05-1997	விருதுநகர் மாவட்டம்.	386

[1998 மே 5

4. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை

4.1 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உற்பத்தித்திறன் 1997-98-ல் நாள் ஒன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றுக்கு 400 கிலோ மீட்டராக இருந்தது. இது நாட்டிலேயே மிக உயர்ந்த அளவாகும். 1997-98 ஆம் ஆண்டில் பேருந்துப் பயன்பாடு 91.61 சதவீதமாகும். 1998-ஆம் ஆண்டு நிலவரப்படி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 17,284 பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. மேற்சொன்ன 17,284 பேருந்துகளில் புறநகர் பேருந்துகள் 5,555 (மொத்த பேருந்துகளில் 32% சதவிகிதம்) நகரப்பேருந்துகள் 8219 (47.6 சதவிகிதம்) மலைப்பகுதி சாலைப் பேருந்துகள் 548 மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகள் 954 ஆகும். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் புறநகரப் பேருந்துகளைக் காட்டிலும் நகரப்பேருந்துகளை அதிக எண்ணிக்கையில் இயக்குகின்றன என்பது இதிலிருந்து விளங்கும். இதன் காரணம் குறைந்த கட்டண விகிதத்தில் நகர்ப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்ற பொதுமக்களின் கோரிக்கையே ஆகும். நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகள் எண்ணிக்கை விகிதாச்சாரம் 57 முதல் 82 சதவிகிதமாகும். அதே நேரத்தில் புறநகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை விகிதாச்சாரம் 78 முதல் 99 சதவிகிதமாகும். இது பொது மக்களின் பயனுக்காக தொலைதூர கிராமங்களுக்கு இயக்கப்படும் சிறு பேருந்துகளையும், குறுகிய பட்டைச்சக்கர பேருந்துகளையும் உள்ளடக்கியதாகும். இப்பேருந்துகள் ஒரு நாளைக்கு சராசரியாக 1.73 கோடி பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுகின்றன. 61 லட்சம் கிலோ மீட்டர் தூரம் இயங்குகின்றன. 1997-98 ஆம் நிதி ஆண்டில் மொத்தம் ரூ.355.41 கோடி செலவில் 4,091 புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளன.

4.2 1997-98 ஆம் ஆண்டில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ.237.87 கோடி இழப்பினை ஈட்டும் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

4.3 அரசு சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கூட்டமைப்பு, தேசிய உற்பத்தித்திறன் குழு, பெட்ரோல் சேமிப்பு ஆராய்ச்சி கூட்டமைப்பு ஆகிய நிறுவனங்களிடமிருந்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு விருதுகளைப் பெற்றும், பெற்றுக்கொண்டும் இருப்பதில் பெருமைப்படுகின்றன. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் சிறந்த உற்பத்தித்திறன் சாதனை, பேருந்துகள் உற்பத்தித்திறன் மேம்பாடுகள், ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு அதிகப்படியான கிலோ மீட்டர் செல்லுதல் ஆகிய சிறந்த சாதனைகளுக்காகத் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கீழ்க்கண்ட விருதுளைப் பெற்றுள்ளன:-

1998 மே 5]

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர்	விருதுக்கான வருடம்	விருது வாங்கிய வருடம்	விருதின் பெயர்	விருது வழங்கியோர்
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1996-97	1997-98	(அ) சிறந்த டயர் திறன் (ஆ) புறநகர் பேருந்து மசகெண்ணெய் சிறந்த பயன் பாட்டிற்கான விருது	அரசு சாலை போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கூட்டமைப்பு
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக். கழகம், திண்டுக்கல்.	1996-97	1997-98	ஒரு லிட்டருக்கு எட்டிய சிறந்த வளர்ச்சிக்கான விருது (இரண்டாம்பரிசு.)	பெட்ரோலியம் பாதுகாப்பு மற்றும் ஆராய்ச்சி கூட்டமைப்பு, புதுடில்லி
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1996-97	1997-98	(அ) சிறந்த பயணிகள் போக்குவரத்து (நகரப் பேருந்துக்கான) விருது (ஆ) ஒரு லிட்டருக்கு ஈட்டிய சிறந்த வளர்ச்சிக்கான விருது	தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, புதுடெல்லி மத்திய அரசு

4.4 அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் செயல்பாட்டை மேம்படுத்தும் நோக்குடன், மூலதன ஆதாரத்தையும் நிருவாக அமைப்பையும் மறுசீரமைக்க அரசு பின்வரும் நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது. அவையாவன:-

1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் பேருந்துக்கூடு கட்டும் பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக பொது மேலாளர் (பணிகள்) ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டார்.

2. அடிச்சட்டங்கள், உதிரிப்பாகங்கள் வாங்கும் பணி, உயர்மட்டக் குழுவால் முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

3. போக்குவரத்துக் கழகங்களை சீரமைக்கும் பொருட்டு தற்போதுள்ள 21 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக ஒருங்கிணைக்க அரசு முடிவெடுத்து, அதில் முதல் கட்டமாக அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு கோட்டம் - 1 மற்றும் கோட்டம் - 2 ஆகியவற்றையும் மற்றும் மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னை கோட்டம் - 1 மற்றும் கோட்டம்-2 ஆகியவற்றையும் ஒருங்கிணைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு ஆணைகள் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. மேலும் அவற்றுக்கு தனி அலுவலர் மற்றும் நிர்வாக இயக்குநர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். இவ்விரண்டின் செயல்பாடுகளை ஆய்வு செய்து பலனிருக்குமாயின் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களை இணைக்க படிப்படியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

4. 13 அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடமிருந்து 31-12-97-ல் அரசுக்கு சேர வேண்டிய மொத்தம் 150.53 கோடி ரூபாய் அரசு கடன்கள்/வழிவகை முன்பணங்கள் அந்தந்தக் கழகங்களில் அதன் சமபங்குத் தொகைகளாக மாற்றப்பட்டுள்ளன.

5. பழைய பேருந்துகளை மாற்றுவதற்கும் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்குவதற்காகவும் 4091 புதிய பேருந்துகள் நடப்பு ஆண்டில் (31-3-98 வரை) அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

அடுத்த ஆண்டில் மேலும் 3,600 புதிய பேருந்துகளை வாங்கும் பொருட்டு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு கூடுதல் பங்கு மூலதனமாக ரூ.200 கோடி நிதியொதுக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளது.

5. பயணிகளுக்கு வசதிகள்

5.1 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பயணிகளுக்குத் தேவைப்படுகிற வசதிகளை அளிப்பதற்கான முயற்சிகளை எடுத்து வருகின்றன. சுத்தமான கழிப்பறை வசதிகள், தங்கும் இடங்கள், பேருந்து நிற்கும் இடங்கள், சுத்தமாக்கப்பட்ட குடிநீர் வசதி, பயணிகள் பொருள்களைப் பாதுகாக்கும் இடங்கள், எடைகாணும் இயந்திரங்கள், வரிசையில் நிற்பதற்கான ஏற்பாடுகள், விளக்கு வசதிகள், மேசைத் தகவல் முதலிய வசதிகள் செய்யபட்டுள்ளன. தொலைபேசி வசதிகள், முழு பாதுகாப்புமுறை, உயரமான சாய்வு இருக்கை வசதிகள், சீர்வழி வசதி செய்யப்பட்ட தங்கும் கூடம், முன் பதிவு வசதிகள் ஆகியவை ஏனைய சிறப்பு ஏற்பாடுகள் ஆகும்.

5.2 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. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி சாலையில் சூலூரிலும், தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி, பாடலூரிலும், மற்றும் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம், மாமண்டூரிலும் பயணிகள் வசதிக்கென பயண வழி உணவகங்களைக் கட்டியுள்ளன.

5.3 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 நீண்ட நிழற்குடை (Long Shelter) அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

5.4 திருவிழாக் காலங்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கூடுதல் போக்குவரத்து வசதிகளை செய்து கொடுப்பதுடன், பந்தல்கள், வரிசை ஏற்பாடுகள், குடிநீர் வசதி போன்ற பொது மக்களுக்குத் தேவையான வசதிகளையும் செய்து கொடுக்கின்றன.

5.5 தமிழ்நாட்டில் பொருட்காட்சி, திருவிழாக் காலங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கப் போதுமான எண்ணிக்கை கொண்ட சிறப்பு பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. பழனி, திருச்செந்தூர், திருவண்ணாமலை, பன்னாரி, சமயபுரம், வீரபாண்டி, சபரிமலை, திருப்பதி, திருத்தணி, வேளாங்கன்னி, நாகூர், உதகமண்டலம், ஏற்காடு, ஒகேனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்கு பயணிகள் சென்று வரச் சிறப்புப் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

5.6 போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வெள்ளி விழா ஆண்டை குறிக்கும் பொருட்டு 100 புதிய சிறப்பு சொகுசுப் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன.

5.7 100 நெரிசல் நேரப் பேருந்துகள் சென்னை 'மாநகரத்தில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

5.8 சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் பரிந்துரைகளின் பேரில் 442 புதிய வழித் தடங்கள் 1997-98-ல் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

5.9 சென்னை மாநகரத்தில் நகர சொகுசுப் பேருந்து 2-4-98 முதல் இயக்கப்படுகிறது. அதன் இயக்கம் படிப்படியாக அதிகரிக்கப்படும்.

6. பயணிப் பேருந்து கட்டணங்கள்

8-9-97 ஆம் நாள் முதல் பேருந்து கட்டணங்கள் திருத்தி அமைக்கப்பட்டன. அதன் பிறகு 9-9-97 ஆம் நாள் முதல் புறநகர்/ விரைவுப் பேருந்து கட்டணங்கள் 2 பைசாவும் நகரப் பேருந்து கட்டணத்தின் சில நிலைகளில் 25 பைசாவும் குறைக்கப்பட்டன. 1-4-98 முதல் புறநகர்/மலைப்பகுதி/சமவெளிக் கட்டணத்தில் மேலும் 2 பைசாவும், சமவெளி மலைப்பகுதி/விரைவுப் பேருந்து கட்டணத்தில் மேலும் மூன்று பைசாவும் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர சென்னை மாநகரப் பேருந்துகளில் பயண நிலைகளில் 50 முதல் 75 பைசா வரையிலும் இதர நகரப் பேருந்துகளில் 25 முதல் 75 பைசா வரையிலும் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தக் கட்டணக் குறைப்பினால் 1998-99-ல் வருவாய் ரூ.2197 கோடியாகவும், செலவு ரூ.2677 கோடியாகவும், இழப்பு ரூ. 480 கோடியாகவும் இருக்கும்.

7. சமூக நலப்பணி

7.1 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 இலவச 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 மாணவர்களுக்கு போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய 50% சலுகையில் மாதாந்திர பயணச்சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. பள்ளி செல்லும் சிறுவர்களுக்குப் பயன்படவும் மற்றும் பணிபுரியும் மகளிர்க்குப் பயன்படவும், பயண நெரிசலான நேரங்களில் மகளிர் சிறப்பு பேருந்து மாநகரங்களில் விடப்படுகின்றன. அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளைத் தவிர ஏனைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் கல்லூரிகள் மற்றும் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பிற நிறுவனங்களில் பயிலும்

மாணவர்களுக்கு பயணம் செய்ய 50 சதவிகித மாதாந்திர கட்டணச் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது. குறிப்பாக மாணவர்கள் மற்றும் பணிபுரியும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் பொருட்டு நெரிசல் நேரங்களில் சிறப்பு மகளிர் பேருந்துகள் நகரங்களில் இயக்கப்படுகின்றன.

7.2 தவிரவும், பின்வரும் பல்வேறு வகைப் பிரிவினருக்கும் பயணச்சலுகை அளிக்கப்படும்;

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 (அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு கோட்டம்-1 மற்றும் கோட்டம்-2 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 நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப்பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்கள்	100%
8.	மத்திய அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது மாநில அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது இரண்டு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களின் விதவை மனைவியர் மற்றும் வாரிசுதாரர்	100%
9.	அரசிடமிருந்து மொழிக்காவலர் நிதியுதவி பெறுபவர்களின் மனைவி அல்லது கணவர் மற்றும் வயதடையாத வாரிசுதாரர்கள்	100%

மேற்படி சலுகை தொடர்பான செலவுகளை சம்பந்தப்பட்ட நிருவாகத் துறைகள் ஏற்றுக் கொள்ளுகின்றன.

8. விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல்

8.1 விபத்தினைத் தவிர்த்துப் பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஓட்டுநர்கள் விபத்தின்றிப் பணி புரிவது தொடர்பாகப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்கு 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 உருவாக்கியுள்ளன. 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. கும்முடிப்பூண்டியில் சுமார் ரூ. 30.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகத்தில் (Driving Range) ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை நன்முறையில் இயக்க பயிற்சி அளிக்கப்படுகின்றனர்.

8.2 பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஓட்டுநர் பயிற்சிகென 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.

8.3 பேருந்துகள் இயக்கத்தின் போது நடுவழியில் சிறு இயந்திர கோளாறுகள் காரணமாக பேருந்துகள் நின்று விட்டால் அதை ஓட்டுநர்களே பழுது பார்க்கும் விதத்தில் ஓட்டுநர் பயிற்சியை மேம்படுத்த அரசு திட்டம் ஒன்றை வகுத்துள்ளது. அதன்படி ஓட்டுநர்கள் பணியில் அமர்த்தப்பட்டவுடன் அவர்களுக்கு 3 மாதம் பேருந்து பராமரிப்பு

மற்றும் பழுது பார்த்தல் அடங்கிய பயிற்சித் திட்டம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்/போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாகப் பயிற்சியளிக்க முடிவெடுக்கப்பட்டுள்ளது. பேருந்து பராமரிப்பு மற்றும் பழுது பார்த்தல் அடங்கிய 3 மாதப் பயிற்சியில் ஒரு மாத செயல்முறை சார்ந்த பயிற்சி சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திலோ அந்தப் பணியாளர்கள் பணியாற்றும் பணிமனை/தொழிற்கூடம்/சீராக்கும் இடத்திலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயிற்சி அளிக்கப்படும். இதன் மூலம் ஓட்டுநர்கள் களப்பணி அறிவு பெற்று பேருந்து இயக்கத்தின் போது ஏற்படும் சிறு இயந்திரக் கோளாறுகளைச் சரிசெய்து பேருந்தை அருகிலுள்ள பேருந்து பணிமனைக்கோ அல்லது பேருந்து நிலையத்திற்கோ கொண்டு செல்ல இயலும்.

9. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்:

9.1. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமது தொழிலாளர்களின் நலனையும் தொடர்ந்து காத்து வருகின்றன.

9.2. தொழிலாளர்கள் நல்லெண்ணத்தை ஊக்குவிக்கும் வகையில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் மீதுள்ள சிறிய குற்றங்களுக்கான ஒழுங்கு நடவடிக்கைகளைக் கைவிட அரசு முடிவு செய்து அதன் அடிப்படையில் நிலுவையிலுள்ள 17890 வழக்குகள் முடிக்கப்பட்டன.

9.3. மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக நிருவாகத்திற்கும் தொழிற்சங்கக் கூட்டமைப்புகளின் பிரதிநிதிகளுக்குமிடையே ஊதிய விகித உடன்பாடு கையெழுத்திடப்படுகிறது. கடைசி ஊதிய ஒப்பந்தம் 1995 செப்டம்பரில் ஏற்பட்டு 1-9-1995 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 தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கான திருத்தியமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதங்கள் அகில இந்திய நுகர்வோர் விலை குறியீட்டுப் புள்ளிகள் 1150 (அடிப்படை 1960=100) அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன. செயல் ஊக்குவிப்புத் திட்டம். குளிர் கண்ணாடிகள், சலவை சோப், பால் பாயிண்ட் பேனா, படிமுறை பணிப்படி, பணியாளர்களின் இலவச அனுமதி அட்டைகள்,

[1998 மே 5

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 விரிவுபடுத்தப்பட்டு தொடரும் தொழிலாளர் நலத் திட்டங்களாகும்.

9.4. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களுக்கு இலவச அனுமதி அட்டைகள் வழங்குவதுடன் பள்ளிகள், கல்லூரிகளில் பயிலும் அவர்களின் குழந்தைகளுக்கும், பள்ளிகள் அல்லது கல்லூரிகள் இருக்கும் இடங்களிலிருந்து அவர்களின் இருப்பிடங்கள் வரையிலும் இலவசப் பயண அனுமதி அட்டைகள் வழங்கப்படுகின்றன.

9.5. உணவக வசதிகள், மருத்துவ வசதிகள், கல்வி வசதிகள் ஆகியவற்றிற்கும் வகை செய்யப்பட்டுள்ளன.

9.6. 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 படிப்புதவித் தொகையான ரூ. 1,500-க்கு மிகாமல் வழங்கப்படுகிறது. 1-9-1989-க்குப் பிறகு இறந்த தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கும் இந்தச் சலுகை உண்டு.

9.7. ஓட்டுநர்கள், நடத்துனர்கள், ஓட்டுநர் பயிற்சியாளர்கள், ஆய்வாளர்கள், பயணச்சீட்டுப் பரிசோதகர்கள், மேற்பார்வையாளர்கள், போக்குவரத்து ஆய்வாளர்கள், போக்குவரத்து மேலாளர்கள் மற்றும் செயலில் உள்ள பணியாளர்களுக்காக 1989-ல் ஜனதா காப்புறுதித் திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது.

பணியாளர்களுக்கு சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு மற்றும் காயங்கள் ஏற்படுவதன் பேரிலான விடுப்புச் சலுகைகளும் அளிக்கப்படுகின்றன.

1998 மே 5]

9.8. படிகள்:

நகர ஈட்டுப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, ஊரகப்படி மற்றும் மலைப்பகுதி ஈட்டுப்படிகள் ஆகியவை தொடர்ந்து தற்போதைய நிலவரத்தில் மற்றும் வழக்கில் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனினும் நலவாழ்வுப் படியானது அடிப்படைச் சம்பளம் மற்றும் அகவிலைப்படியின் 4 விழுக்காடு அல்லது குறைந்தபட்சம் ரூ.100 என மாதந்தோறும் வழங்கப்படுகிறது. சீருடை வழங்கப்பட்டுள்ளவர்களுக்கு வழங்கப்படும் சலவைப்படி மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.37 ஆகும். தகுதி உடைய பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் இரண்டாண்டிற்கு ஒரு முறை ஒரு ஜோடி காலணியும் இரண்டு ஜோடி காலுறைகள் அல்லது மூன்று ஜோடி மிதியடிகள் வழங்கப்படுகின்றன.

9.9. சட்ட ஆலோசனைக் கட்டணச் செலவை 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 இருந்தபோதிலும் அவ்வழக்கிற்காக சட்டக் கட்டண உதவித் தொகையாக 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 உதவித் தொகையாக ரூ.600 நடத்துனருக்கு வழங்கப்படுகிறது.

9.10. சீருடை மற்றும் உடை:

தகுதியுடைய பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ஆண்டுதோறும் சீருடைத் துணிகள் வழங்கப்படுகின்றன.

தகுதியுடைய போக்குவரத்து ஆண் ஊழியர்களுக்கு இரண்டு ஜதை டெரிகாட்டன் சீருடைத் துணியும், தகுதியுடைய பெண் ஊழியர்களுக்கு இரண்டு பாலியஸ்டர் சேலைகள் அல்லது மூன்று பருத்தி சேலைகளும் மற்றும் மூன்று பாலியஸ்டர் இரவிக்கைத் துணிகளும் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வழங்கப்படுகின்றன.

[1998 மே 5

மலைப்பகுதி என அரசால் அறிவிக்கப்பட்ட இடங்களில் ஒவ்வொரு ஊழியருக்கும் ஒரு கம்பளிச் சட்டை ஆண்டுதோறும் வழங்கப்படுகிறது.

சமவெளியில் இருந்து மலைப் பகுதிக்கு முறையாக (Regularly) பேருந்து இயக்கும் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு கம்பளி கழுத்துக்குட்டை (Muffler) ஆண்டுதோறும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

9.11. ஈமச்சடங்குச் 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.3,000/- வழங்கப்படுகிறது.

9.12. திருமணக் கடன்:

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிரந்தர ஆண் தொழிலாளர் அல்லது தகுதியுடைய தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு ரூ.6,000/-மும் பெண் தொழிலாளர் அல்லது தகுதியுடைய தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு ரூ.10,000/-மும் திருமணக் கடனாக வழங்கப்படுகிறது.

9.13. ஊதியக் கொடை:

தகுதியுடைய ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் 1996-97 ஆம் ஆண்டிற்காக சட்டப்படியான ஊதியக் கொடையான 8.33 சதவீதத் தொகையுடன், கருணைத் தொகையாக 10.67 சதவீதத் தொகை வழங்கப்பட்டது. ஊதியக் கொடை பெறத் தகுதியில்லாத நிர்வாகப் பணியாளர் மற்றும் அலுவலர்களைப் பொறுத்தவரை சிறப்பு நேர்வாகக் கருதி கருணைத் தொகையாக ரூபாய் 825/- வழங்கப்பட்டது.

சென்னை தொழிலாளர் தீர்ப்பாயத்தின் ஆணைப்படி 1981-82 ஆம் நிதியாண்டில் ஊதியக் கொடை பெற்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் கூடுதலாக 2.67 சதவீதம் ஊதியக் கொடை வழங்கப்பட்டது.

1998 மே 5]

9.14. விருப்பு ஓய்வுத் திட்டம்:

இத்திட்டத்தின்கீழ் பணி ஓய்வு பெறும் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கு அவர்களின் எஞ்சிய பணிக்காலத்திற்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ.8,500/- என்ற விகிதத்தில் ரூ.68,000/- என்ற உச்சவரம்பிற்குட்பட்டு ஒரு மொத்தத் தொகை வழங்கப்படுகிறது.

9.15. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்களுக்கான ஓய்வூதியச் சலுகைத் திட்டம்:

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்கள் ஓய்வூதியச் சலுகைகள் திட்டம் என்ற பெயரில் ஒரு திட்டம் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ், 1-9-1992 ஆம் நாளில் இக்கழகத்தில் பணியாற்றும் நிரந்தரப் பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்காகவும் ரூ.1,000/-ஐ 40 சம தவணைகளில் பங்குத் தொகையாக நிர்வாகம் செலுத்துகிறது. அத்தகைய பணியாளர்கள் ஒவ்வொருவரும், மாதம் ஒன்றுக்கு, ரூ.50/- பங்குத் தொகையைச் செலுத்த வேண்டும். தொடக்கத்தில் 1-9-1992 ஆம் நாளன்றும், அன்றிலிருந்து 31-8-1997 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.

9.16. குடும்ப நல நிதி:

ஊழியர்களின் ஊதியத்திலிருந்து மாதம் ரூ.10 பிடித்தம் செய்வதன் மூலம் குடும்ப நல நிதித் திட்டத்தின்கீழ் பணியில் இறக்கும் ஊழியர்களின் வாரிசுகளுக்கு வழங்கப்படும் குடும்ப நல நிதி 1-7-1996 முதல் ரூபாய் ஒரு இலட்சமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.17. கல்வி முன்பணம்:

தொழிலாளரின் குழந்தைகள் பள்ளிகளில் அல்லது கல்லூரிகளில் பயின்றால் சரியான சான்றின் அடிப்படையில் அத்தொழிலாளருக்கு ஒவ்வோர் ஆண்டும் மே மாதம் ரூ.1,000/- கல்வி முன்பணமாக வழங்கப்படுகிறது.

[1998 மே 5

9.18. விடுப்புச் சலுகைகள் (Leave Benefits):

1-9-1992-ல் இருந்து நோய் விடுப்பு (Sick Leave) ஆண்டொன்றுக்கு 11 நாட்களிலிருந்து 12 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.19. 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.

9.20. சிறப்பு சுகாதார நிதித் திட்டம்:

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு இருதய அறுவை சிகிச்சை, சிறுநீரக மாற்றுச்சிகிச்சை, புற்றுநோய் சிகிச்சை முதலியவற்றிற்காக அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் தொழிலாளர்களுக்கு நிதி உதவி அளிக்கும் வகையில் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் குடும்பச் சுகாதார நிதி எனப்படும் சிறப்பு மருத்தவ உதவித் திட்டத்தை செயல்படுத்துவதற்கு 1995 ஆம் ஆண்டின் ஊதிய உடன்படிக்கையின்போது ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. இத்திட்டத்தை செயல்படுத்தும் முறைபற்றி ஆராயப்பட்டு வருகிறது. விதிமுறைகள் இறுதியாக்கப்படும்வரை மாநில அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படும் தொகைக்கு ஏற்ப நிதியுதவி வழங்க போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஒரு இலட்சம் ரூபாய் அல்லது அறுவைச் சிகிச்சை செலவில் 75 சதவிகிதம் இதில் எது குறைவானதோ அந்த அளவில் இந்நிதியுதவி அமையும்.

10. இணைந்த பெருநகரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம்:

சென்னை மாநகரில் நகர்ப் பகுதி மக்களின் போக்குவரத்து பிரச்சினையைத் தீர்க்க இரயில், சாலைப் போக்குவரத்து துறைகள் அளிக்கும் பணிகளை ஒருங்கிணைக்கும்பொருட்டு மாநகருக்கு இணைந்த பெருநகரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தை ஏற்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது. ஊரக வளர்ச்சி அமைச்சகம் மற்றும் தென்னக ரயில்வே அலுவலர்களுடன் மாநில அரசு அலுவலர்களும் கொண்டதாக பெருநகரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் இருக்கும். இதற்காக மத்திய அரசின் ஒப்புதல் கோரப்பட்டுள்ளது.

1998 மே 5]

11. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்:

11.1. மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும், பேருந்துக்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும், பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும் குறைந்த வட்டியில் நிதியுதவி வழங்கவேண்டி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1975-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. எனவே நம் நாட்டின் பயணிகள் சாலை போக்குவரத்து தொழிற்சாலையில் முக்கிய பங்கு வகிக்கும் ஒரு தன்னிகரற்ற ஸ்தாபனமாக இது விளங்குகிறது. இந்திய ரிசர்வ் வங்கியினால் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் வங்கியில்லா நிதி நிறுவனமாக பதிவு செய்யப்பட்ட தவணைக் கொள்முதல் நிதியுதவி நிறுவனமாக வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. எனவே தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் இந்திய ரிசர்வ் வங்கியினால் அவ்வப்போது உருவாக்கப்படும் விதி மற்றும் ஒழுங்குமுறை விதிகளுக்கு உட்பட்டு செயல்பட வேண்டியுள்ளது. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் (31-03-1998 வரை) தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் உத்தேசமாக ரூபாய் 2,969.29 இலட்சங்கள் இலாபம் ஈட்டியுள்ளது. மேலும் ஜனவரி 1998 வரை ரூபாய் 2,610.49 கோடி அளவில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் நிதியுதவி அளித்துள்ளது. 31-3-1998 வரையில் ரூபாய் 644.90 கோடி வைப்பீடாக பெற்றுள்ளது.

11.2. புதிய முயற்சிகள்:

நடப்பாண்டில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி குத்தகை நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டுள்ளது, முதன்மையாக போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பேருந்து அடிச்சட்டங்களை குத்தகைக்கு விடத் தீர்மானித்தது. இவ்வாண்டில் 483 அடிச்சட்டங்கள் 5 போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு குத்தகைக்கு விடப்பட்டு வாடகை தொகையாக ரூ.326.68 இலட்சம் ஈட்டியுள்ளது. பரவலாக்கும் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் 1998-99 ஆம் ஆண்டின் வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தவிர பிற நிறுவனங்களுக்கு ரூ.100 கோடி சொத்துக்கள் வாங்குவதற்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

11.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் மூலதன தேவைகளுக்காக ரூ.17 கோடி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

12. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு:

12.1. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு, 1984 ஏப்ரல் திங்களில் ரூ.2.00 இலட்சம் செலுத்தப்பட்ட மூலதனத்துடன் முழுவதும் அரசுக்குச் சொந்தமான நிறுவனமாகத் தொடங்கப்பட்டது. இந்நிறுவனம், தலைவர் உட்பட பத்து இயக்குநர்கள் கொண்ட இயக்குநர்கள் குழுவால் நிர்வகிக்கப்படுகிறது. இந்நிறுவனத்தின் அன்றாட நிர்வாகம், முழுநேரம் பணியாற்றும் தொழில்முறை மேலாண்மை இயக்குநரால் நிர்வகிக்கப்படுகிறது.

12.2. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு, போக்குவரத்து மற்றும் கணினித் துறைகளில் ஆலோசனைப் பணிகளை வழங்கி வருகிறது. ஒவ்வொரு பிரிவிலும் அதாவது, போக்குவரத்துப் பிரிவு மற்றும் கணினிப் பிரிவுகளில் தகுதியும் அனுபவமும் உள்ள ஆலோசகர்கள் உள்ளனர். இவர்களின் பணியை தொழில்முறை கூடுதல் மேலாண்மை இயக்குநர் கண்காணிக்கிறார். அத்துடன் இந்நிறுவனம் ஆலோசனைப் பணித் தன்மைக்கேற்ப தமிழ்நாட்டிலுள்ள ஏனைய சகோதர போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மற்றும் அரசு நெடுஞ்சாலைத் துறையிலிருந்து தேர்ச்சி பெற்ற வல்லுநர்களைத் தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்கிறது. மேலும், எடுத்துக்கொள்ளப்படும் பணியின் தன்மைக்கேற்ப பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு தம்வசம் உள்ள அனுபவம் வாய்ந்த வல்லுநர்களுக்குத் துணையாக தொடர்புடைய பணிகளில் அனுபவம் வாய்ந்த ஓய்வுப்பெற்ற அரசுப் பணியாளர்களையும் அமர்த்திக் கொள்கிறது.

12.3. 1997-98 ஆம் நிதியாண்டில் இந்நிறுவனம் ரூ.2.25 இலட்சம் மொத்த ஆதாயமும் தேய்மானத்திற்கான நிதியொதுக்கம் போக ரூ. 1.41 இலட்சம் நிகர ஆதாயம் ஈட்டியது.

12.4. 1996-97ஆம் ஆண்டிற்கான வழங்கப்பட்ட மூலதனத்திற்கு 12 சதவிகிதம் ஈவுத்தொகையாக அறிவித்துள்ளது.

13. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்:

13.1. 1976-ஆம் ஆண்டில் துவக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், சங்கங்கள் பதிவுச்சட்டம் 1860-ன்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டு 1997-98-ல் இருபத்திரண்டாம் ஆண்டில் அடியெடுத்து வைத்துள்ளது.

இந்நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நன்மைக்காக மேற்பார்வையாளர்கள் மற்றும் நிர்வாக அலுவலர்களுக்கு தொழில்நுட்பவியல் வளர்ச்சி, போக்குவரத்து நிர்வாகம் ஆகிய துறைகளில் பயிற்சி அளித்து வருகிறது. இது தவிர சாலைப் போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட சிக்கல்களை ஆராய்ச்சி செய்யும் பணியையும் மற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் வாங்கப்படும் உதிரி பாகங்களின் அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாக மாதிரிகளை ஆய்வுசெய்யும் பணியையும் மேற்கொண்டுள்ளது. 1984-ல் ஈரோட்டில் உள்ள தானியங்கி ஊர்தி ஆராய்ச்சி நோக்கிலான சாலைப் போக்குவரத்து தொழில்நுட்ப நிறுவனம் என்ற பெயரில் பொறியியல் கல்லூரி ஒன்று தொடங்கப்பட்டது. 1992-93-ல் பெருந்துறையில் மருத்துவக் கல்லூரி ஒன்று தொடங்கப்பட்டது. 1992-93-லிருந்து பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி மற்றும் ஆராய்ச்சி மையம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்கீழ் இயங்கி வருகிறது. 1992-93-ல் குரோம்பேட்டை, (சென்னை), பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் மூன்று சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் பல்தொழில் நுட்பப் பயிலகத்தைத் தொடங்கியுள்ளது.

13.2. இந்தப் பயிலகங்கள் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட வட்டியில்லாக் கடன் தொகையால் வரும் வட்டியின் மூலம் பராமரிக்கப்படுகிறது. இந்தச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் கும்மிடிப்பூண்டியில் ஓட்டுநர்களுக்கு கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் அளிப்பதற்கான பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்று நடத்தி வருகின்றது.

13.3. சுயமுதலீட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் சென்னை, குரோம்பேட்டை மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளியில் இரண்டு ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியை துவக்க அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது. அதன்படி சிறு மோட்டார் வாகனங்கள் மற்றும் இரண்டு சக்கர வண்டிகளை ஓட்டுபவர்களுக்கு 2-2-1998 முதல் ஓட்டுநர் பயிற்சித் திட்டம் குரோம்பேட்டையிலுள்ள மாநகர் ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகத்தில் துவக்கப்பட்டுள்ளது. திருச்சிராப்பள்ளியில் ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகம் அமைக்க நில பராதீன நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. எனினும், தற்போது தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளியில் இயங்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியின் உதவியுடன் செயல்படத் தொடங்கியுள்ளது.

13.4 கும்மிடிப்பூண்டியில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தி வரும் கனரக ஓட்டுநர் பயிற்சி மையத்தை, ஒரு மண்டல மையம் என்ற அளவிற்கு மேம்படுத்தி தென்மண்டலத்திலுள்ள கனரக ஓட்டுநர்களுக்கு அறிவியல் பூர்வமாக ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பதற்கான செயல் திட்டத்திற்கு ரூ.84.74 இலட்சம் நிதியுதவி அளிக்க மத்திய அரசு முன் வந்துள்ளது. முதற்கட்டமாக மத்திய அரசு 1997-98-ல் ரூ. 40 இலட்சம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கு வழங்கியது.

14. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை :

14.1. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை ஒரு பணித் துறையாகச் செயலாற்றி வருகின்றது. பொதுப் பணித் துறை, நெடுஞ்சாலை, வேளாண்மை பொறியியல் துறை மற்றும் சுகாதாரத் துறை ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த வாகனங்கள் நீங்கலாக மாநிலத்தில் உள்ள சுமார் 8500 அரசுத் துறை வாகனங்களுக்குப் பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்புப் 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.

14.2. அரசுத் துறை 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 இயக்கி வருகிறது.

14.3. வாகனங்களைப் பழுதுபார்க்க இத்துறை பல்வேறு தொழில்நுட்ப உத்திகளை அறிமுகப்படுத்தி உள்ளது. அலகு மாற்றுமுறை (Unit Replacement System) மற்றும் தொகுதி வாரியான உற்பத்தி முறை (Batch-wise Production System) ஆகியன இவ்வுத்திகளாகும்.

14.4. 1998-99 ஆம் ஆண்டிற்கான புதிய திட்டப் பணிகளின் விவரப் பட்டியல்:-

வ.எண் (1)	திட்டப் பணிகளின் விவரம் (2)	இறுதிநிலைச் செலவு (3)	1998-99-ல் செலவு (4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்)	
1.	தமிழ்நாடு இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத் துறையில் பம்ப் இயக்குபவர் அறை கட்டுதல்.	5.00	5.00
2.	சென்னை அரசு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரிக்குக் கூடுதலாக அலுவலக மேலாளர் பதவிக்கு அனுமதியளித்தல்.	1.06	0.36
3.	தமிழ்நாடு இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத் துறை அரசு மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரியில் கணினி வசதி செய்தல்.	80.00	12.00
4.	மதுரை துணை இயக்ககத்தை விரிவுபடுத்துதல்	3.65	0.36
5.	சென்னையிலுள்ள அரசு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரியில் நீட்டிப்பு வசதியுடன் மின்னணுத் தொலைபேசி இனைப்பகத்திற்கு வகை செய்தல்.	0.90	0.90
6.	இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத்துறை இயக்ககத்தில் வசதிகள் செய்து கொடுத்தல்	0.97	0.97
7.	இணைக்கப்பட்டுள்ள பணிக்களரியில் மிதிவண்டி நிறுத்து கொட்டகைக்கு வகை செய்தல்.	6.60	3.30
8.	திருச்சி, அரசு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரியில் கணினிமயமாக்கப்பட்ட சக்கர ஒழுங்கு அமைப்பு சாதன வசதி, இயந்திர வகை சக்கர ஒழுங்கு அமைப்பு சாதன வசதி.	3.13	3.13
9.	தமிழ்நாடு இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத் துறையின் அரசு மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரிக்குச் சிறப்பு வசதிகள் செய்து கொடுத்தல்.	2.00	2.00
10.	தமிழ்நாடு இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத் துறையின் அரசு மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரிகள் அனைத்திற்கும் பேக்ஸ் இயந்திரம் வாங்கி வழங்குதல்.	4.25	1.00
		107.56	**29.02**

[1998 மே 5

15. கோயம்புத்தூர் விமான நிலையத்தை பன்னாட்டு விமான நிலையமாக நிலை உயர்த்துதல்:

15.1. கோயம்புத்தூர் விமான நிலையம் ரூ.4.5 கோடி செலவில் புதிய கட்டுப்பாட்டு கோபுர வசதிகளுடன் நவீனமாக்கப்பட்டுள்ளது. ஏர்-பஸ் 320 என்னும் வகை விமானங்கள் வந்து இறங்கும் வகையில் விமான ஓடுபாதை 7500 அடிக்கு நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. பன்னாட்டு வரைபடத்தில் கோயம்புத்தூரைச் சுற்றியுள்ள நகரங்களும் துணை நகரங்களும் ஏற்றுமதி வளச்சி மையங்களாக ஆகிவருவதால் பயணிகள், சரக்குப் போக்குவரத்து அதிகரித்து வருகிறது. இந்த விமான நிலையத்தைப் பன்னாட்டு விமான நிலையமாக நிலை உயர்த்த மத்திய அரசின் உள்நாட்டு விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்தை இந்த அரசு கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. இந்தியன் ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனம் ஏற்கெனவே தனது பன்னாட்டு விமான சேவையை கோயம்புத்தூருக்கும் ஷார்ஜாவிற்கும் இடையே 5-12-1997 முதல் துவக்கியுள்ளது. இதனால் கோயம்புத்தூருக்கும் வளைகுடா நாடுகளுக்கும் இடையே நேரடித் தொடர்பு ஏற்பட்டுள்ளது.

16. தமிழ்நாட்டில் இரயில் வசதியைப் பெருக்குதல்:

இரயில் போக்குவரத்து மத்தியத் திட்டப் பணிகளின்கீழ் வருகிறது. சாலை மேம்பாலம், சாலைத் தரைப்பாலம் ஆகியவற்றைப் 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 செய்வதற்காகச் சரக்கு வண்டிகள் விடப்பட்டன. இதனால் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாகி போக்குவரத்துத் தடை ஏற்பட்டது.

தமிழ்நாட்டைப் பொருத்தமட்டில் கீழ்க்கண்ட பகுதிகளில் அகல ரயில்பாதையாக மாற்றும் திட்டம் நடைபெற்று வருகிறது.

1. திருச்சிராப்பள்ளி - திண்டுக்கல்

1998 மே 5]

2. திருச்சிராப்பள்ளி - நாகூர்-காரைக்கால் (200 கி.மீ) மற்றும்

சேலம்-கரூர் அகல ரயில் பாதைத் திட்டத்திற்கு நில எடுப்பு நடைபெற்று வருகிறது.

விழுப்புரம்-திருச்சிராப்பள்ளிக்கிடையே (கார்டு லைன் வழியாக) இரயில் பயணம் 20-2-1998 முதல் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. சென்னை - திருச்சிராப்பள்ளி - மதுரைக்கிடையே போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்கும் வகையில் அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் புறநகரப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கூடுதலாக 70 பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன.

ஃஃஃ

2-19094.